



**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 : Logistique et distribution

Thème

*Stratégie de la conteneurisation dans le développement des
échanges commerciaux à l'international- cas de MTA et L'EPB*

Réalisé par :

1- ZEMOURI Zine eddine

2- SMAOUN Wassim

Encadré par : Mme . RAHMANI Lila

Promotion 2021

Dédicaces

je dédie se travail :

*A la merveilleuse des mamans, à celle que j'aime et j'adore, à mon
cher père, que dieu vous protège .*

*, mon cher frère Abderzak , mes chères sœurs Kafia et Ines et à toute
la famille.*

*A tous mes amis et particulièrement les plus intimes, à mon binôme
wassim.*

ZINE EDDINE ZEMOURI

A mes parent et à moi même

A mes amis

A mon binôme zinou

SMAOUN WASSIM

Remerciements

Nous remercions en premier lieu le Dieu de nous avoir accordé santé, force, et courage afin d'accomplir ce modeste travail .

On tient à exprimer nos sincères remerciements à nos chères parents, sœurs et frères ainsi que toute la famille qui nous soutenus tout au long de notre cursus scolaire .

Nous souhaitons adresser nos remerciements à :

Mme Rahmani Lila , qui , en tant qu'encadreur , s'est toujours montré à l'écoute et très disponible tout au long de la rédaction de ce mémoire

Tout le personnel de l'agence MTA et spécialement Melle SALIMA de nous avoir accueillis chaleureusement.

Tous les amis qui nous a porter de l'aide et l'encouragement à la réalisation de ce travail .

Liste des tableaux

Tableau (1.1) : Dimensions extérieurs maximales des conteneurs en millimètres.

Tableau (1.2) : Dimensions intérieurs minimales en millimètres.

Tableau (1.3) : ouverture minimale des portes en millimètres.

Tableau (1.4): Evolution de la taille des porte-conteneurs .

Tableau (1.5) : les 09 compagnies principales de transports maritimes réguliers Mondiales, 1 juin 2018.

Tableau (3.1) : Le trafic global.

Tableau (3.2) : La variation du trafic selon mode de conditionnement durant (2017/2018).

Tableau (3.3) : La variation du trafic par conteneurs durant la période (2017/2018)

Tableau (3.4):La variation de la qualité de services durant la période(2017/2018)

Tableau (3.5) : Variation du mouvement de la navigation durant la période (2017/2018)

Tableau (3.6) : La variation du trafic global durant la période (2018/2019)

Tableau (3.7) : La variation du trafic par mode de conditionnement durant la période (2018/2019)

Tableau (3.8) : La variation du trafic de conteneurs durant la période (2018/2019)

Tableau (3.9):La variation de qualité de service durant la période (2018/2019)

Tableau (3.10) : Variation du mouvement des navires à l'entrée durant la période (2018/2019)

Tableau (3.11): Bilan de l'activité de la ZLE TIXTER durant la période (2018/2019)

Liste des graphes

Graphique (1.1) : La croissance annuelle de la flotte et du trafic maritime, 2000-2017 (en pourcentage).

Graphique (2.1) : Croissance de la demande et de l'offre de transport maritime de conteneurs, 2007-2017 (En pourcentage).

Liste des figures :

Figure (1.1) : Le conteneur dry

Figure (1.2) : Le conteneur réfrigéré (reefer)

Figure (1.3) : Le conteneur open top

Figure (1.4) : Le conteneur citerne

Figure (1.5) : Les conteneurs plates-formes à parois latérale ouverts

Figure (1.6) : Le transport maritime de marchandises

Figure (1.7) : Le transport ferroviaire de marchandises

Figure (1.8) : Le transport aérien de marchandises

Figure (1.9) : Le transport fluviale de marchandises

Figure (1.10) : Le transport routier de marchandises

Figure (1.11) : Transport combiné rail-route

Figure (1.12) : Transport combiné rail-route 2

Figure (1.13) : Transport combiné fleuve-route

Figure (1.14) : Transport combiné fleuve-route 2

Figure (1.15) : Feeder maritime

Figure (2.1) : Photo thermique de la déroutement des porte-conteneurs Du Canal du Suez en mars-avril 2020.

Figure (2.2) : Les principales routes des conteneurs dans le monde en 2018

Figure(3.1) : Organigramme de l'agence transport et transit MTA

Figure (3.2) : Les procédures de dédouanement d'une marchandise importée

Liste des abréviations

- UTI** : Unité de transport intermodale .
- ISO** : Organisation mondiale de la normalisation .
- EVP** : Equivalent vingt pieds .
- EQP** : Equivalent quarante pieds .
- RO-RO** : Roll on-Roll off, sont des navires dotés d'une rampe d'accès mobile permettant le chargement / déchargement de la marchandise par tractage entre le bord et le quai.
- MSC** : mediterranean shipping company.
- CMA-CGM** : compagnie maritime d'affrètement- compagnie général maritime .
- ULCCs** : Ultra large container ships .
- OOCL** : Orient overseas container line .
- CNUCED** : Conférence des nations sur le commerce et le développement .
- TPL** : Tonnes de port en lourd .
- TCRR** : Transport combiné rail-route.
- OCDE** : L'organisation de coopération et de développement économique .
- PVD** : Les pays en voix de développement .
- BAD** : Bon à délivrer .
- BAE** : Bon à enlever .
- B/L** : Bill of lading .
- UNCTAD** : United nations conférence on Trade and dvelopment .
- CTS** : Container Trade Statistics .
- CMB** : Compagnie maritime Belge .
- TAC** : Terminal à conteneurs .
- MTA** : maghrébine de transport et auxiliaire .
- SONATMAG** : Société nationale de transit et de transport des marchandises générales .
- SPA** : Société par actions .
- DG** : Le directeur général .
- ATT** : Agence de transport et transit .
- BMT** : Bejaia méditerranéen terminale .
- DCP** : Direction de la concurrence et des prix .
- SIGAD** : Système information et gestion automatisée des douanes .
- IPCOC** : Inspection principale de contrôle des opérations commerciales .

- TVA** : taxe sur la valeur ajoutée .
- DD** : Les droits de douanes .
- TCS** : Taxe de contribution de solidarité .
- CMR** : Convention de transport de marchandise par la route .
- EPB** : Entreprise portuaire Bejaia .
- DSP** : délégation de service public .

Sommaire

Introduction générale	1
Chapitre 01 : Généralités sur la conteneurisation	4
Section 01 : Présentation des paramètres généraux du conteneur.....	4
Section 02 : Les instruments matériels nécessaires à la conteneurisation	11
Section 03 :Multi-modalité et acteurs de la conteneurisation	18
Chapitre 02 : La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce international	31
Section 01 : Impact de la conteneurisation sur la mondialisation	31
Section 02 : Pratique actuelle et gestion des conteneurs	38
Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB	50
Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil MTA.....	50
Section 02 : L'étude de cas d'importation d'un conteneur chargé de paraloïd au sein de MTA	54
Section 03 : Analyse de l'activité de l'EPB et le développement du trafic conteneurisé dans le cadre des échanges commerciaux internationaux	61
Conclusion générale	72

Introduction générale

Afin de s'adapter à l'évolution des échanges commerciaux internationaux, échanges dont il est un secteur essentiel, le transport des marchandises à l'internationale a connu plusieurs révolutions, Parmi les plus marquantes, la conteneurisation, une stratégie qui consiste à l'utilisation des caisses métalliques aux dimensions normalisés.

La conteneurisation est une initiative d'un transporteur routier, Malcolm Mac Lean, mise au point aux États-Unis au milieu des années 1950. Dans le but de réaliser des gains de productivité sur les opérations très coûteuses de la manutention et de contourner les lourdeurs administratives qui ralentissaient fortement les trajets terrestres entre les différents États, il expérimenta en 1956 un « pont maritime » entre Newark et Houston, au Texas. Les navires utilisés étaient quatre pétroliers spécialement transformés pour transporter quelques conteneurs dont les dimensions étaient calquées sur celles des remorques routières de ses véhicules. Ce mode de conditionnement était déjà utilisé dans le monde au début du XX^e siècle pour des transports ferroviaires ou maritimes mais il s'agissait plutôt de caisses mobiles ne dépassant pas 18 m³ et qui ne pouvaient être empilées les unes sur les autres sur le pont des navires. Ce procédé avait également été utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale pour le transport du matériel militaire américain¹.

Du fait qu'il permet l'acheminement des marchandises en combinant entre plusieurs mode de transports successifs (le transport combiné rail-route , fleuve-route ...) le conteneur est considéré comme une unité de transport multimodale et un moyen de réduction des ruptures de charges génératrices de coûts, de retards, de vols, ou d'avaries.

La croissance permanente des flux du trafic conteneurisé a prouvé que le conteneur est un outil qui a révolutionné fortement les échanges de marchandises à travers le monde et qui a ainsi favorisé la mondialisation. Le transport maritime a grandement bénéficié de cette révolution et dans ces dernières années , l'ensemble des ports mondiaux sont devenus capables de recevoir des gigantesques navires porte-conteneurs . Des logistiques entières reposent sur ce mode de transport avec par exemple les lignes régulières (*liner shipping*) entre les grands pôles de production et de consommation (Europe, Asie, Amériques).²

¹ Boquet, Y. (2011). Antoine Frémont: Le monde en boîtes-Conteneurisation et mondialisation. Arcueil, Synthèse INRETS n° 53, 2007, 145 pages. *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, (10), p23.

² <http://logistique-pour-tous.fr/la-conteneurisation/> consulté le 25 juin 2021

Introduction générale

Vu la réussite de la stratégie de la conteneurisation dans le développement du commerce internationale, et le rôle primordiale qu'elle a joué dans la croissance des échanges commerciaux internationaux , la conteneurisation est considéré dans ces derniers temps comme un élément indispensable dans la chaîne logistique et le trafic des marchandises . De ce fait nous allons nous poser une question principale qui est :

Quel est l'impact de la stratégie de la conteneurisation sur le développement des échanges commerciaux internationaux ?

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

- Quel sont les paramètres et les instruments nécessaires à l'évolution de la conteneurisation ?
- Quel impact est pour la conteneurisation sur la mondialisation et la croissance des échanges commerciaux internationaux ?

A travers ces réponses suivantes, notre travail sera basé sur la présentation de la conteneurisation et son impact sur le développement des échanges commerciaux à l'international :

- L'adaptation des terminaux et ports à conteneurs avec des infrastructures adéquates à la réception des gigantesques navire est nécessaire .
- La conteneurisation est considéré comme un facteur d'accélération de la mondialisation et de facilitation des échanges commerciaux internationaux .

Notre méthodologie de travail sera centrée dans sa première partie sur une recherche bibliographique à travers la consultation d'ouvrages, des mémoires, et des sites web, dans le but de recueillir l'information nécessaire à l'encadrement théorique de notre travail.

La seconde partie consiste à un déplacement sur terrain au sein de l'entreprise MTA pour une période d'un (01) mois, afin de suivre et de comprendre les procédures et les processus de gestion des conteneurs , puis une évaluation du trafic conteneurisé au sein de l'entreprise portuaire Bejaia .

Dans le but d'une meilleure approche, notre travail est organisé selon un plan qui comporte quatre trois chapitres :

Introduction générale

Le premier chapitre est fondé sur des généralités sur la conteneurisation , il est divisé en trois sections : la première section comportera une présentation des paramètres généraux de la conteneurisation, ensuite une deuxième section concernera les instruments matériels nécessaires à l'évolution de la conteneurisation, quant à la section trois, elle traitera la multi-modalité et les acteurs de la conteneurisation .

Le deuxième chapitre traitera la conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce international , il est divisé en deux (02) sections : la première est consacré à l'impact de la conteneurisation sur la mondialisation , la deuxième section se focalise sur la pratique actuelle et la gestion des conteneurs.

Le troisième chapitre est consacré à l'étude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'activité portuaire et de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB, il comporte trois sections dont la première consiste à la présentation de l'organisme d'accueil (agence MTA) , la deuxième concernera l'étude de cas d'importation d'un conteneur chargé de paraloïd au sein de MTA , la troisième et la dernière section est fondée sur une analyse de l'activité de l'EPB et le développement du trafic conteneurisé dans le cadre des échanges commerciaux internationaux .

Chapitre 01 : Généralités sur la conteneurisation

Introduction

Le conteneur est un élément essentiel de la révolution de transport maritime, depuis son apparition, il s'est imposé comme le premier moyen de conditionnement dans les échanges internationaux.

A travers le temps le conteneur a s'adapté à l'évolution des échanges internationaux. Aujourd'hui, le conteneur a gagné des nouvelles opportunités et possibilités pour son propre développement, cela grâce à sa standardisation.

Du fait qu'il intervient dans plusieurs modes de transports successives, le conteneur est considéré comme l'unité de transport intermodal (UTI).

Dans ce chapitre qui est organisé selon trois sections, nous allons présenter, dans la première, les paramètres généraux du conteneur : historique, définition, types, standardisation et dimensions de conteneurs.

Dans la deuxième section, qu'elle est fondue sur les instruments matériels nécessaires à l'évolution de la conteneurisation, nous rappellerons l'historique, définition,types,l'évolution et l'armement des porte-conteneurs.

La troisième et la dernière section de ce chapitre s'appuie sur les différents acteurs de la conteneurisation:(le consignataire, l'acconier, la douane,.....), la multi-modalité du conteneur et les avantages et les inconvénients de la conteneurisation.

Section 01 : Présentation des paramètres généraux du conteneur

Le conteneur règne en maître absolu sur les échanges commerciaux internationaux, ce nouveau mode de conditionnement est utilisé dans différentes stades de la chaine du transport international de marchandises.

1-1 Historique de la conteneurisation

Le transport maritime a connu plusieurs révolutions, la conteneurisation est considéré comme l'une de ces révolutions les plus marquantes, elle a été apparue dans les années 20 aux Etats-Unis dans le transport ferroviaire.

L'utilisation commerciale de la conteneurisation comme nous le voyons aujourd'hui a été enregistré en 1956, ou un entrepreneur de transport routier Américain du nom Malcom Mac Lean pris la décision de transporter 58 remorques de camions sans leurs châssis par voie maritime, cette expérience a donné la naissance au conteneur³.

Après dix ans, le 23 avril 1966, le navire «Fair Land » de la société Américaine « Sea-Land » d'une capacité de 228 conteneurs a été le premier porte-conteneur à relier l'Amérique et l'Europe (New York à Rotterdam)⁴.

Dans ces dernières années, la conteneurisation occupe la première place du choix dans les échanges maritimes internationaux en effet 80% de ces échanges se font par voie maritime.

1-2 Définition de conteneur

Le conteneur peut se définir comme une « boîte » généralement métallique, utilisé pour contenir des marchandises dans le but d'une facilitation de leur manutention et leur transport intermodale.

Dans le domaine du transport, un container (de l'anglais), parfois francisé en conteneur, est un caisson métallique, en forme de parallélépipède, conçu pour le transport de marchandises par différents modes de transport. Ses dimensions ont été normalisées au niveau international. Il est muni, dans tous les angles, de pièces de préhension permettant de l'arrimer et de le transborder d'un véhicule à l'autre (pièces de coin, *corner casting* ou *corner fitting*). Il fait partie, avec les caisses mobiles et certaines semi-remorques, de la catégorie des UTI (« unités de transport intermodal »). Il permet ainsi de diminuer les temps de rupture de

³Kefi, M. (2008). *Optimisation heuristique distribuée du problème de stockage de conteneurs dans un port* (Doctoral dissertation, Ecole Centrale de Lille), p 24.

⁴ FRÉMONT, Antoine. *Conteneurisation et mondialisation. Les logiques des armements de lignes régulières*. 2005. Thèse de doctorat. Université Panthéon-Sorbonne-Paris I.P 32

Chapitre 01 :..... Généralités sur la conteneurisation

charge et de transbordement. Ses adaptations spécifiques permettent de faciliter les opérations de « mise en boîte » des marchandises (= empotage) et de vidage (= dépotage)⁵.

1-3 Types de conteneur

Afin de satisfaire les besoins et la demande, et pour assurer une meilleure expédition des marchandises, plusieurs types de container sont nécessaires ⁶:

- **Le conteneur dry**

Généralement, ce sont les conteneurs les plus utilisés pour le transport des marchandises sèches, conditionnés en cartons, futs, ou palettes, ou encore en vrac, ils sont équipés d'un toit et de parois latérales, entièrement fermés et hermétique, et même des portes situés aux extrémités, on peut utiliser ce type de conteneur aussi pour le transport de la marchandise dangereuse.

La figure suivante présente un conteneur dry :

Figure (1.1) : Le conteneur dry



Source : <https://blog.jexport.ci/2018/09/25/conteneurs-maritimes/> consulté le 06 mai 2021

⁵ <https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Conteneur.htm>. Consulté le 5 mai 2021

⁶ ACHOUR S, et KHEMATI M/L, *Gestion et Organisation des flux de conteneurs chez l'entreprise Green Algérie SPA*, mémoire pour l'obtention du diplôme ingénieur, 2020, Ecole supérieur en sciences appliqués . Tlemcen. Filière : Génie industriel. Spécialité : Management industriel et logistique, P 14-18

- **Le conteneur réfrigéré (reefer)**

Ce sont des conteneurs équipés d'un moteur électrique ou d'une centrale frigorifique qui permettent de contrôler la température afin de conserver la qualité de la cargaison lors de l'opération de transport, généralement, ils sont conçus pour le transport des produits alimentaires, les produits congelés, les produits périssables par l'augmentation de la température.

La figure suivante représente le conteneur réfrigéré (reefer)

Figure (1.2) : Le conteneur réfrigéré (reefer)



Source : <https://blog.jexport.ci/2018/09/25/conteneurs-maritimes/> consulté le 06 mai 2021

- **Le conteneur open top (toit ouvert)**

Ce type de conteneur est caractérisé par son toit ouvrant qui est remplacé par une bâche ou une paroi rigide amovible pour faciliter et simplifier les opérations de chargement et déchargement verticale à l'aide de grus, on l'utilise généralement pour transporter les produits lourds et volumineux.

La figure suivante présente le conteneur open top:

Figure (1.3) : Le conteneur open top



Source : <https://blog.jexport.ci/2018/09/25/conteneurs-maritimes/> consulté le 06 mai 2021

- **Le conteneur citerne**

Ce sont des conteneurs sous forme d'une citerne encadré aux normes ISO, ils sont répartis en 02 types : des citernes alimentaires, qui sont destinées au transport des produits alimentaires en état de liquide ou de poudre ; et les citernes chimiques qui sont destinées au transport des produits chimiques, des substances gazeuses, et d'autres produits dangereux comme l'essence. Les citernes alimentaires peuvent transformer en citernes chimiques par contre les citernes chimiques ne peuvent jamais devenir alimentaires.

La figure suivante représente le conteneur citerne:

Figure (1.4) : Le conteneur citerne



Source : <https://blog.jexport.ci/2018/09/25/conteneurs-maritimes/> consulté le 06 mai 2021

Chapitre 01 :..... Généralités sur la conteneurisation

- **Les conteneurs plates-formes à parois latérale ouverts**

Ce sont des flats caractérisés par des extrémités rabattables, ils sont utilisés comme une plateforme de charge sur les navires pour le transport des marchandises encombrants généralement pauvres tels que le fer, les engins de travaux publicsetc.

La figure suivante présente le conteneur plate-forme à parois latérale ouverts :

Figure (1.5) : Les conteneurs plates-formes à parois latérale ouverts



Source : <https://blog.jexport.ci/2018/09/25/conteneurs-maritimes/> consulté le 06 mai 2021

D'autres types de conteneurs existent comme :

- Le conteneur avec cintres pour les vêtements
- Le conteneur ventilé
- Le conteneur spécifique pour le vrac
- Le conteneur Aquaviva
- Le conteneur open side

1-4 Standardisation et dimensions de conteneur

1 4-1 Standardisations de conteneur

La clé de succès de conteneur réside dans sa standardisation car elle a permis à ce dernier d'exercer et d'assurer son rôle de transporter la marchandise par route, par rails, ou par mer ; grâce à la standardisation, les conteneurs devenus utilisables dans tous les stades de la chaîne de transport.

1-4-2 Dimensions de conteneur

Pour que les conteneurs standardisés peuvent exercer leurs rôles dans le transport international leurs dimensions doivent répondre aux normes ISO(l'organisation mondiale de la normalisation), qu'elle a codifié la construction des containers sous les normes ISO 668 et ISO 1496⁷ .

La norme ISO a permet de classifier les dimensions extérieurs des conteneurs (largeur, longueur, hauteur et poids maximum) si bien que plusieurs catégories de conteneurs sont en circulation dans le monde.

Dans le but d'offrir le volume maximum, les longueurs les plus utilisées sont les 20 pieds et les 40 pieds.

Les tableaux suivants montrent les dimensions extérieurs maximales, intérieurs minimales et l'ouverture minimum des portes des conteneurs en millimètres :

Tableau (1.1) : Dimensions extérieures maximales des conteneurs en millimètres:

	Longueur		Largeur		Hauteur	
	mm	Ft in	mm	Ft in	mm	Ft in
20 pieds	6058	19 10.5	2438	8 0	2591	8 6
40 pieds	12192	40 0	2438	8 0	2591	8 6

1 pied = 304,8 mm - 1 inch = 25,4 mm

Source : <http://www.containerinfo.net/norme.htm> consulté le 07 mai 2021

Tableau (1. 2) : Dimensions intérieurs minimales en millimètres.

	Longueur	Largeur	Hauteur
	mm	Mm	mm
20 pieds	5867	2330	2350
40 pieds	11998	2330	2350

Dans la pratique 2 350 en largeur et 2 390 en hauteur

Source : <http://www.containerinfo.net/norme.htm> consulté le 07 mai 2021

⁷ <http://www.containerinfo.net/norme.htm> .consulté le 07 mai 2021

Tableau (1.3) : ouverture minimale des portes en millimètres:

	Largueur	Hauteur
	Mm	mm
20 pieds	2286	2261
40 pieds	2286	2261

Dans la pratique les portes font 2340 mm en largeur et 2280 mm en hauteur

Source : <http://www.containerinfo.net/norme.htm> consulté le 07 mai 2021

Section 02 : Les instruments matériels nécessaires à la conteneurisation

Le succès révolutionnaire de la fameuse invention de l'entrepreneur Américain Mac Lean (le conteneur) a mis les spécialistes de l'industrie maritime devant un nouveau défi, qui correspond à la construction des gigantesques navires « porte-conteneurs», qui permettent de transporter un grand nombre de conteneurs dans le but de satisfaire les exigences du marché mondial. cette section est basé sur une généralité sur les porte-conteneurs(définition, historique, types...) et l'armement mondial des grandes compagnies de transport maritime.

2-1 Définition de porte-conteneur

Un porte-conteneurs est un navire destiné au transport de conteneurs à l'exclusion de tout autre type de marchandises. Apparu dans les dernières décennies, le porte-conteneurs est maintenant une figure importante des ports de commerce, et fait partie intégrante du commerce mondial. Leur taille sans cesse croissante crée de nombreux problèmes architecturaux⁸.

Il se caractérise par son installation spécifique, pourvu de cale munie de glissière⁹ (celle), et un système particulier d'arrimage en cellules.

Les porte-conteneurs sont intégrés dans une chaîne de transport multimodal, ils sont considérés comme un vecteur des échanges commerciaux par voie maritime.

⁸ <https://www.techno-science.net/definition/13890.html> .consulté le 08 mai 2021

⁹ <https://www.tarifdouanier.eu/info/abreviations/657> consulté le 08 mai 2021

2-2 Historique et évolution des porte-conteneurs

Depuis longtemps le transport des conteneurs s'est fait à l'aide des cargos traditionnels, dès la fin des années 60, des nouveaux navires spécialisés sont apparus dans le but de répondre à l'augmentation et le développement des échanges commerciaux internationaux, en offrant une modularité, et une flexibilité importante.

L'arrivée des conteneurs date de 1937, grâce à Mac Lean qui mettra au point ces fameuses boîtes et du coup par la même occasion la standardisation du transport maritime. Par la même occasion il fera l'acquisition d'une compagnie maritime.

Bien que les conteneurs soient déjà inventés, les navires adaptés ne verront vraiment le jour qu'à la fin des années 60 quand les volumes de marchandises et le recours aux conteneurs commenceront à exploser.

La compagnie générale transatlantique est la première à mettre au point des bateaux pouvant prendre convenablement des conteneurs dans leurs cales (le Suffren et le Rochambeau), s'en suivra la mise en place des premières lignes maritimes dédiées aux porte-conteneurs, la ligne cote-est des USA à l'Europe, puis une ligne entre le Japon et la Côte Ouest Américaine.

Le premier porte-conteneur sera mis au point par NYK, le navire s'appelait le Hakone Maru. D'autres navires feront leurs apparitions ainsi que de nouvelles lignes.

Au fur et à mesure, avec la standardisation du conteneur, toutes les lignes maritimes seront reconverties ou créées pour les porte-conteneurs.

Depuis leur apparition, les navires ont évolués, ils ont désormais des ponts ouverts pour faciliter principalement les chargements / déchargements, et ont des capacités dépassant les 10 000 EVP (1 EVP = 1 Conteneur 20 pieds)¹⁰.

2-3 Types des porte-conteneurs

On peut distinguer quatre types de porte-conteneurs¹¹ :

¹⁰<https://www.logtrans-services.fr/la-societe/blog-logtrans/1-histoire-des-porte-conteneurs2.html#.YKqVrVPjJPw> consulté le 08 mai 2021

¹¹<https://www.logtrans-services.fr/la-societe/blog-logtrans/1-histoire-des-porte-conteneurs2.html#.YKqVrVPjJPw> consulté le 08 mai 2021

- **Les petits porte-conteneurs côtiers**

Concept d'architecture navale nouveau, ils possèdent une grande cale, une superstructure et un ensemble non négligeable d'écoutes.

- **Les navires post-panamax**

Ce sont dotés d'une taille conséquente, ils restent néanmoins conçus pour pouvoir naviguer le plus vite possible. Ils emportent le plus grand nombre de conteneurs.

- **Les navires à multifonction**

Il est souvent souhaitable que des navires d'autres types (vraquiers, RO-RO) puissent emporter des conteneurs. Dans ce cas, les écoutes sont renforcées ou agrandie, et des cellules-guides sont ajoutées ; l'avantage reste faible si le port est mal équipé pour décharger les deux types de cargos en même temps.

- **Les grands porte-conteneurs**

Ces derniers se sont affranchis de l'usage de pont. Les conteneurs sont déposés au fond de la cale est émergent à la surface du bateau sur près de 20 niveaux. La superstructure est très réduite est placée à l'arrière du bateau afin de leur procurer une meilleure solidité, ils possèdent une double coque.

2-4 L'évolution de la taille des porte-conteneurs

Le tableau suivant montre l'évolution de la taille des navires depuis 1956 jusqu'à 2019:

Tableau (1.4): Evolution de la taille des porte-conteneurs :

	Année	Capacité (EVP)	Longueur (mètres)	Largeur (mètres)	Tirant d'eau (mètres)	Tonnes de port en lourd	Vitesse
Premiers porte-conteneurs	1956	500-1000	137	17	9	10572	17
Porte-conteneurs intégraux	1970	1000-3000	200	20	12.5	30000	21
Pétrolier pierre Guillaumat	1977		414	63	28,6	555000	16
Panamax max	1985	4500	290	32	12,5	50000	24-26
Post-panamax	1988	5000	285	40	13	70000	24-26
Emma Maersk	2006	15000	397	56	16	157000	26,3
Triple E Maersk	2013	18000	400	59	16	197000	23
CMA-CGM/MSC	2019	22000	400	61,4	16	220000-230000	23

Source : Antoine Frémont. Porte-conteneurs : une croissance sans fin ?, revue n°513

Transports, infrastructures et mobilité, IFSTTAR, Université Paris Est, 2019, pp 37-43

Selon les données du tableau ci-dessous, on remarque que l'accroissement de la capacité des porte-conteneurs se traduit par une augmentation de leur largeur, longueur, tirant d'eau.

Durant l'année 1956, la capacité EVP été de 500 à 1000, avec l'évolution de la taille des porte-conteneurs, elle a atteint dans ces dernières années (2019) jusqu'à 22000 EVP.

2-5L'armement mondial des porte-conteneurs

Les porte-conteneurs les plus gros jamais construits au monde le sont actuellement pour le compte des deux compagnies européennes MSC et CMA-CGM, respectivement second et troisième transporteurs mondiaux. Onze ULCCs (Ultra Large Container Ships) d'une capacité de l'ordre de 23 000 EVP¹, fabriqués dans les chantiers sud-coréens de construction navale Samsung et Daewoo, rejoindront progressivement la flotte de MSC d'ici à 2020. La CMA-CGM a quant à elle commandé neuf navires d'une capacité de 22 000 EVP dont la

Chapitre 01 :..... Généralités sur la conteneurisation

construction des deux premiers a débuté en avril 2018 dans les chantiers chinois China State Ship-building Corporation de Shanghai. La compagnie de Hong Kong OOCL exploite actuellement les trois plus gros porte-conteneurs au monde en service d'une capacité de 21 413 EVP et qui seront rejoints par trois autres navires du même type »¹².

Le tableau suivant montre les neuf premières compagnies de transport maritime dans le monde en 1 juin 2018 :

¹² Antoine Frémont. Porte-conteneurs : une croissance sans fin ?, revue n°513 Transports, infrastructures et mobilité, IFSTTAR, Université Paris Est, 2019, pp 37-43.

Chapitre 01 :..... Généralités sur la conteneurisation

Tableau (1.5): les 09 compagnies principales de transports maritimes réguliers

Mondiales, 1 juin 2018

	Détenus			Affrétés			Total				
	Nombre de navires	Total (EPV)	Taille moyenne des navires (EPV)	Nombre de navires	Total (EPV)	Taille moyenne des navires (EPV)	Nombre de navires	Total (EPV)	Part de marché (pourcentage d'EPV)	Taille moyenne des navires (EPV)	Part de navires affrétés (pourcentage)
Maersk	300	2213253	7378	400	1666186	4165	700	3879439	15,3	5542	42,9
MSC	154	1032256	6703	319	2085852	6539	473	3118108	12,3	6592	66,9
CMA CGM	147	1131606	7698	329	1422658	4324	476	2554264	10,1	5366	55,7
China shipping company	156	1194776	7659	174	777715	4470	330	1972491	7,8	5977	39,4
Hapag-lyoyd	105	999787	9522	112	551087	4920	217	1550874	6,1	7147	35,5
Ocean network express	88	700560	7961	140	835752	5970	228	1536318	6,1	6738	54,4
Evergreen	113	577062	5107	87	533646	6134	200	110708	4,4	5554	48,0
Orient overseas container line	55	495150	9003	44	194836	4428	99	689986	2,7	6970	28,2
Yang ming	45	209810	4662	55	399939	7272	100	609749	2,4	6097	65,6

Source : Calculs du secrétariat de la CNUCED, d'après des données de MDS Transmodal.

Dans ce tableau qui représente le classement des compagnies de transport maritime les plus puissantes dans le monde, où nous avons constaté que ce secteur est dominé par trois grandes compagnies qui sont :

maersk occupe la première place avec 700 navires.

MSC occupe la deuxième place avec 473 navires.

CMA CGM occupe la troisième place avec 476 navires.

2-6 La flotte mondiale des porte-conteneurs

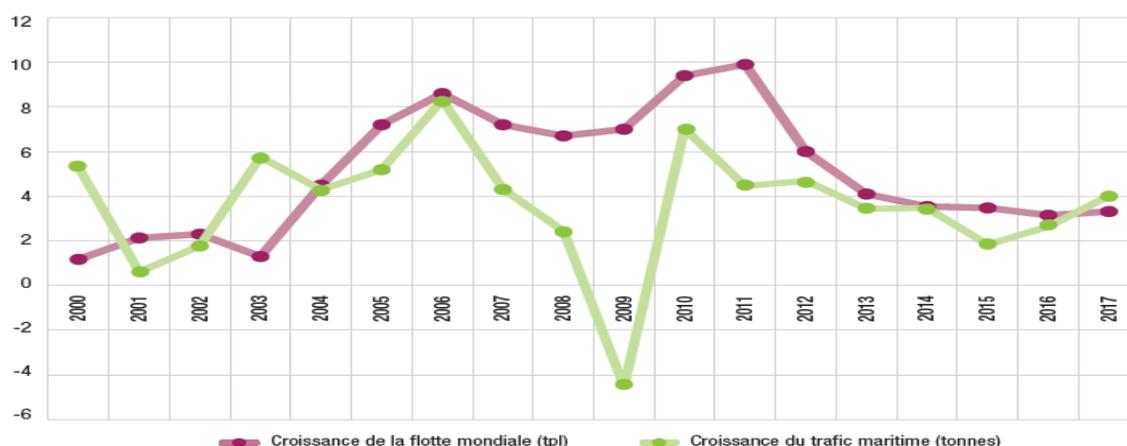
Chapitre 01 :..... Généralités sur la conteneurisation

Au 1er janvier 2018, la flotte commerciale mondiale comptait 94 171 navires, d'un tonnage cumulé de 1,92 milliard de tpl. Après cinq années, elle est caractérisée par un ralentissement de la croissance, l'expansion de la flotte mondiale est légèrement repartie à la hausse en 2017 comme le montre graphique(1.1).

Le tonnage en tpl a progressé de 3,31 % au cours de l'année 2017, contre 3,15 % en 2016. Comparée à une croissance de la demande de 4,0 % en 2017, la progression plus lente de l'offre a contribué à l'amélioration des fondamentaux du marché, entraînant une hausse des taux de fret et des bénéfices chez la plupart des transporteurs, à l'exception du segment des navires citernes.

Les navires neufs livrés demeurant plus grands que ceux de la flotte existante, la progression en nombre de navires a donc été plus faible, s'établissant à 1 %. La valeur marchande estimée de la flotte mondiale a cependant augmenté de 7,8 %, signe de l'amélioration des fondamentaux du marché et de l'investissement accru dans des navires qui intègrent les technologies les plus récentes et satisfont aux réglementations actuelles et futures éventuelles¹³.

Graphique (1.1): La croissance annuelle de la flotte et du trafic maritime, 2000-2017 (en pourcentage)



Source : CNUCED, *Étude sur les transports maritimes*, diverses éditions.

¹³CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT. étude sur les transports maritimes 2018. p25

2-7 La nécessité d'adaptation des ports et terminaux à conteneurs

La tendance

à l'utilisation de porte-conteneurs de plus en plus grands est liée à la croissance des échanges maritimes internationaux.

Si les limites techniques en matière de construction navale ne sont pas un obstacle, les conséquences sur l'organisation même du transport maritime sont réelles : la surcapacité induite par le volume accru de cale va inciter les armements à capter de nouveaux types de marchandises dans le domaine des vracs et néo-vracs, ainsi qu'à gérer de façon plus efficace le repositionnement des conteneurs. Un nouveau concept de terminal devra être défini, placé en eau profonde sur le littoral d'un continent ou en situation insulaire.

De nouveaux types de relations interportuaires sont à envisager avec l'introduction, dans un contexte très concurrentiel, de politiques de coopération entre ports ¹⁴.

Section 03 :Multi-modalité et acteurs de la conteneurisation

Dans le but d'assurer le bon déroulement des opérations de transports maritime de marchandises, l'intervention de plusieurs acteurs est nécessaire du fait d'envergure ses opérations, ses intervenants doivent travailler en collaboration et à l'aide de plusieurs document et contrats, qui montre les tâches de chacun d'eux. Le transport multimodal a rendu les échanges commerciaux internationaux plus faciles et plus souples dans le monde entier, il utilise une unité de transport intermodal, qui sera peut-être le conteneur, la semi-remorque...., dans notre cas, on s'appuie sur le conteneur .

3-1 Les acteurs de la conteneurisation

3-1-1 Le consignataire

C'est le représentant de l'armateur du navire, sa fonction principale est de remplir les formalités administratives, et l'occupation de toutes les besoins du navire avant et lors de son arrivé au port d'accueil (les formalités douanières, remorqueur, manutention....etc.)¹⁵.

On distingue deux types de consignataires :

¹⁴MARCADON, Jacques. Quelques conséquences de l'arrivée prochaine des méga porte-conteneurs. *Belgeo. Revue belge de géographie*, 2004, no 4, p. 407-432.

¹⁵<https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/consignataire-de-navire.html> .consulté le 11 mai 2021

3-1-1-1 Le consignataire du navire

Il est considéré comme consignataire du navire toute personne physique ou morale qui est en vertu d'un mandat de l'amateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations, que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachés ou séjour d'un navire dans un port ¹⁶.

Les activités de consignataire du navire comprennent notamment les opérations de réception et de livraison des marchandises aux lieu et place du capitaine, la conduite administrative du navire auprès des autorités locales, la conclusion des contrats de manutention, de remorquage et de pilotage, l'assistance au navire pendant son séjour dans le port, la fourniture des fonds nécessaires au capitaine, le paiement des droits, des frais et d'autres charges dus à l'occasion de l'escale du navire dans le port .¹⁷

3-1-1-2 Le consignataire de la cargaison

Il est considéré comme consignataire de la cargaison, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droit sur la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires ¹⁸.

Le consignataire de la cargaison doit accomplir avec soin ses obligations découlant du contrat de consignation, veiller aux intérêts des ayants droit sur la marchandise et prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder leurs droits ¹⁹.

3-1-2 L'acconier

Ou le manutentionnaire, il est un agent chargé à l'occupation de la manutention des navires, il doit compter et vérifier la cargaison, cette opération de manutention nécessite une équipe des ouvriers portuaires qui chargent et déchargent les navires, l'acconier est chargé aussi d'autres taches tel que la réception, le gardiennage, et la livraison de la marchandise.

¹⁶ART-609 du code maritime algérien

¹⁷ART-610 du code maritime Algérien

¹⁸ ART-621 du code maritime algérien

¹⁹ ART-622 du code maritime algérien

Chapitre 01 :..... Généralités sur la conteneurisation

L'acconage comprend les opérations tendant à assurer la réception, le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées ainsi que leur gardiennage, jusqu'à leur embarquement ou leur délivrance au destinataire²⁰.

3-1-3 Le transitaire

Ou le commissionnaire en douane, il est une personne physique ou morale mandaté par l'importateur ou l'exportateur d'une marchandise qui doit passer par plusieurs modes de transports successifs, il est chargé de relier entre ces différents modes par le biais de son déclarant toute on prépare et on présente tous les données et les éléments nécessaires sur une déclaration en détail, il doit aussi assumer sa responsabilité vis-à-vis l'administration en cas d'irrégularité dans sa déclaration²¹.

On distingue deux types de commissionnaires:

3-1-3-1 Le commissionnaire agréé en douane

Il est une personne physique ou morale, immatriculé auprès de la direction générale des douanes et droits indirects, sa profession consiste à assurer le paiement des droits de douane par une déclaration détaillé qu'il établit, il sera responsable du contenu de sa déclaration en cas d'omission d'erreur²².

3-1-3-2 Le commissionnaire de transport

Il est un intermédiaire de transport qui assure la pris en charge totale de la marchandise, il choisit avec une toute liberté le mode de transport le plus convenable pour qu'elle sera livrée à son client dans les bonnes conditions²³.

3-1-4 Le mandataire

Il est une personne physique ou morale qui a un mandat ou une procuration pour agir au nom ou pour le compte d'un client, sa responsabilité se limite lorsqu'un autre acteur intervient²⁴.

²⁰ ART-920 du code maritime algérien

²¹ Cossi Hervé Assongba. Les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs. Thèse de doctorat . Droit des transports maritimes. Université du Droit et de la Santé - Lille II, 2014.p 126-155 Français.

²² ibid.

²³ ibid.

²⁴<http://www.syndicexperts.com/les-mots-mandat-mandant-mandataire/>. consulté le 12 mai 2021

3-1-5 Le douanier

La douane est une institution étatique qui surveille la régulation des échanges à internationaux, soit pour la marchandise importer ou exporter au sein du territoire nationale, sa fonction principale est fondée sur la lutte contre le fraude et la protection de la santé publique²⁵.

3-1-6 L'expert et l'assureur

L'expert maritime est un technicien agréé par l'état, mandaté par le client ou par l'un des intervenants de la conteneurisation, sa fonction principale est d'évaluer les causes et les montants des dégâts lors de l'acheminement de la marchandise.

L'assureur est une personne morale qui s'engage à indemniser les sinistres maritimes dans le cas d'une perte ou d'un dégât constaté lors du transport de la marchandise selon le contrat.

Tout navire est soumis à des inspections et visites dites "inspection de mise en service", "inspection périodique" et "inspection supplémentaire" le cas échéant²⁶. Les membres des commissions locale d'inspection reçoivent une indemnité dont le montant est fixé par arrêté conjoint du ministre chargé de la marine marchande et du ministre des finances²⁷.

3-2 La multi-modalité du conteneur

3-2-1 Définition du transport multimodal

Le transport multimodal des marchandises consiste à combiner au minimum deux moyens de transport dans le but d'assurer leur arrivé au client, il est l'un des éléments essentiels du transport moderne.

La convention de Genève sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 qui n'est pas encore applicable entend par transport multimodal international « le transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises

²⁵<https://www.police-nationale.net/douanier/>. consulté le 12 mai 2021

²⁶ ART-228 du code maritime Algérien

²⁷ ART-243 du code maritime algérien .

Chapitre 01 :..... Généralités sur la conteneurisation

sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent²⁸.

Une autre définition récente a également attiré notre attention. L'Union Européenne définit le transport multimodal comme « le transport de marchandises entre États membres pour lesquels le camion, la remorque, la semi-remorque (avec ou sans tracteur) la caisse mobile ou le conteneur d'au moins 20 pieds utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et pour l'autre partie, le chemin de fer ou le fleuve, voir la voie maritime lorsque la traversée excède cent kilomètres à vol d'oiseau²⁹.

3-2-2 Caractéristiques du transport multimodal

D'après la lecture de plusieurs définitions de transport multimodale, on a constaté des caractéristiques communes entre ces définitions de ce dernier :

- La nécessité d'intervention au minimum de deux modes de transport (maritime-terrestre, ferroviaire-terrestre....)
- Un seul opérateur prend la responsabilité entière de transport
- La gestion de transport se fera par un seul opérateur qui doit relier entre les différents modes de transports
- Les opérations doivent être couverts par un seul document, le document de transport multimodale
- Le transport multimodal est considéré comme élément essentiel de développement des échanges internationaux

²⁸Art.1 de la Convention des Nations-Unies sur le transport multimodal international de marchandises du 24 mai 1980

²⁹Directive n° 92/106, arrêté du 21 février 1995, J.O du 7 mars.

3-3 Les modes de transport de base

- **Le mode maritime**

Il regroupe tous les mouvements de marchandises par des navires porte-conteneurs sur des circuits exécutés entièrement en mer

Le transport maritime, malgré sa lenteur, reste le mode le moins couteux et le mieux adapté pour les transports de produits lourds et volumineux, genre céréales, hydrocarbures, fruits, etc.³⁰. (Figure 1.6)

Figure (1.6) : le transport maritime de marchandises



Source : CMA CGM 2018

- **Le mode ferroviaire**

Ou le fret ferroviaire, est un mode de transport terrestre qui consiste à le déplacement des marchandises d'un point à un autre ou d'un continent à un autre par chemins de fer on utilisant le train , il peut s'agir de voitures, de charbon, ou de toute autres marchandises³¹. (Figure 1.7)

³⁰Belotti.J le transport international de marchandises, librairie Vuibert , aout 1992, 63 bd St-Germain,75005 Paris, p 215.

³¹<https://www.bilogistik.com/fr/transport/ferroviaire/>. consulté le 13 mai 2021

Figure (1.7) : le transport ferroviaire de marchandises



Source : <https://lecourrier-dalgerie.com/transport-ferroviaire-de-marchandises-cap-sur-lacheminement-de-17-millions-de-tonnes-dici-2022/> consulté le 13 mai 2021

- **Le mode aérien**

Le transport aérien est une activité économique et règlementée qui regroupe toutes les opérations de transport de marchandises de toutes sortes de volume en avion à la fois au niveau d'un pays et au niveau international. Il représente 3% des marchandises transportées en volume mais 10% des marchandises transportées en valeur.

Le transport aérien est caractérisé par sa rapidité, par son niveau de sécurité, par sa régularité et sa fiabilité ³²(Figure 1.8) .

Figure(1.8) : le transport aérien de marchandises



Source : <https://www.transittransport.fr/les-avantages-et-les-inconvenients-du-transport-aerien.html>. consulté le 14 mai 2021

³²<https://www.marketing-etudiant.fr/exposes/t/le-transport-aerien.php> . consulté le 14 mai 2021

- **Le mode fluviale**

Le transport fluvial est le transport sur les voies navigables, qu'elles soient des cours d'eau navigables, éventuellement aménagés, ou des canaux artificiels. La batellerie désigne elle l'industrie du transport de marchandises (le fret) par bateaux sur les voies navigables mais aussi l'ensemble des bateaux qui servent à cette industrie³³(Figure 1.9).

Figure (1.9) : le transport fluviale de marchandises



Source : <https://www.plan-rhone.fr/dispositifs/transport-fluvial-364.html>. consulté le 14 mai 2021

- **Le mode routier**

Ou le fret routier, est un mode de transport terrestre qui consiste à le déplacement des marchandises d'un point à un autre, ou entre continents, par chemins de route on utilisant des camions, des semi-remorque, et d'autres véhicules commerciaux, il est connu par sa flexibilité, sa souplesse, et sa capacité de s'adapter à des trajets et des zones d'accès difficiles à savoir les milieux interurbains³⁴. (Figure 1.10)

³³<https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Transport-fluvial.html> . consulté le 14 mai 2021

³⁴<https://www.bmfiduciaire.fr/transport-routier-de-marchandises>. consulté le 15 mai 2021

Figure(1.10) : le transport routier de marchandises



Source : <https://www.jeuneafrique.com/mag/325421/economie/transport-routier-logisticiens-parcours-seme-dembuches/>. consulté le 15 mai 2021

3-4 Le conteneur au service multimodal

3-4-1 Transport combiné rail-route

Dans ce type de transport combiné, la marchandise chargée dans les usines ou les entrepôts sera déplacée dans une unité de transport intermodale (UTI), qui est généralement le conteneur par la route vers un premier terminale, ensuite cette UTI sera transférée par les chemins de fer on utilisant le train, jusqu'au terminale de destination, puis cette marchandise sera livrée par un ensemble de routier vers le client finale. (Figure 1.11)

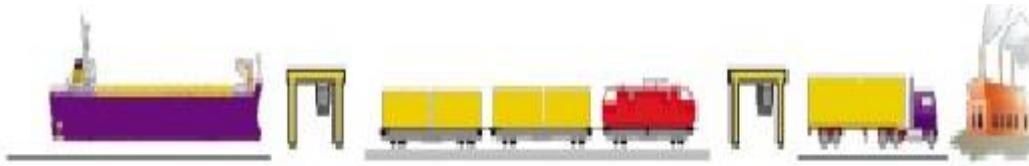
Figure(1.11) : Transport combiné rail-route



Source : http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0055/Temis-0055827/16471_1.pdf .consulté le 16 mai 2021

Une autre configuration de TCRR consiste en l'acheminement des conteneurs maritimes par le mode ferroviaire entre un port maritime et une plate-forme rail-route. Ici, le transport combiné est un prolongement des lignes maritimes utilisant les navires porte-conteneurs. (Figure 1.12) .

Figure (1.12) :Transport combiné rail-route 2



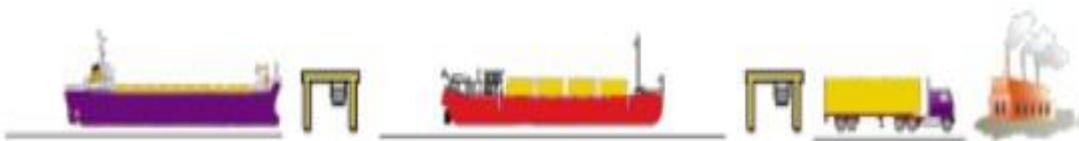
Source : http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0055/Temis-0055827/16471_1.pdf. consulté le 16 mai 2021

1-3-2 Transport combiné fleuve-route

Ce type de transport combiné est généralement sert à le déplacement des conteneurs maritimes avec des convois de barges ou des automoteurs entre les ports maritimes et les ports fluviaux, puis le post acheminements de ces conteneurs se fera par la voie routière on utilisant des camions , semi-remorques ...etc., (Figure 1.13).

Une autre configuration du transport combiné fleuve route consiste à charger les marchandises au départ des usines ou des entrepôts dans des UTI qui sont acheminées par camion vers un terminal fleuve-route. Ces UTI sont transférées par unités fluviales jusqu'au terminal de destination. Un dernier transfert se fera par un camion entre le terminal de destination vers le client final ³⁵ (Voir la figure 1.14).

Figure (1.13) : Transport combiné fleuve-route



Source : http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0055/Temis-0055827/16471_1.pdf. consulté le 16 mai 2021

³⁵ Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, le transport combiné rail-route, fleuve-route et mer-route, tableau de bord national 2006, article pdf, disponible sur http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0055/Temis-0055827/16471_1.pdf .consulté le 16 mai 2021

Figure (1.14) : Transport combiné fleuve-route 2



Source : http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0055/Temis-0055827/16471_1.pdf .consulté le 16 mai 2021

1-3-3Le feedering maritime :

L'action de feedering se traduit par le chargement ou le déchargement des conteneurs sur des gigantismes navires (appelés navires-mère) qui ne peuvent pas accéder aux petits ports (l'insuffisance des infrastructures), en appuyant sur des petits navires appelés (feeders) ou (navires nourrisseurs) (Figure 1.15).

Cette technique de transbordement des conteneurs est mise en place comme une solution qui répond au problème de l'insuffisance des infrastructures des petits ports qui n'arrivent pas à recevoir les gigantismes navires porte-conteneurs³⁶. (Figure 1.15)

Figure (1.15) :Feeder maritime



Source : http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0055/Temis-0055827/16471_1.pdf .consulté le 17 mai 2021

1-5 Les avantages de la conteneurisation :

D'après les utilisateurs de ce mode de conditionnement, le conteneur reste le moyen le plus utile dans le transport de tous types de marchandises par différents voies.

L'évolution et la spécialisation des conteneurs ont optimisé son utilité à la grande satisfaction de ses utilisateurs :

³⁶<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/feeder-feeder> .consulté le 18 mai 2021

Chapitre 01 :..... Généralités sur la conteneurisation

- L'interchangeabilité du conteneur : ce caractère lui permet d'être transporté dans toute la chaîne de transport multimodal (la mer, la route, le rail....etc.)
- Le conteneur permet de transporter la marchandise sans rupture de charge, car le changement de mode de transport n'implique pas le dépotage des conteneurs.
- La nature résistante et la solidité des conteneurs permettent la protection de la marchandise contre les intempéries, même pendant la manutention.
- Une facilité de stockage, et de transport grâce à la standardisation des conteneurs.
- La sécurité contre le risque de vol, la perte, et les avaries grâce à la construction métallique des conteneurs.
- Le système d'empilement du conteneur augmente le taux de remplissage des navires, si bien que sa rentabilité augmente aussi
- La rapidité : un dossier documentaire pour chaque conteneur simplifie les formalités douanières, dans ce cas il sera empoté sous la surveillance de la douane ce qui rend l'opération plus rapide pour le client comme pour l'armateur.
- La souplesse : le conteneur a plusieurs fonction, d'où on peut l'utiliser pour le transport des marchandises jusqu'au point d'arrivé, comme on le considère comme un outil de stockage de la cargaison, ce qui donne une vitesse et une souplesse de stockage.
- L'économie : le gain de l'armateur est mesuré au niveau du rendement des navires, grâce au conteneur l'armateur gagne aussi le temps pour emballer.
- Le client aura sa marchandise avec une assurance moins chère.

1-6 Les inconvénients de la conteneurisation :

Parmi ses inconvénients, on cite les suivantes :

- La normalisation ISO est insuffisante. La norme ISO n'est pas respectée par tous.
- Les phases cruciales d'empotage et de dépotage nécessitent un savoir-faire.
- L'achat d'un conteneur est un investissement coûteux
- Tous les pays ne sont pas équipés en infrastructures permettant d'accueillir les porte-conteneurs.
- La gestion des retours de conteneur vides peut s'avérer difficile.

Chapitre 01 :..... Généralités sur la conteneurisation

- L'inter modalité n'est pas total car la taille de certains conteneurs n'est pas toujours compatible avec tous les modes de transport.
- Nécessité d'entretien régulier (rouille, peinture, marquage...) ou de réparation (flancs, verrouillage des portes, pièces de coins...);
- Nécessité, dans certains cas, de recourir à des firmes spécialisées pour l'emportage, la fumigation, le traitement phytosanitaire...;
- Difficultés de dédouanement dans des zones non adhérentes à la Convention Internationale des Conteneurs ;
- Durées d'attente de mise à quai parfois longues (ou impossible pour certaines dimensions) dans les ports maritimes mal ou insuffisamment équipés.³⁷

Conclusion

Le conteneur est considéré comme la fameuse invention du siècle, il s'est imposé dans les échanges maritimes internationaux avec l'intervention des nouvelles infrastructures portuaires et grâce à ces dimensions standardisés.

On pense souvent que les différents modes de transports sont en concurrence, mais la naissance du conteneur a prouvé qu'ils sont en relation complémentaire, la combinaison entre ces modes est une solution optimale aux problèmes de rentabilités.

Le conteneur a favorisé le transport multimodal du fait qu'il a permis le déplacement des marchandises entre plusieurs continents, avec une toute simplification, souplesse, et rapidité de l'opération et même sans rupture de charges.

³⁷ <https://etudeslogistiques.sergebillconsulting.com/emballage-maritime/> consulté le 19 mai 2021

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

Chapitre 02 : La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce international

Introduction

La libéralisation des échanges commerciaux internationaux a favorisé fortement les échanges des biens et services, leur croissance à travers le monde n'a été rendue possible que par la conteneurisation, ce qui explique que cette stratégie est considérée comme le moteur logistique essentiel de la globalisation et de mondialisation.

Le succès de cette stratégie est résulté par des procédures de gestion qui ont favorisé leur utilisation au niveau mondial. Plusieurs organismes internationaux ont participé dans la réussite du transport des marchandises par conteneurs à travers leurs analyses économiques et statistiques, qui ont démontrés que plusieurs facteurs ont influencé dernièrement sur le mouvement des conteneurs.

Ce chapitre est structuré sous deux sections, la première est consacré à l'impact de la conteneurisation sur la mondialisations des échanges commerciaux internationaux , et la deuxième consiste à la pratique actuelle et les procédures de gestion des conteneurs .

Section 01 : Impact de la conteneurisation sur la mondialisation

L'intégration du conteneur dans la chaine logistique mondiale a participé fortement dans la croissance du commerce mondiale, ce qui explique que la stratégie de la conteneurisation est considérée comme un moteur essentiel de la mondialisation.

Cette section est fondée sur l'impact du conteneur sur la mondialisation, et une évaluation qui analyse le trafic mondial conteneurisé dans cette dernière période.

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

1-1 Définition de la mondialisation :

La mondialisation en économie est une accélération des échanges commerciaux et financiers à l'échelle mondiale grâce à la disparition des barrières commerciales et au développement des technologies de l'information et de la communication³⁸.

1-2 La mondialisation et la facilitation des échanges commerciaux internationaux

Pour un libre échange de marchandises entre plusieurs pays et continents, des différents organismes sont apparus dans le but de faciliter la négociation entre les importateurs et les exportateurs, afin de rendre les opérations des échanges commerciaux internationaux plus massifs et plus souple, ce qui conduit à une réalisation des économies d'échelle dans les pays négociants.

L'incidence de la facilitation des échanges sur le commerce international s'explique fort simplement: si les fabricants et les négociants - importateurs ou exportateurs – ont la possibilité d'acheter et de vendre leurs biens et services à l'étranger plus facilement, de manière plus fiable et à moindre coût, ils sont plus susceptibles d'en tirer parti. Les coûts commerciaux dépendent étroitement de différents indicateurs sur la facilitation des échanges et des transports, comme l'attestent largement les recherches récentes, le rapport Doing Business, l'Indice de performance logistique de la Banque mondiale ou l'Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED (Arvis *et al.* 2013).

Selon les estimations effectuées par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), une mise en œuvre intégrale des mesures de facilitation des échanges pourrait se traduire par une réduction des coûts commerciaux de 14,1 % dans les pays à faible revenu, de 15,1 % dans les pays à revenu moyen inférieur et de 12,9 % dans les pays à revenu moyen supérieur.

Au niveau mondial, « une réduction de 1 % de ces coûts augmenterait le revenu mondial de plus de 40 milliards de dollars, une augmentation dont bénéficieraient en grande partie les pays en développement » (OCDE, 2013).

Les données empiriques tirées d'études économétriques indiquent que les réformes qui visent à faciliter le commerce peuvent générer d'importants gains économiques grâce à l'accroissement des échanges et des revenus réels. Ces études donnent en outre à penser que

³⁸ <https://www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/mondialisation>. consulté le 20 mai 2021

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

l'amélioration de la facilitation des échanges devrait bénéficier à la fois aux pays en développement et aux pays développés. Les deux groupes de pays devraient en effet enregistrer une hausse de leurs exportations. Certaines parties ont dit craindre que les importations des pays en développement augmentent plus rapidement que leurs exportations, ce qui pourrait engendrer des problèmes de balance des paiements pour ces derniers. Cet argument est cependant discutable, car la balance des paiements est plutôt déterminée par les forces macroéconomiques nationales et plus fondamentalement, par le rapport épargne/investissement. La facilitation du commerce n'a donc presque aucune incidence sur la balance des paiements, si ce n'est qu'à très court terme, lorsque les variables macroéconomiques, comme le taux de change, font l'objet d'ajustements(Hoekman et Shepherd, 2013)³⁹.

1-3 La conteneurisation, un facteur d'accélération de la mondialisation

Depuis son apparition en tant que nouveau mode de conditionnement dans le transport maritime dans les années soixante, le conteneur est considéré comme l'outil le plus adopté et le plus efficace pour le transport international des cargaisons, malgré les longues distances entre les différents pays, le conteneur reste le moyen le plus satisfaisant en terme de souplesse, rapidité, et de gains réalisés soit pour le client ou pour le transporteur .

Dans ces derniers temps, ils sont nombreux ceux qui considèrent le processus de conteneurisation comme « l'épine dorsale de la mondialisation » (Frémont 2005), et aussi comme une opportunité pour améliorer la croissance économiques des pays.

La réussite de ce mode de conditionnement qui a pu imposer une nouvelle logique et une nouvelle configuration des flux mondiaux du transport maritime des marchandises, est due à ses apports techniques innovants en matière de manutention. Les équipements spécialisés de cette boîte métallique ont énormément facilité sa manutention entre le quai et le navire ou l'inverse, ils ont contribué à réaliser des gains importants en énergies et en temps au niveau de la manipulation portuaire.

³⁹Conseil du commerce et du développement, Commission du commerce et du développement, Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce, Deuxième session, Genève, 1er-3 juillet 2014, Point 3 de l'ordre du jour provisoire, pp3-4.

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

Cela a eu des conséquences en cascades le long de la chaîne de transport du commerce international, quelle que soit la distance parcourue, le conteneur a énormément facilité la jonction du producteur au consommateur, et par conséquent il a abouti à une nouvelle structuration des territoires concernés par la trajectoire de la marchandise et de ses composantes.

De ce fait, l'intermodalité est considérée comme l'une des résultantes déterminantes de la conteneurisation du transport maritime. La standardisation et la simplification de la manutention de ces caisses métalliques, ont permis aux expéditions de circuler par les divers modes de transports dans la même chaîne, sans rupture de charge. Chacun des différents modes de transports empruntés par le conteneur en mer et en continent garde son identité, tout en convergeant vers l'objectif de réaliser un acheminement plus performant en termes de coût et de temps.

Rapidement dopée par l'ambition de réaliser des gains d'économie d'échelle, cette augmentation de la fluidité du transport maritime des marchandises par conteneur a débouché sur une massification des flux traités qui s'est concrétisée par un phénomène de «gigantisme».

Petit à petit, ont commencé à apparaître des porte-conteneurs de capacité de charge spectaculaire, sillonnant un nouveau réseau de lignes maritimes régulières orchestré par des terminaux portuaires spécifiques de taille et de profondeur de plus en plus importants.

Les informations statistiques rapportées par la CNUCED, dans son rapport annuel «*Etudes sur les transports maritimes*», démontrent la constante croissance du flux de transport maritime des conteneurs qui a dépassé le seuil de 15 millions EVP2 en 2011, le 1/3 de cette charge est acheminé par la route circumterrestre (CNUCED. 2012). Avec ces performances, il se confirme que la conteneurisation du transport maritime constitue un véritable outil de mondialisation sur lequel les pays tentent de se greffer⁴⁰.

« Le fait pour un pays ou une région d'être arrimé aux réseaux maritimes conteneurisés contribue directement à la compétitivité de leur économie. Inversement, une situation marginale ou périphérique par rapport à ces réseaux peut être un frein au développement du commerce extérieur » (Frémont 2010).

⁴⁰Hajar EL MAHDAD et Abdelkabir EL OUIDANI, La conteneurisation, une opportunité pour le développement du port d'Agadir et la réintégration de son arrière-pays dans le nouveau réseau de transport maritime international, Revue GéoDév.ma, Volume 4 (2016),pp 2-3, In : <http://revues.imist.ma/?journal=geodev>

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

1-4 Le conteneur, un facteur de facilitation de manutention et de minimisation des coûts

Les dimensions et les normes de construction des conteneurs ont permis une facilitation des déplacements des marchandises à l'internationale avec une souplesse des opérations de leur manutention, cela est depuis l'accostage du navire porte-conteneurs jusqu'à l'arrivée de la marchandise transporté à son destinataire finale.

La réception des gigantesques navires nécessite des terminaux à conteneurs avec des infrastructures convenables à l'évolution de leur taille.

La conteneurisation permet d'abord de formidables gains de productivité lors des opérations de manutention portuaires. Les portiques à conteneurs transfèrent des boîtes du bord à quai ou inversement. De 20 à 60 mouvements sont possibles à l'heure. A raison de 30 mouvements à l'heure, de deux portiques sur un navire et d'environ 10 tonnes de marchandises par boîte en moyenne, se sont quelques 6000 tonnes de marchandises qui sont manipulées en l'espace de 10 heures. Si l'on rajoute à cette durée de manutention le temps nécessaire aux opérations nautiques (accès au port, main-œuvre d'accostage ...), l'escale d'un porte-conteneurs, ne s'éternise pas au-delà d'une vingtaine d'heures.

Se sont donc d'abord ces performances portuaires spectaculaires qui expliquent la diffusion rapide de la conteneurisation sur les grandes routes maritimes est-Ouest entre les pays développés dès la fin des années 1960, puis son extension plus lente au cours des années 1970 aux routes nord-Sud entre les pays développés et pays en voie de développement, notamment en raison de la difficulté pour ces derniers de s'équiper en terminaux modernes de manutention (Frémont 1998).

L'accroissement de la taille des navires porte-conteneurs est la seconde conséquence technique majeure sur la partie maritime du transport. La capacité moyenne des porte-conteneurs a évaluée de 900 EVP en 1960 à 3100 en 2003 à 22000 en 2019⁴¹.

Le porte-conteneurs élargit aux marchandises diverses les économies d'échelle établies par les pétroliers et vraquiers pour les vrac liquides ou solides. Il est un pourvoyeur

⁴¹Antoine Frémont. Porte-conteneurs : une croissance sans fin ?, revue n°513 Transports, infrastructures et mobilité, IFSTTAR, Université Paris Est, 2019, pp 37-43.

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

incomparable de tonnes-milles avec un prix de d'autant plus faible par cellule que ça capacité est forte. Calculé sur une route maritime donnée et pour un itinéraire donné, le cout de cellule comprend le cout du navire qui dépend du temps nécessaire à la réalisation du voyage les soutes et les frais de port, divisés par la capacité du navire le (cout de cellule est un indicateur de gestion essentiel pour l'armateur. il lui permet sur une route donnée de savoir en de ça de quel prix il vend ca cellule en dessous du coût moyen.) "Stopford, 1997, cité par Gouvernal,2002"⁴².

Ces économies d'échelle expliquent l'augmentation continue de la taille des navires depuis la fin des années 1960 comme en la témoigné dans le tableau 1.4 (chapitre 01).

1-5 L'essor de la conteneurisation et le recours des armateurs au gigantisme

Le conteneur était s'imposer comme une unité indispensable dans les échanges commerciaux internationaux, en raison de son évolution et sa massification des flux des marchandises dans le monde plusieurs performances maritimes sont renouvelées dans cette dernière décennie.

La réussite de la stratégie de la conteneurisation dans le développement des échanges internationaux a poussé les grands armateurs mondiaux vers une concurrence d'armement des gigantesques navires dans le but de monopoliser ces échanges et d'une meilleure satisfaction des clients.

1-5-1 L'essor de la conteneurisation

Le conteneur devient pour le transport international des marchandises un instrument de charge homogénéisant la cargaison. Désormais, ce transport n'aura pas à traiter des marchandises de formes différentes, mais une seule unité de fret : le conteneur (Colin & Alii, 1983).

Il permet également l'apparition de navires porte-conteneurs de type rectangulaire, ce qui s'est traduit par une rationalisation de l'occupation des volumes, contrairement au transport conventionnel. De plus, il va exiger de nouveaux moyens de manutention d'une plus grande productivité, ce qui va entraîner une réduction des délais de chargement/déchargement des navires. Avec la tendance à la robotisation des opérations portuaires liées au conteneur, le

⁴²Antoine Frémont, Le monde en boîtes-Conteneurisation et mondialisation. Arcueil, Synthèse INRETS n° 53, 2007, 145 pages, In, *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, 2011, no 10, pp24-25.

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

niveau de productivité est sans commune mesure avec le traitement des navires conventionnels (Frémont, 2005).

En raison de ses avantages : sécurité, rapidité, utilisation des charges, amélioration de la productivité, la conteneurisation va s'imposer dans les transports maritimes en y induisant des changements structurels et organisationnels.

Sur le plan structurel, le conteneur va donner naissance à une nouvelle génération de navires (Bauchet, 1991) : Roll-on Roll-off, porte-conteneurs dont la capacité peut dépasser 18000 EVP. Il a également donné naissance à de nouvelles techniques de manutention (horizontale ou verticale) reposant sur une technologie avancée. Par ailleurs, l'évolution spectaculaire du trafic conteneurisé va entraîner des réaménagements portuaires de grande envergure (Fiore, 1982), tant sur le plan spatial que sur le plan des équipements.

S'agissant de la dimension organisationnelle, il faut préciser que la conteneurisation a permis au transport maritime de renouer avec les principes de l'organisation industrielle en permettant à la nouvelle génération des navires de profiter d'une gestion basée sur les économies d'échelle (Cariou, 2000). Fiore souligne à ce propos que « le conteneur a engendré l'industrialisation du transport maritime en faisant pénétrer les grands principes d'organisation industrielle (effet d'économie d'échelle, interchangeabilité du fret grâce à un contenant standardisé)» (Fiore, 1985).

1-5-2 Recours au gigantisme

L'un des traits saillants qui caractérisent cette industrie est le gigantisme aussi bien au niveau de la capacité des navires qu'au niveau de la taille des armateurs.

Pour les navires, les raisons qui poussent à en élargir la taille sont d'abord le coût de construction (Boyer, 1973), ensuite le jeu d'économie d'échelle. Par exemple, lorsqu'on double les dimensions d'un navire, sa capacité augmente de 8 fois (2 à la puissance 3) alors que les charges (construction, équipage et autres charges) n'évoluent qu'à un rythme très inférieur. Le gigantisme va permettre aux armateurs, engagés dans une concurrence farouche alimentée par le caractère cyclique de leur activité et par la surcapacité chronique du secteur, de procéder à des réductions du taux de fret, ce qui va constituer une menace pour les navires de petite et moyenne taille souvent détenus par les flottes des PVD.

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

La course au gigantisme a été accompagnée de façon parallèle par la tendance à la concentration du capital maritime (El khayat, 1992). La taille des armateurs a considérablement évolué pour que nous puissions assister à la naissance de grands armateurs mondiaux. Cette course des compagnies maritimes au gigantisme s'est plus manifestée dans le domaine des transports conteneurisés avec l'apparition de méga- transporteurs tels que SeaLand-Maersk, MSC, P&O Ned lloyd, Groupe Evergreen, Cosco.

La ruée vers le gigantisme naval a conduit ces méga-armateurs à procéder, sous la pression de la concurrence et de la recherche permanente de coûts unitaires plus bas, soit à des méga alliances (Damas, 1996) (5 alliances globales ont pris forme en 1996 dont la plus importante regroupe APL, OOCL, MOL et Ned lloyd), soit à des fusions (P&O-Ned lloyd). La progression fulgurante des méga transporteurs (Cnuced, 1994) a mis beaucoup de pression sur les jeunes et minuscules armateurs des PVD⁴³.

Section 02 : Pratique actuelle et gestion des conteneurs

Dans cette section, on a fondé nos recherches sur les procédures de gestion des conteneurs et sur la pratique actuelle de la conteneurisation dans le monde et en Algérie à travers des analyses statistiques effectuées par plusieurs spécialistes dans ce secteur.

2-1 Les procédures de gestion des conteneurs à l'import et à l'export

2-1-1 Procédures pour l'import d'un conteneur

Dans ce qui suit, on doit présenter les étapes simplifiées pour l'importation d'un conteneur :

- Le pays de départ de la marchandise réceptionnera en ligne de la part de l'agence maritime du client un ensemble de documents (les copies des connaissements, le cargo manifeste de l'agence maritime).
- La Saisie du préavis d'arrivée du navire, puis du manifeste (Connaissement par connaissement) sur le logiciel de gestion du terminal.
- Le manifeste sera validé par la douane et une obtention d'un numéro d'escale pour le navire.
- Accostage du navire.

⁴³CHABEL S. (2020), « Révolution du transport maritime et son rôle crucial dans l'émergence du transport multimodal (Cas du Maroc) », Revue Internationale du Chercheur «Volume 1 : Numéro 2 » pp 508 – 523.

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

- L'agence maritime du client reçoit un avis d'arrivé avec un numéro d'escale du navire.
- La marchandise sera dédouanée par le transit du réceptionnaire (le client) avec : l'établissement d'une déclaration en douane, paiement des droits et taxes de douane et obtention du BAE (Bon à enlever).
- Le client (réceptionnaire) reçoit sa marchandise de la part du transporteur : (le Timbrage) après son paiement des frais d'avis d'arrivée.
- Obtention d'un bon à délivrer (BAD) avec l'égalisation et la signature du transporteur sur le connaissement.
- La location du conteneur avec un dépôt du chèque.
- La présentation au bureau douanier au port les documents nécessaires pour l'enlèvement du conteneur : bon à délivrer, copie de la facture, déclaration en douane, carte grise du camion...
- Le conteneur sera livré au client, ou dépoté et restitué au parc de l'agence maritime.
- Le client paye les frais de " restitution" et réappropriation du chèque caution.

2-1-2 Procédures pour l'export d'un conteneur

Les étapes simplifiées pour l'exportation d'un conteneur sont présentées comme suit :

- La Récupération chez l'agent maritime d'un "bon" qui autorise l'enlèvement d'un conteneur vide de son parc.
- Enlèvement physique du conteneur dans le parc de l'agent maritime.
- Le rencontre avec le client pour le positionnement du conteneur.
L'emportage et le positionnement et du conteneur + plombage sous la surveillance du douanier.
- L'entrée du conteneur au port suite à l'Edition et le paiement des bons de commande.
- Le Retrait d'un document appelé " mise à quai "
- Le conteneur stationne au terminal du port suite à la Présentation de la " mise à quai ".
- Le chargeur doit communiquer l'agent maritime les détails du connaissement.
- Le chargeur reçoit une copie du B/L et pour la confirmation.
- L'envoi des documents originaux : facture, liste de colisage, ou ce qu'on appelle 'plis cartable' au port d'embarquement, pour qu'ils seront en sécurité au bord du navire.

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

- Un visa de la douane sur la déclaration export qui autorise l'embarquement du conteneur.

Au niveau de l'agence maritime, on les étapes suivantes :

- La rédaction d'un manifeste primitif à l'aide des connaissements export.
- L'agence rectifie les connaissements, le cargo manifeste et transmet le tout, à l'agence maritime au pays de destination (Ces rectifications doivent être envoyées avant l'arrivée du navire au port de destination).
- Après le départ du navire, l'agence maritime du pays de destination reçoit électroniquement, les connaissements et le cargo manifeste (contient les détails des marchandises à bord).
- Les différents clients reçoivent des factures d'embarquement.
- Le paiement des frais et la réception des connaissements originaux par le client.

2-2 La conteneurisation dans le monde

2-2-1 L'impact de la crise sanitaire (covid-19) sur le transport des conteneurs

Le transport des conteneurs a subi les effets de la crise sanitaire (covid-19), d'où il a connu une diminution du trafic, et une baisse d'activités dans ce secteur.

Dans le but de limiter la propagation de ce virus, certaines mesures ont été prises en charge dans la majorité des pays touchés par cette pandémie, d'où on trouve des pays qui obligent les navires a confinés d'une durée de 14 jours avant d'être autorisés à accoster, quand d'autres ports ont été tout simplement fermés, et d'autres pays interdisent les navires de croisière de faire escale, ou de dépasser leurs frontières maritimes.

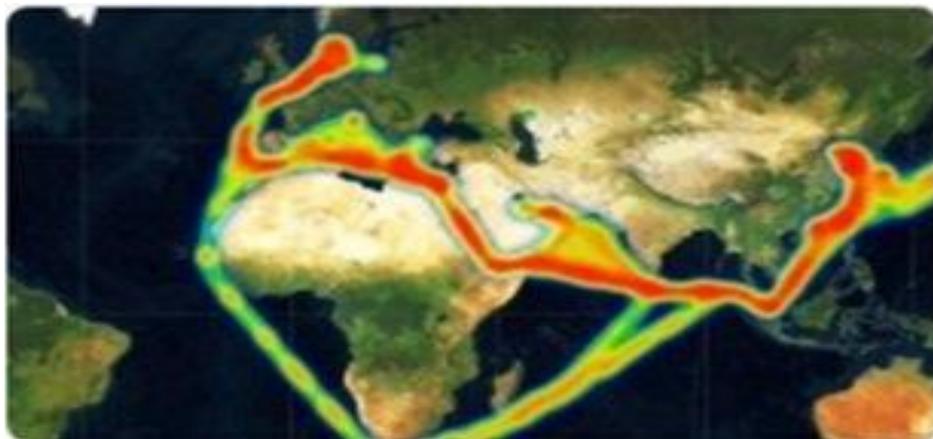
Le recours au confinement en tant que geste barrière devant la propagation du virus s'est traduit aussi par une réduction du nombre de conteneurs à acheminer. La mise en berne de la production manufacturière en Chine et la réduction de la demande au niveau des grands marchés de consommation en Europe et en Amérique du Nord ont commencé à entrainer la filière des porte-conteneurs vers une situation de surcapacité de l'offre. Des décisions ont commencé à être prises pour l'annulation de départs ou des escales.

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

La CNUCED a annoncé que le secteur a perdu à terme du premier trimestre 2020 une proportion de 4% du volume de sa charge, et les ports chinois ont perdu environ 10% des arrivées des porte-conteneurs en fin de janvier et début février (UNCTAD, 2020, p. 4). Dans ce contexte de tarissement des flux de marchandises, des experts s'attendent à une baisse de l'activité conteneur allant de 10 à 20% sur l'année en cours ce qui va dépasser le seuil de 8% enregistré après la crise financière de 2008 (Tourret P., p. 3), par contre d'autres ont promis «une année terrible» pour ce secteur dont les taux d'affrètement ont chuté de 30% depuis le début de l'année.

Dans ce contexte de crise, l'effondrement des cours du pétrole a offert une bouffée d'oxygène même provisoire aux opérateurs pour redresser au mieux leur comptabilité. La baisse des prix du carburant a poussé les méga-carriers vers la déroute de leurs Mother vessels de leur itinéraire habituel Ouest-Est empruntant le Canal de Suez vers le contournement de l'Afrique par le Cap de Bonne Espérance (Figure 2.1).

Figure (2.1) :Photo thermique de la déroute des porte-conteneurs Du Canal du Suez en mars-avril 2020.



Source :Marine Traffic, 24 avril 2020 : <https://bit.ly/2XyFM4e>

Même si cette alternative est considérée comme pesante en termes de distance avec plus de 5.000 milles nautique de plus dans des conditions difficiles de navigation, d'un transit time supplémentaire allant jusqu'à 17 jours. Par conséquent d'un surplus en carburant, elle présente des avantages importants pour les opérateurs: des gains en taxe de passage du Canal de Suez, avoir la possibilité d'un stockage flottant des conteneurs qui n'arrivent pas à trouver place dans des espaces portuaires surchargés du fait du confinement, avoir la possibilité de

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

réduire le nombre de navires inactifs par la réduction de la vitesse et l'augmentation du transit time pour les conteneurs non pressés.

En effet, jusqu'à la fin de mai, 32 porte-conteneurs partant des ports d'Europe et de l'Amérique du Nord ont fait le choix de s'écarter du Suez (Descamps A., 2020). Et en réponse à cette dérouté des porte-conteneurs qui ont amené le 1/3 des navires et la moitié de la charge globale au Canal de Suez en 2019, les autorités de ce canal ont accordé une série de rabais allant de 6 à 75% au profit de ce type de navires selon leurs points de départ, durant la période allant de début avril à la fin de juin.

Alphaliner, organisme spécialisé en expertise maritime, vient de rapporter que jusqu'au 26 mai 2020 il y a 15 porte-conteneurs partant des ports de l'Europe et de l'Amérique du Nord ont pris la destination du Cap de Bonne Espérance, même s'ils ont été solvables pour bénéficier des réductions de péage du canal égyptien (Chambers S., 2020).⁴⁴

2-2-2 Evaluation du transport maritime conteneurisé dans le monde (2016-2020)

Dans cette période, les flux des conteneurs ont connus des fluctuations (croissance et baisse), causés par plusieurs facteurs comme le déséquilibre entre la demande et l'offre des conteneurs dans le monde, la crise sanitaire (Covid-19)

Le passage ci-dessus présente une évaluation du marché des conteneurs dans le monde durant ces quatre années .

Le marché du transport de conteneurs s'est considérablement amélioré après des difficultés en 2016. Comme on le voit dans le graphique 2, la demande globale de conteneurs a progressé de 6,4 % en 2017, portant les volumes totaux à 148 millions d'EVP selon les estimations. La forte croissance de la demande mondiale de transport maritime de conteneurs en 2017 traduit une amélioration fondamentale du climat économique mondial.

Elle a été particulièrement élevée aux trois premiers trimestres de l'année, avant de ralentir au quatrième trimestre. Selon les projections de la CNUCED, le commerce de marchandises conteneurisées devrait progresser à un taux composé de croissance annuelle de 6,4 % en 2018, sous l'effet des tendances économiques positives.

Par ailleurs, la capacité d'emport mondiale des porte-conteneurs a augmenté de 2,8 % selon les estimations, atteignant 256 millions de tpl. Si la croissance de l'offre a été

⁴⁴EL-MAHDAD, HAJAR. La supplychain maritime mondiale face à la propagation du Covid-19: Impacts et réactions du système de transport maritime marocain. revue no 40, *Espace Géographique et Société Marocaine*, septembre 2020.

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

relativement modeste, le marché des conteneurs rencontrait toujours des difficultés liées aux livraisons de méga porte-conteneurs et à l'excédent de capacité des navires plus grands (supérieurs à 14 000 EVP). La capacité de la flotte mondiale devrait croître de 3 % en 2018.

Si l'offre de capacité s'est maintenue en 2017 sur le segment des porte-conteneurs, les taux de fret se sont nettement relevés par rapport aux bas niveaux enregistrés en 2016. Ce résultat a été soutenu par la reprise de la demande mondiale de services de transport maritime de conteneurs en 2017 sur toutes les voies commerciales. Les taux de fret sur les principales routes commerciales ont augmenté, malgré leur volatilité persistante, et une chute au deuxième semestre en raison de la faible croissance de la demande. Cette hausse a été essentiellement soutenue par les tendances positives du marché dans les régions développées.

Pendant l'année, les États-Unis et l'Union européenne ont enregistré une croissance économique et une progression de la demande d'importations. Les taux de fret spot moyens sur la route trans-pacifique ont augmenté de 16,7 %, et atteignaient en moyenne 1 485 dollars par EQP sur les liaisons Shanghai-côte ouest des États-Unis. Ils ont progressé de 17,3 % sur la route Shanghai-côte est des États-Unis par rapport à 2016, et s'élevaient en moyenne à 2 457 dollars par EQP. Les taux moyens s'établissaient à 876 dollars par EVP sur la route Shanghai-Europe du Nord, soit une croissance de 27 %, et à 817 dollars par EVP sur la route Shanghai-Méditerranée, soit une progression de 19,4 % par rapport à l'année antérieure.

Sur les routes secondaires, la solide croissance dans tous les groupements commerciaux a soutenu l'évolution positive des taux de fret, qui ont nettement augmenté en 2017, dépassant les taux pratiqués sur les principales routes commerciales.

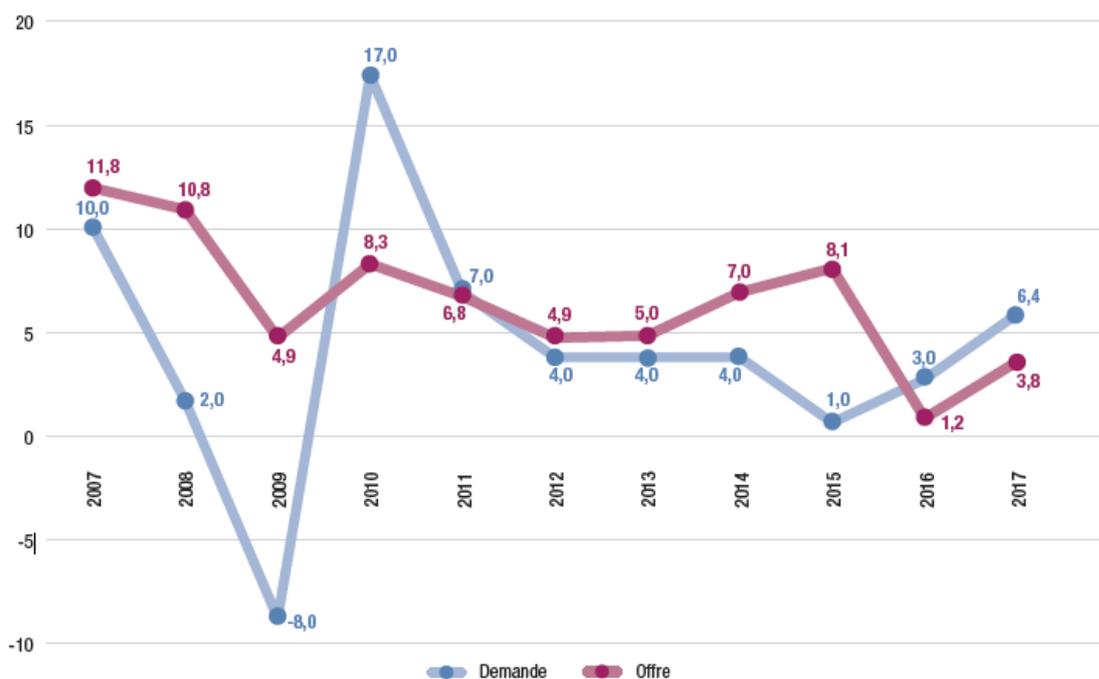
Sur les routes Nord- Sud, les taux de fret moyens de la liaison Shanghai- Afrique du Sud (Durban) ont atteint 1 155 dollars par EVP, soit une progression de près de 98 % par rapport à 2016. Les taux de fret annuels moyens se sont répercussions potentielles de la présence de navires plus grands avec la livraison de méga navires neufs, ainsi que de l'effet de la consolidation du marché sur l'utilisation des navires par les principaux transporteurs, qui pourraient vouloir rationaliser l'offre de capacité, ou utiliser leur propre tonnage et

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

interrompre la location de navires affrétés pour contrôler l'offre de flotte (The Loadstar, 2018).⁴⁵

Le graphe suivant présente la croissance de la demande et de l'offre de transport maritime de conteneurs entre 2007 et 2017 (En pourcentage) :

Graphique (2.1) : Croissance de la demande et de l'offre de transport maritime de conteneurs, 2007-2017 (En pourcentage)



Source : Calculs du secrétariat de la CNUCED.

Selon les chiffres de container trades statistics (CTS), le volume de conteneurs transportés en septembre 2020 accuse une légère baisse par rapport aux pics enregistrés cet été, de 14,82 et 14,8 MEVP en juillet et aout respectivement. Ces données reflètent la reprise d'activité mais surtout le rétablissement des services sur le marché trans-pacifique au troisième trimestre après un nombre record de blank sailing accusés les mois précédents.

⁴⁵Conférence Des Nations Unies Sur Le Commerce Et Le Développement, étude sur les transports maritime, 2018 , pp 51-55.

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

Le commerce mondial de conteneurs a augmenté de 2.7% entre juillet et septembre, par rapport à l'année précédente, et le volume cumulé depuis le début de l'année n'est pas que de 3% inférieur à celui de la période équivalente en 2019, après une hausse de 6,9 en septembre, le deuxième consécutif de croissance. La croissance des flux au troisième trimestre marque un revirement surprenant pour les transporteurs, qui en avril ont dû faire face à une chute de 13,1% des volumes au plus fort de la pandémie.

Dans cette dernière note, commentant les données de CTS, le consultant Sea-intelligence insiste sur la répartition inégale de la croissance et les déséquilibres persistants entre importations et exportations américaines, qui ont d'ailleurs conduit à la congestion de conteneurs sur les quais et ainsi à la pénurie d'équipements vides. Lorsque la pandémie a surgi, le déséquilibre était de 60%, ce qui signifie que le rapport entre les importations et les exportations était de six à dix conteneurs. Aujourd'hui, il est de 40% le consultant observe que le phénomène exacerbé sur le continent sub-Indien et au Moyen-Orient où le ratio est passé de 60 à 80%.⁴⁶

2-2-3 Les principaux routes des conteneurs dans le monde

La géographie du transport conteneurisé est davantage une géographie des grands pays manufacturiers. Plus de la moitié des conteneurs sont aujourd'hui manutentionnés dans les ports d'Asie de l'Est, cœur manufacturier du monde. Deux grandes routes transocéaniques partent d'Asie : la route trans-pacifique vers la côte ouest des États-Unis, l'autre route vers l'Europe, notamment les grands ports de l'Europe du nord, à travers l'océan Indien et le canal de Suez.

Des flux secondaires Nord-Sud vont vers les pays en développement, Afrique et Amérique du sud. En outre on assiste ces dernières années à l'émergence d'une route Sud-Sud reliant en particulier les pays d'Amérique latine, Brésil en tête, mais aussi l'Afrique du Sud, et même l'Australie, à la Chine.

Le commerce de marchandises conteneurisées s'organise autour de trois routes principales : Trans-Pacifique, Transatlantique et Asie-Europe.

La voie Trans-Pacifique est la plus importante, avec, en 2018, un volume total de 27,6 millions d'EVP (19,5 millions de l'Asie de l'Est vers l'Amérique du Nord et 8,1 millions de

⁴⁶<https://www.journalmarinemarchande.eu/filinfo/le-volume-conteneurise-mondial-a-augmente-de-69-en-septembre-par-rapport-a-2019>. Consulté le 25 mai 2021

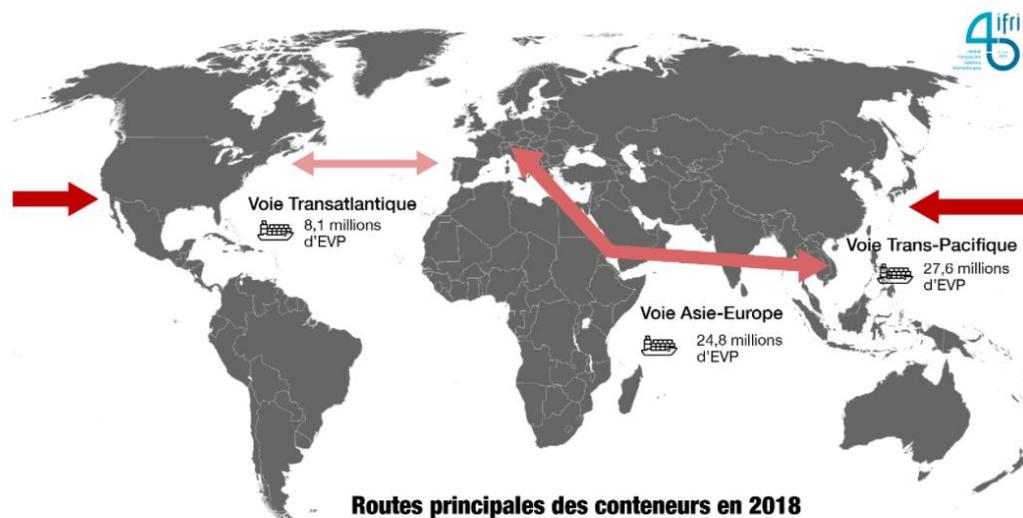
Chapitre 02 : La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

l'Amérique du Nord vers l'Asie de l'Est), devant la route Asie-Europe avec 24,8 millions d'EVP (16,9 millions de l'Asie de l'Est vers l'Europe et 7,9 millions de l'Europe vers l'Asie de l'Est). Et enfin, la route Transatlantique avec seulement 8,1 millions d'EVP (3,2 millions de l'Amérique du Nord vers l'Europe et 4,9 de l'Europe vers l'Amérique du Nord).

A priori, l'impact des tensions commerciales entre la Chine et les Etats-Unis devrait demeurer limité, le commerce entre ces deux pays sur la route Trans-Pacifique ne comptant que pour 3% du commerce mondial total de marchandises conteneurisées.⁴⁷

La figure suivante présente les principales routes des conteneurs en 2018 :

Figure (2.2) : Les principales routes des conteneurs dans le monde en 2018



Source :

<https://storymaps.arcgis.com/stories/7d3a7a1492564cb2aabea79287566745> consulté le 25 mai 2021

2-3 La conteneurisation en Algérie

Grace à sa localisation géographique importante, avec une ligne de cote de 1200 km, l'Algérie est considérée comme un axe important des échanges commerciaux qui relie l'Afrique avec l'Europe, la croissance de ces échanges pousse l'état algérien a l'engagement dans des nouveaux projets qui consistent à la construction des nouveaux ports à conteneurs et

⁴⁷<https://storymaps.arcgis.com/stories/7d3a7a1492564cb2aabea79287566745> consulté le 25 mai 2021

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

l'extension des anciens qui existent déjà dans le but d'améliorer leurs capacités à recevoir les gigantesques navires porte-conteneurs.

2-3-1 Aperçu historique de la conteneurisation en Algérie

L'introduction du conteneur en Algérie date 1973, elle s'est effectuée par l'intermédiaire d'une société américaine associée à SEA LAND exploitant un navire Calgary avec 108 conteneurs de 20 pieds à bord, destinés à la zone d'Arzew.

C'est en 1975 qu'a eu lieu le déchargement du premier conteneur au port d'Alger, soit environ une 20 d'années après les essais pionniers de la MATSON et la SEALAND.

C'est en 1977 que la conteneurisation s'est introduit définitivement en Algérie par l'intermédiaire de deux compagnies étrangères, entre autres la compagnie maritime Belge (CMB) et la compagnie maritime yougoslave (loginslov)⁴⁸.

2-3-2 L'activité portuaire en Algérie

Le volume de marchandises traitées (import/export) par les 10 ports algériens au cours des trois premiers mois de l'année a totalisé 30,6 millions tonnes, contre 28,60 millions de tonnes à la même période de 2018.

Il s'agit des exportations qui ont atteint 19,9 millions de tonnes, soit une hausse de près de 14%, dont 2,4 millions de tonnes de marchandises hors hydrocarbures.

Ces marchandises sont composées principalement de matériaux de construction et de produits agricoles, haussant ainsi significativement la croissance à 42% par rapport au 1er trimestre 2018.

S'agissant des hydrocarbures, SerPort relève un total de 19 millions de tonnes, soit une augmentation de 6% par rapport aux trois premiers de l'exercice 2018, précisant que ces produits représentaient 63% du trafic global enregistré au niveau des ports nationaux.

⁴⁸LASNOUNI (Sofiane), HANNACHI (Nadir), l'impact des contraintes de logistique sur l'activité des conteneurs en Algérie, Mémoire pour l'obtention du diplôme master 02, UNIVERSITE ABDRAHMANE MIRA DE BEJAIA, FACULTEDES SCIENCES ECONOMIQUE, COMMERCIALES ET DES SCIENCES GESTION, 2019/2020 , p 50 .

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

Par ailleurs, le trafic des conteneurs, à l'import et à l'export, a enregistré 523.186 EVP (équivalent vingt pied) durant le premier trimestre 2019, contre 463.394 EVP pour la période 2018, soit une hausse de 13 %.

Ce trafic a été traité principalement au niveau des ports d'Alger (42%), Oran (16%), Bejaia (11%), Skikda (9%) et Annaba (8%).

Le trafic de véhicules a, quant à lui, atteint 2.234 unités au 1er trimestre 2019, soit une baisse de 1 % par rapport à la même période en 2018.

Selon SerPort, les entreprises portuaires continuent de réaliser leurs programmes de développement pour soutenir la croissance de leurs activités.

Il s'agit principalement d'acquisition d'équipements de manutention pour un meilleur rendement portuaire.

A cet effet, ces entreprises ont acquis plusieurs équipements modernes comme les "Stackers", les chariots élévateurs à fourche, les grues portuaires, ainsi que les grues mobiles télescopiques automotrices.⁴⁹

2-3-2 Vers une extension des ports en Algérie

Les programmes de développement comprennent aussi l'acquisition de matériels navals à même de garantir la sécurité de la navigation à l'intérieur des ports, selon le Groupe SerPort qui précise que le parc naval a été renforcé par l'acquisition en 2018 de 10 remorqueurs d'une puissance de 45 à 70 tonnes de traction, doté des dernières technologies.

Quatre (4) autres remorqueurs seront acquis au cours des deux prochaines années en plus des canaux d'amarrage et des pilotins.

S'agissant du développement des infrastructures, il est à signaler que plusieurs projets de réalisation et d'extension des infrastructures portuaires sont en cours de réalisation.

Dans ce cadre, le port d'Alger a bénéficié d'une extension-développement du Terminal à Conteneurs (TAC) d'une capacité de 1 millions d'EVP qui sera fin prête en octobre 2020.

⁴⁹Activité portuaire : hausse de 7% au 1er trimestre 2019, Algérie presse service, publié le lundi 20 mai 2019 à 15 :51.

Chapitre 02 :La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce internationale

Le port d'Oran connaît lui aussi des travaux d'extension-développement du TAC, pour augmenter sa capacité à 2 millions d'EVP, qui prendront fin en juin 2019 ⁵⁰.

Conclusion

Le conteneur est devenu le symbole de la mondialisation et un instrument dominant dans les échanges commerciaux internationaux, ce qui explique sa réussite dans le développement des économies de plusieurs continents, cette réussite a mis les grandes compagnies du transport conteneurisé dans une concurrence d'armement des gigantesques navires dans le but de dominer le marché mondiale des conteneurs.

Les grandes puissances maritimes sont les pays qui occupent les premières places dans la pratique de la conteneurisation et qui offrent des ports et terminaux à conteneurs avec des infrastructures convenables à l'évolution de la taille des navires et à la massification des flux des conteneurs.

⁵⁰Ibid.

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

Introduction

Afin d'assurer le bon déroulement des opérations des échanges commerciaux par conteneurs à l'international , l'intermédiation et la coopération entre plusieurs services (le consignataire, le transitaire ...) est recommandé.

Donc dans le but d'enrichir notre travail et de mettre en application nos recherches , nous avons vu qu'il est nécessaire de présenter et d'étudier un cas pratique .

Ce chapitre est consacré à l'étude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l' impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

il comporte trois sections dont la première est consacrée à la présentation de l'organisme d'accueil où nous avons effectué un stage pratique, la deuxième traitera l'étude de cas d'importation d'un conteneur chargé de paraloid au sein de MTA , la troisième et la dernière section présente une analyse de l'activité de l'EPB et le développement du trafic conteneurisé dans le cadre des échanges commerciaux internationaux .

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil MTA

cette section est consacré à la présentation de l'organisme d'accueil "maghrébine de transport et auxiliaire" où nous avons effectués un stage pratique duré d'un mois, ce qui nous a met sur le terrain dans le but de mieux comprendre, voir et cerner de prêt les objectifs de nôtre recherche.

1-1 Définition et aperçu historique de l'agence MTA

Maghrébine de transport et auxiliaire est une entreprise économique, issue de la société nationale de transit et de transport des marchandises générales (SONATMAG) fondée en 1970, aujourd'hui elle est devenu SPA et a été racheté par la compagnie MSC. elle Enregistre un chiffre d'affaires en augmentation constante.

Elle compte d'un grand nombre d'effectif de personnes et possède plusieurs réseaux sur le territoire national et cela pour assurer le bien déroulement des activités suivantes :

- Le transit dans les ports, aéroports et frontières algériennes.
- Le transport maritime.

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

- Le transport routier.
- Le transport exceptionnel et hors gabarit.
- Le stockage des marchandises en formule sous douane ou en libre.
- La consignation des navires.
- L'affrètement des navires et d'aéronefs.
- La manutention.
- l'entreposage.
- Le groupage et dégroupage des marchandises.
- L'agrégé quantitatif et qualitatif des marchandises.

M.T.A exerce ses activités dans les ports commerciaux du pays à savoir :
Alger, Oran, Annaba, Skikda, Bejaia, Djen-Djen (JIJEL)

Cette palette d'activités est assurée par les moyens suivants :

- 04 agences prestataires de services (Oran, Annaba, Skikda, Bejaia)
- environs de 150 camions avec remorques ;
- des engins de manutention et de levage de différentes capacités et de dernière génération ;
- Des surfaces importantes pour l'entreposage en libre et sous surveillance douanière ;
- une centaine de véhicules de dispatchings et de liaisons.

1-2 Présentation de la direction régionale MTA

Le directeur régional possède une délégation et de pouvoirs de la direction générale sur tous les activités des agences de ca région et avec une toute autonomie de gestion, ces principales taches sont :

- Participer à l'élaboration de la politique globale de l'entreprise et s'assurer qu'elle est encadrée et mise en œuvre au niveau régional.
- L'application des politiques de la gestion administrative, commerciale et financière de la région .
- S'assurer que les politiques adoptées par la direction générale sont appliquées dans ces agences.
- Diriger et contrôler les activités déléguées aux agences au niveau de la région.
- Le DG doit Consolider les informations et les statistiques nécessaires à l'élaboration des plans de gestion, et des rapports d'activités régulières de la direction régionale.

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

La direction régionale se compose d'un assistant commercial, d'un assistant d'administration et comptabilité, chacune ayant sa propre mission .

1-3 Agence maritime

Le transport maritime des marchandises est parmi les spécialités de l'agence maghrébine de transport et auxiliaire (MTA), cela est depuis l'année 1992 avec la création d'une agence de consignation des navires qui ont été implantées au niveau du port de Bejaia.

Cette agence est dirigée par un directeur dont les principales missions sont :

- La mise en œuvre et le suivi des programmes et des plans élaborés par l'agence .
- Assurer la succession des engagements commerciaux au niveau de l'agence adéquats aux orientations arrêtées par la direction régionale.
- L'agent maritime propose des actions de développement des relations commerciales résulté d'une étude de marché et suite à la négociation des contrats.
- L'évaluation des activités périodiques et la proposition des actions nécessaires .

1-4 Agence transit et transport

La création d'une agence de consignation des navires a permet à l'agence mère MTA de comporter d'une autre agence : agence de transport et transit "ATT", elle exerce des activités opérationnelles principales : l'activité de transport, l'activité de transit et l'activité d'agréege.

1-4-1 les principales missions de l'agence ATT

Cette agence est dirigée par un directeur dont les principales missions sont :

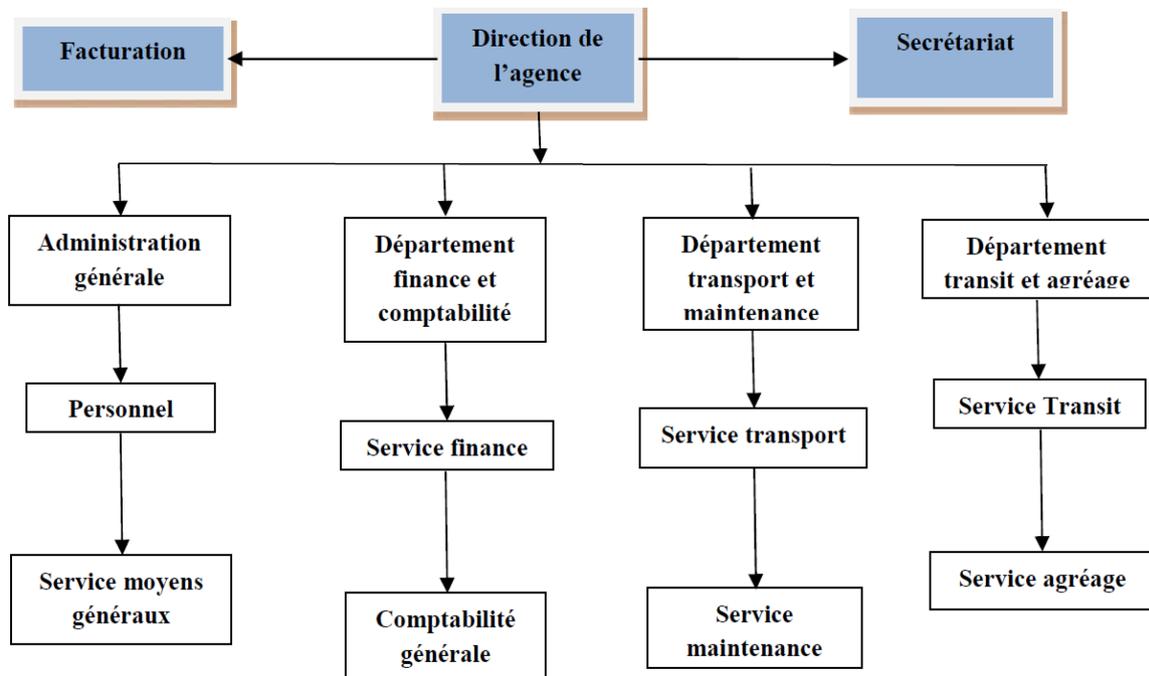
- La mise en œuvre et le suivi des programmes et des plans élaborés par l'agence
- Coordonne les actions commerciales engagées au niveau de l'agence conformément à l'orientation arrêtée par la direction régionale ;
- Le transitaire propose des actions de développement des relations commerciales résulté d'une négociations des conventions avec les clients
- L'agent transitaire est considéré comme le représentant administratif, commerciale, et financier de la direction régionale.

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

1-5 Organigramme de l'agence ATT :

Le schéma suivante présente l'organigramme de l'agence transport et transit :

Figure(3.1) : Organigramme de l'agence transport et transit MTA



Source : document interne de M.T.A

1-6 Relations de transit

L'agence MTA est en relation avec différents organismes qui sont :

- BMT (Bejaia méditerranéen terminale).
- Les différents consignataires .
- l'entreprise portuaire
- Service de la DCP
- Administration des douanes .
- Service vétérinaire

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

Section 02 : L'étude de cas d'importation d'un conteneur chargé de paraloid au sein de MTA

Dans le but d'assurer l'arrivée de la marchandise importée ou exportée à son destinataire finale, plusieurs procédures de dédouanement sont nécessaires dès l'arrivée du navire jusqu'à l'enlèvement de la marchandise.

cette section présente les différentes démarches de dédouanement à l'import d'un conteneur chargé de paraloid au sein de l'agence maghrébine de transport et auxiliaires .

2-1 L'opération d'importation et de dédouanement d'un conteneur chargé de paraloid

ci-dessus nous allons présenter les différentes procédures de dédouanement effectués par l'agence MTA à l'import d'un conteneur chargé de PARALOID grade KM 1.

2-1-1 La récupération des documents

A l'importation le transporteur ou l'armateur (l'affréteur), communique à son agent les renseignements et les différents documents correspondant au navire et sa cargaison: nom, type, caractéristiques du navire (désignation et quantité des marchandises), "*cargo manifeste*".

Dès l'arrivée du navire et son accostage au quai et au débarquement de diverse cargaison (conteneur de paraloid), l'agent consignataire prévient le transitaire (commissionnaire en douane) que sa marchandise est arrivée, "*avis d'arrivée*" (voir l'annexe 01), pour que le commissionnaire en douane puisse récupérer le pli cartable (*Facture commerciale domicilié, connaissance original, liste de colisage original ...*)

Après la réception du pli-cartable, le commissionnaire en douane doit procéder à l'enregistrement du dossier sur "*un registre répertoire*" et préciser la position tarifaire du produit importé.

Puis l'établissement d'une *grille de saisie* (voir l'annexe 02), qui englobe tous les renseignements concernant le produit, et les mises à quai qui seront déposées à la brigade commerciale pour la restitution des conteneurs.

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

2-1-2 L'établissement de la déclaration en douane et son introduction dans le "SIGAD

toute marchandises importée, exportée, où qui change de régime doit faire l'objet d'une déclaration en détail .

ces formalités acquises, le commissionnaire procède a l'établissement de *la déclaration en détail* , (ce dernier est un imprimé fixé par l'administration du douanes , contient quatre exemplaire .

- blanche (douane) . (voir l'annexe 03)
- Verte (statistique) . (voir l'annexe 04)
- jaune (banque) . (voir l'annexe 05)
- bleu (client) . (voir l'annexe 06)

le commissionnaire en douane introduit la déclaration dans un système informatique de gestion automatique , appelé le SIGAD, après une dernière vérification , le commissionnaire en douane validera la déclaration . (la validation entraîne son affectation à un inspecteur vérificateur) un numéro répertorié lui sera désigner puis elle sera datée , cacheter, et signer par ce dernier .

2-1-3 Le passage de la D3 chez le service recevabilité et son affectation automatique à l'inspecteur liquidateur

en premier lieux on procédera à l'établissement du dossier douane qui comprend :

- facture domicilié original .(voir l'annexe 07)
- Copie facture domiciliée .
- connaissance (copie). (voir l'annexe 08)
- certificat d'origine (originale).(voir l'annexe 09)
- Liste de colisage originale . (voir l'annexe 10)
- certificat d'analyse (copie). (voir l'annexe 11)
- registre de commerce égalisé.(voir l'annexe 12)
- carte fiscale.(voir l'annexe 13)
- mandat . (voir l'annexe 14)
- la déclaration en détail .(voir l'annexe 15)
- Copie du bon à délivrer BAD . (voir l'annexe 16)

Ils seront déposés chez le bureau de recevabilité douanier pour le contrôle et l'enregistrement sur un registre répertorié et désignera dans quel circuit sera envoyer (vert, orange, rouge).

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

Dans notre cas le circuit est rouge alors la vérification est obligatoire et systématique des marchandises et un contrôle documentaire et physique.

Après avoir cacheter le déclarations en détail , la direction IPCOC (inspection principale de contrôle des opérations commerciales), qui l'enregistrera à son tour et procédera à sa cotation et désignera l'inspecteur liquidateur qui examinera très attentivement le contenu de la déclaration en détail ainsi que les documents à annexés.

l'inspecteur liquidateur accompagné du déclarant en douane , doit faire une visite intégrale du conteneur .

2-1-4 Le paiement des droits et taxes

Dès que la déclaration est vérifié , elle est soumise à un passage obligatoire à la caisse, pour le paiement des droits et taxes , en contrepartie il délivre une quittance au commissionnaire en douane.(voir annexe 17)

Le paiement des droits et taxes peuvent être payé en espèce ou par tous autre moyens de paiement ayant pouvoir libératoire : la monnaie fiduciaire et la monnaie. Cependant , le receveur des douanes qui sont personnellement et pécuniairement responsables de recouvrements des créances du trésor, exige à cause de certains abus commet par certains redevable, que les paiements se face en monnaie scripturale : les chèques certifiés .

Les droits et taxes deviennent exigibles dès l'achèvement de la vérification et qu'il peut êtres donnés main levée des marchandises .

- Le calcule se fera comme suit

ci-dessus les données nécessaires pour le calcule de montant des droits et taxes :

- Nom de l'importateur : Chiali Profi Plast
- Nom de l'exportateur : Itochu France
- Nature de la marchandise : PARALOID grade KM1
- Le pays d'origine : Turquie
- Article : 01 TC CNT 960 bags paraloid
- Le cours (taux de change) : 133,0474
- La sous position tarifaire nationale : 39,06,90,90,00 T

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

- Le montant de la facture en dollars : 45120,00 USD

2-1-4-1 Les taxes :

- La taxe sur la valeur ajoutée (TVA) : 19%
- Les droits de douanes (DD) : 5%
- La TCS : 2%

2-1-4-2 Les lois et les calculs :

- **La valeur en dinars** : la valeur en dollars * cours pour le produit paraloïd

- La valeur en dinars = 45120 USD * 133,0474 = 6003098,00

- **La TCS** : la valeur en dinars * 2%

- La TCS = 6003098,00 * 2% = 120061,00

- **Les droits de douanes** : la valeur en dinars * DD

- Les DD = 6003098,00 * 5% = 300154,00

- **La taxe sur la valeur ajoutée (TVA)** : (La valeur en dinars + TCS + DD) * 19%

- TVA = (6003098,00 + 120061,00 + 300154,00) * 19% = 1220429,00

- **Les droits et taxes** : TVA + DD + TCS

- Les droits et taxes = 1220429,00 + 300154,00 + 120061,00 = 1640646,00

2-1-5 La délivrance du BAE (bon à enlevé)

Lorsque le paiement des droits et taxes est fait, la direction maintenant est vers le bureau de bon à enlever (BAE), pour la récupération de ce bon qui doit être vérifié, cacheter, signer et numéroté selon le classement, ensuite l'enregistrer sur un registre répertorié.

2-1-6 L'échange du commissionnaire et de l'agent consignataire pour le bon à délivrer (BAD)

Le commissionnaire en douane doit faire l'échange auprès de l'agent consignataire en lui remettant les documents suivantes :

- Le connaissement (B/L) original

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

- un premier chèque pour l'avis d'arrivée . (voir l'annexe 18)
- un deuxième chèque pour cautionner le conteneur.(voir l'annexe 19)
- une copie de premier chèque pour un accusé de réception

-Le commissionnaire recevra en retour

- Un bon à délivrer (BAD).
- Facture import. (voir l'annexe 20)
- La copie de chèque cacheté et signé par l'agent consignataire
- Un bon de caution .

2-1-7 L'enlèvement de la marchandise

Pour pouvoir enlevées les marchandises, le commissionnaire en douane doit d'abord obtenir l'autorisation des services des douanes . Cette autorisation suppose le respect de deux conditions : la première est la reconnaissance explicite par l'inspecteur des douanes en charge du dossier, dans le certificat de vérification qu'il doit rédiger au verso du "primata" de la déclaration en détail, de la conformité des marchandises aux données de cet acte, la deuxième est le paiement, la consignation, ou la garantie des droits et taxes exigibles .

Alors pour l'enlèvement de la marchandise on a quatre dossiers à préparé :

2-1-7-1 Dossier pour l'apurement (ECOR)

- Originale du bon à enlever (BAE) . (voir l'annexe 21)
- Originale du D10 retour .
- Bon à délivrer (original)
- B\L (copie)
- Engagement du client pour la restitution des conteneurs vides . (voir l'annexe 22)

2-1-7-2 Dossier pour la BMT

- Copie de bon à délivrer (BAD) cacheté par la douane
- Copie de B\L
- Mise à quai . (voir l'annexe 23)
- Bon du transitaire visé par BMT (le chargement) . (voir l'annexe 24)

En contrepartie le commissionnaire en douane reçoit le CMR

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

2-1-7-3 Dossier pour le transporteur

- Bon d'accès . (voir l'annexe 25)
- CMR
- feuille de route . (voir l'annexe 26)
- Copie de D10 retour
- Copie de B\L
- Copie du facture commerciale
- Bon de sortie

2-1-7-4 Dossier pour le scanner

- Bon scanner
- Fiche scanner (voir l'annexe 27)
- Copie de bon à enlever
- Copie de D10
- Copie du bon à délivrer
- Copie de connaissance
- Copie facture commerciale

2-1-7-5 Dossier pour la sortie:

- Copie de facture
- Copie de B/L
- Copie de bon a enlever
- Copie de D10

2-1-8 Le dépassement des 21 jours :

le commissionnaire en douane peut rencontrer des difficultés lors de dédouanement de la marchandise , exemple : l'absence des documents relative a la transaction .

On sait que le dédouanement est une formalité qui se déroule contre la montre , car à tous moment le taux du change peut changé , qui engendre le changement de la valeur des droits et taxes soit en positif , soit en négatif.

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

Et si dans le délai 21 jours la marchandise n'est pas dédouané , cette dernière rentrera à la fourrière : et dans le nouveau règlement chaque main levée est payable . Sa valeur actuellement est 50000 DA .

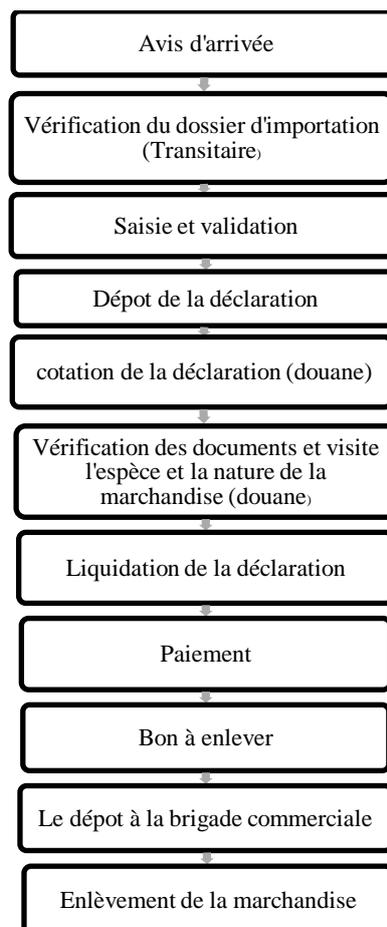
Les documents a fournirent sont :

- Copie de connaissance
- La main levée de fourrière (voir annexe28)
- Un chèque pour payé les pénalités de retard 50000 DA
- Copie de BAD

En contrepartie le commissionnaire en douane reçoit une quittance de paiement . (voir l'annexe 29)

Le schéma suivant présente les procédures de dédouanement d'une marchandise importée :

Figure (3.2) : Les procédures de dédouanement d'une marchandise importée



Source: Réalisé par nos soins d'après un document interne de MTA

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

Section 03 : Analyse de l'activité de l'EPB et le développement du trafic conteneurisé dans le cadre des échanges commerciaux internationaux

Dans cette section nous allons présenter une évaluation (bilan d'activité) de l'activité de l'entreprise portuaire Bejaia, qu'on a pris comme un exemple du fait de sa participation importante dans les échanges commerciaux internationaux, cette évaluation est effectuée sur les périodes (2017/2018),(2018/2019), et l'impact du trafic conteneurisé de marchandises sur le développement de cette entreprise.

3-1 Présentation de l'EPB :

Le port de Bejaia joue un rôle primordiale dans les échanges commerciaux internationaux, il est considéré comme un moteur du développement économique dans le pays et le monde entier, il est classé parmi les premiers port en Algérie grâce à sa localisation stratégique importante dans le bassin de la méditerranéen.

Pour une meilleure réponse aux besoins des clients, et s'adapter à la massification des flux de conteneurs, l'entreprise portuaire Bejaia, et en partenariat avec une entreprise Singapourienne ont engagées dans la réalisation d'un terminale à conteneurs nommé Bejaia méditerranéen terminale, qui a participé massivement dans la croissance des échanges conteneurisés à l'international.

3.2 Bilan d'activité de l'EPB depuis 2017 jusqu'a fin 2019

3-2-1 Durant la période : 2017/2018

3-2-1-1 Trafic global

Le tableau suivant présente les variation du trafic global au sein de l'EPB durant la période (2017/2018)

Tableau (3.1) : Le trafic global

Rubrique	2017	2018	Var%
Hydrocarbures	1,173,704	8,884,815	-3,15
Hors hydrocarbures	9,614,348	10,435,159	+8,54
Trafic global	18,788,052	19,317,974	+2,83

Source : Document interne de l'EPB

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

Le trafic au niveau du port de Bejaïa durant l'année 2018 a enregistré une croissance de 2,83% par rapport à l'année 2017, ce qui représente un total de 19,3 millions de tonnes de marchandises, indique un rapport du port. Cette progression est due à la croissance des marchandises hors hydrocarbures aussi bien à l'import (+9,14%) qu'à l'export (+2,21%).

3-2-1-2 Trafic selon le mode de conditionnement

Le tableau ci-dessus présente la variation des vracs liquides, solides et des marchandises divers, embarqués et débarqués durant la période (2017/2018) :

Tableau (3.2) : La variation du trafic selon mode de conditionnement durant (2017/2018)

Rubriques	Débarqués			Embarqués		
	2017	2018	Var %	2017	2018	Var%
Vracs liquides	1,469,149	1,506,085	+2,51	8,334,372	8,021,970	-3.75
Vracs solides	5,493,107	5,879,799	+7,04	18,400	-	-
Marchandises divers	2,677,850	3,066,889	+14,53	795,174	845,231	6,3
Total	9,640,106	10,452,773	+8,43	9,147,496	8,867,201	-3,07

Source : Document interne de l'EPB

Les importations à fin décembre 2018 ont connu une hausse de 8,43% par rapport à l'année 2017. Cette croissance a été engendrée principalement par la hausse des marchandises diverses qui ont cru de 14,53%.

Aussi les vracs solides qui représentent une part de 56,25% des importations ont progressé de 6,68% grâce à la croissance des importations du blé de 13,62%, le maïs 9,40%, le soja 22,05% et le marbre en vrac 2,52%. Toutefois, l'orge et le sucre en vrac ont enregistré une baisse respectivement de -75,01% et -2,58%.

Les vracs liquides ont par contre connu un fléchissement de -11,27%, dû à la baisse du pétrole brut -3,60% et celle des oléagineux -56,7% à l'export, ainsi que les hydrocarbures raffinés -1,23% à l'import.

3-2-1-3 Trafic de conteneurs

Le tableau suivant présente la variation du trafic conteneurisé durant la période (2017/2018) :

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

Tableau (3.3) : La variation du trafic par conteneurs durant la période (2017/2018)

Rubriques	2017	2018	Var %
Nombre EVP	236 193	252 530	+6,92
Tonnage net (1000 Tonnes)	1 983 513	2 132 243	+7,5

Source : Document interne de l'EPB

Le trafic conteneurs a atteint au cours de cette année 252.530 EVP, soit +6,92%, ce qui représente 16.337 EVP en plus.

A noter aussi que le tonnage des marchandises conteneurisées a progressé de 7,45% à l'import et de 7,63% à l'export. L'activité de la zone logistique extra-portuaire de TIXTER a bondi durant l'exercice de 2018 avec une hausse de 893,78% du nombre de boîtes traitées, pour un total de 7 831 conteneurs. Cette activité, qui constitue une belle perspective de développement du port, a connu un accroissement remarquable aussi bien à l'import qu'à l'export.

3-2-1-4 Qualité de service

Le tableau suivant présente la variation de l'attente moyenne des navires en rade et le séjour moyen à quai durant la période (2017/2018) :

Tableau (3.4): La variation de la qualité de services durant la période(2017/2018) :

Rubriques	2017	2018	Var %
Attente moyenne en rade	2,12	2,21	+4,25
Séjour moyen à quai	2,80	2,95	+5,35

Source : Document interne de l'EPB

L'attente moyenne en rade est passée de 2,12 jours en 2017 à 2,21 jours en 2018.

Le séjour moyen à quai, il est passé de 2,80 jours en 2017, à 3 jours à la même période de 2018.

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

3.2.1.5. Mouvement de la navigation

Le tableau ci-dessus présente la variation de nombre de navires et la jauge brute à l'entrée durant la période (2017\ 2018):

Tableau (3.5) : Variation du mouvement de la navigation durant la période (2017/2018):

Nombre de navires à l'entrée			Jauge brute à l'entrée (tonnes)		
2017	2018	Var %	2017	2018	Var %
1152	1204	+4,51	15,966,713	16,895,351	+5.82

Source : Document interne de l'EPB

Le nombre de navires ayant escalé au port de Bejaia durant l'année 2018 est en hausse de 4,51%, soit 52 navires de plus. Cette croissance a aussi engendré une évolution de 5,82 % de la jauge brute.

3-2-2 Durant la période 2018/2019

3-2-2-1 Trafic global

Le tableau ci-dessus présente la variation des exportations et d'importations des hydrocarbures et hors hydrocarbures durant la période (2018/2019)

Tableau (3.6) : La variation du trafic global durant la période (2018/2019)

Rubrique	2018	2019	Var %
Hydrocarbures	6 168 146	6 436 114	4,34
Import	612 954	722 689	17,90
Export	5 555 192	5 713 425	2,85
Hors Hydrocarbures	7 998 681	7 761 528	-2,96
Import	7 387 303	7 119 454	-3,63
Export	611 378	642 074	5,02
Trafic global	14 166 827	14 197 642	0,22

Source : Document interne de l'EPB

Le trafic global à fin septembre 2019 est resté stable à 14,1 millions de tonnes.

Le Trafic des hydrocarbures a connu une évolution de l'ordre de 4,34%, enregistrée aussi bien à l'import avec (+17,90%) qu'à l'export avec (+2,85%).

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

Quant au trafic hors hydrocarbures, il a connu un léger fléchissement de l'ordre de -2,96%.

Les importations ont enregistré un recul de l'ordre de (3,63%), causé par la baisse de certains produits tels que blé (-18,62%), les autres céréales (-8,87%), le bois (-29,99%), le sucre (-15,11%) et le soja (-3,73%).

3-2-2-2 Trafic par mode de conditionnement

le tableau ci-dessus présente la variation du trafic selon le mode de conditionnement durant la période (2018/2019) :

Tableau (3.7) : La variation du trafic par mode de conditionnement durant la période (2018/2019):

République	2018	2019	Var (%)
Vrac liquide	6662790	6995442	4,99
Import	1098698	1272017	15,77
Export	5564092	5723425	2,86
Vrac solides	4679798	4367699	-6,67
Import	4679798	4277438	-8,60
Export	0	90261	0,00
Marchandises divers	2824239	2834501	0,36
Import	2221761	2292688	3,19
Export	602478	541813	-10,07

Source : Document interne de l'EPB

A septembre 2019, le volume total des vracs liquides, s'est établi à 6,99 millions de tonnes, soit une hausse de (4,99%). Cette croissance a été engendrée par l'augmentation des produits pétroliers et des oléagineux.

Les vracs solides ont enregistré une baisse de (6,67%) due au recul des importations de blé (-18,62%), du soja (-3,73%), des autres céréales (-8,87%) et du sucre en vrac (-15,05%).

Les marchandises diverses, quant à elles, ont connu une légère hausse de 0,36%, grâce au dynamisme des importations des métaux ferreux (+105%) et des matériaux de construction (+45%).

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

3-2-2-3 Trafic de conteneurs

Le tableau ci-dessus présente les variations du trafic de conteneurs importés et exportés durant la période (2018/2019)

Tableau (3.8) : La variation du trafic de conteneurs durant la période (2018/2019):

Rubrique	2018	2019	Var (%)
Nbr EVP	177536	188288	6,06
Import	88593	92669	4,60
Export	88943	95619	7,51
Tonnage Net (Tonnes)	1529292	1576185	3,07
Import	1106227	1111300	0,46
Export	423065	464885	9,89

Source : Document interne de l'EPB

Le trafic par conteneurs traité à fin septembre 2019 a été de 188.288 EVP, en hausse de 6,06% par rapport à la même période de 2018. Le tonnage des marchandises conteneurisées a aussi enregistré une augmentation de (3,07%).

3-2-2-4 Qualité de service

Le tableau ci-dessus présente la variation des attentes moyenne en rade et le séjour moyen à quai dans la période (2018/2019) :

Tableau (3.9): La variation de qualité de service durant la période (2018/2019):

Rubrique	2018	2019	Var(%)
Attente moyenne en rade	2,39	4,18	75,05
Séjour moyen à quai	3,16	3,25	2,89

Source : Document interne de l'EPB

L'attente moyenne en rade a connu une hausse, en passant de 2,39 jours à septembre 2018 à 4,18 jours à septembre 2019. Cette augmentation est due au flux d'arrivée des navires, notamment les cargos, les portes conteneurs et les navires céréaliers, ainsi qu'aux 8 jours de débrayage qu'a connu le port, en début du mois de septembre.

Le séjour moyen à quai, quant à lui, est passé de 3,16 jours à septembre 2018 à 3,25 jours à la même période de l'année 2019, soit une hausse de 2,89%.

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

3-2-2-5 Mouvement de la navigation

Le tableau ci-dessus présente la variation du nombre et la taille des navires à l'entrée durant la période (2018/2019) :

Tableau (3.10) : Variation du mouvement des navires à l'entrée durant la période (2018/2019):

Rubrique	2018	2019	Var %
Nombre de navires à l'entrée	895	893	-0,22
Taille des navires (TJB) à l'entrée	12 897 080	12 498 783	-3,09

Source : Document interne de l'EPB

Le nombre de navires, à l'entrée, a connu une légère baisse de l'ordre 0,22%, soit 2 navires en moins par rapport à la même période de l'exercice 2018.

La jauge brute globale, a aussi connu une baisse de 3,09%, soit 398.297 tonne de moins par rapport à la même période de l'année 2018.

3-2-2-6 Bilan d'activité de la ZLE TIXTER

Le tableau ci-dessus présente la variation du bilan d'activité de la ZLE TIXTER durant la période (2018/2019) :

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

Tableau (3.11): Bilan de l'activité de la ZLE TIXTER durant la période (2018/2019):

Rubrique	Unité de mesures	2018	2019	Var(%)
Nombre de conteneurs pleins	EVP	5502	8234	49,65
Import	EVP	5477	8226	50,19
Export	EVP	25	08	-68,00
Nombre de conteneurs vides	EVP	3123	5116	63,82
Import	EVP	00	00	-
Export	EVP	3123	5116	63,82
Tonnage marchandises conteneurisées	Tonne	44198	65141	47,38
Import	Tonne	43898	65041	48,16
Export	Tonne	300	100	-66,67
Nombre de wagons utilisée	Wagon	4162	5412	30,03
Import	Wagon	2609	3181	21,92
Export	Wagon	1553	2231	43,66
Nombre d'expédition	Expédition	242	406	67,77

Source : Document interne de l'EPB

Le nombre d'EVP, à l'import, a considérablement crû de 50,19%. Il a par contre baissé à l'export de 68%.

Le tonnage des marchandises conteneurisées a lui aussi augmenté de 48,16 % pour atteindre 65 mille tonnes. A l'import le tonnage a connu une hausse de 48,16%. A l'export, le volume affiche un recul de 66,76%.

Le nombre d'expéditions a atteint 406, soit 67,77% de plus par rapport à la même période que 2018 avec un nombre total de 5 412 wagons, en hausse de 30,03%.

3-3 L'impact du trafic conteneurisé de sur le développement de l'activité de l'EPB :

Le chiffre d'affaires de l'entreprise a connu aussi durant la fin de 2019 et le début de 2020 un bond de 5,56%, alors que et la valeur ajoutée réalisée durant cette période a enregistré une hausse de 15,96%, et ce, malgré la baisse du trafic hydrocarbures à l'export de - 17,16%.

La politique de rationalisation des charges menée par la Direction générale a permis de réduire ces dernières de - 7,80% de charges d'exploitation, a ajouté le communiqué faisant

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

état de l'amélioration du résultat d'exploitation en croissance de 468,60 %.

"Depuis la fin de l'année 2019 à ce jour, beaucoup de projets et de démarches ont été boostés et engagés. Une nouvelle politique managériale a été mise en place", a assuré l'entreprise en citant notamment les projets initiés afin de rehausser ses revenus.

Parmi ces projets, l'entreprise portuaire a évoqué le système de fenêtres d'accostage, un nouveau système qui prend en charge la planification des arrivées des navires à conteneurs mis en place en mai 2020 avec l'adhésion des armateurs de lignes régulières.

"Ce système, appelé fenêtres d'accostage, permet d'attribuer un programme d'accostage préétabli à un armateur opérant au port de Bejaïa, via un espace web", a expliqué le communiqué.

Quant à son intérêt, il permet de réduire, voire de supprimer les délais d'attente en rade pour les navires porte-conteneurs et réduire ainsi la facture des surestaries que supporte le Trésor public, a fait savoir l'EPB.

Pour appuyer ce projet, la réception du "poste 25" a été accélérée, dont les travaux ont été finalisés au mois de décembre 2019.

Initialement, la fin des travaux prévisionnelle était prévue pour le 18 janvier 2018. Les travaux étaient encore à l'arrêt en octobre 2019, pour cause de difficultés dans les opérations de dragage.

Aussi, il fallait assurer la liaison entre p 24 et p25 (travaux de bétonnage) sans oublier le réaligement des rails p24 et p25, a-t-on encore expliqué. La mise à disposition des moyens nécessaires a fait que le projet soit mis en essai avec l'accostage du premier navire le 6 janvier 2020, a souligné le communiqué.

L'EPB a procédé, en outre, à l'amélioration des procédures de contrôles aux frontières, à travers le lancement d'un nouveau laboratoire au niveau du port qu'elle compte accompagner par le financement partiel ou total de ce pôle d'analyse intégré pour tous types de contrôles (infrastructure et matériels) qui sera sous l'égide des instances du ministère du Commerce.

Ce projet devra renforcer les services de contrôle aux frontières et contribuera à accélérer le temps de transit des produits alimentaires au port.

"Ceci engendrera une amélioration de la qualité de service logistique aux clients et la réduction des attentes en rade et à quai des navires, qui constituent une source de surestaries pénalisant à la fois les opérateurs économiques et le Trésor public ", a-t-on encore expliqué.

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

3-3-1 Développement de la logistique extra portuaire

Une nouvelle activité, celle du traitement des conteneurs vides, dans une zone se situant à 5 km du port (Ighil Ouberouak), a été lancée en mars 2020 en vue de diversifier les activités et créer de nouvelles sources de revenus. Cette activité, qui fait partie de la stratégie de massification

et de fluidification du trafic portuaire, a permis le traitement de près de 7.000 boîtes en un laps de temps de 4 mois, en doublant le chiffre d'affaires réalisé durant le premier semestre 2020.

Pour le développement des activités intermodales, un projet de création d'un entrepôt public au niveau de la zone logistique extra portuaire de Tixter a été initié.

Ce projet a pour objectifs de redynamiser les activités logistiques au niveau de cette zone, de décongestionner le point de passage portuaire, de réduire les temps d'attente en rade des navires dus au manque d'espace d'entreposage, de faire baisser les surestaries, ainsi de réduire l'impact environnemental du transport par route par la promotion du transport ferroviaire pour créer une nouvelle niche de revenus.

A long terme, il s'agirait, selon l'EPB, de réfléchir à offrir un large champ d'activités du site de Tixter. Il pourra être envisagé de s'orienter vers des installations permettant des services à plus forte valeur ajoutée, des services de logistique qui élargiraient ensuite leurs activités à la transformation intégrale des importations et des exportations, jusqu'à devenir un parc industriel (entrepôts et aires de stockage industriels) ou une zone économique spéciale pour l'assemblage des marchandises, la production industrielle et la transformation de certains produits.

Par ailleurs, l'EPB a procédé aussi au développement de son réseau de communication notamment à travers la mise en place du projet "Port Community System", qui a permis de créer un espace dédié aux usagers du port et une plate-forme interactive d'échange de données et de documents relatifs à la gestion des escales.

Durant cette conjoncture sanitaire marquée par la propagation du coronavirus, l'EPB a assuré avoir multiplié les actions de prévention et de sensibilisation en collaboration avec les services de la Direction de la santé, mettant à la disposition des employés tous les moyens de protection nécessaires tout en procédant à désinfection périodique des bureaux, des locaux et des navires.

Un dispositif a été mis en place également avec les services de la DSP sur les

Chapitre 03 : Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

opérations de pilotage et de traitement des navires, afin de s'assurer de l'admissibilité des navires ne présentant aucun risque sanitaire pour le personnel du port et autres auxiliaires et prévoir éventuellement l'isolement des navires suspects.

Conclusion

Le trafic international par conteneurs est considéré comme un secteur essentiel sur lequel les deux entreprises (MTA ET EPB) exercent leurs activités .

D'après notre expérience obtenue au sein de l'agence MTA , et les données recueillis sur l'activité de l'entreprise portuaire Bejaia, nous avons constaté que le conteneur a révolutionné le commerce mondiale du fait qu'il a pu développé et massifié les échanges commerciaux internationaux .

Conclusion générale

D'après nos recherches nous avons pu constaté que la stratégie de la conteneurisation est un véritable vecteur indispensable dans le développement des échanges commerciaux internationaux .

Le conteneur est considéré comme élément essentiel qui a participé fortement dans la croissance du commerce internationale à travers la massifications des flux de déplacement des marchandises du pays d'industrie jusqu'au pays de client , cette caisse métallique standardisée par l'organisation internationale de normalisation a permis une combinaison entre différents modes de transports, ce qui rendue les transactions internationales plus souples , plus rapides et plus sécurisé .

Ce nouveau mode de conditionnement a causé plusieurs améliorations techniques et organisationnelles dans le secteur du transport international des marchandises, d'où il a résulté une reconfiguration des réseaux maritimes et un développement des infrastructures portuaires au niveau mondiale afin de pouvoir réceptionner des gigantesques navires porte-conteneurs et de s'adapter à la massification des flux de marchandises .

Dans ces derniers temps, la conteneurisation est en croissance permanente ce qui explique que le conteneur est le moyen le plus utile dans les échanges commerciaux internationaux, cela est grâce à ces multiples avantages, et à sa satisfaction des besoins des clients et des producteurs , de ce fait il constitue un facteur d'accélération de la mondialisation .

Dans ce modeste travail , nous sommes loin d'avoir tout expliquer et informer sur la stratégie de la conteneurisation dans le développement des échanges commerciaux internationaux .

La stratégie de conteneurisation est un thème très vaste, ce qui nous a met dans des difficultés d'avoir tous dire, et chaque sujet qu'il touche nécessite des recherches et des développements plus approfondis.

Bibliographie

Ouvrages et revues

Belotti.J le transport international de marchandises, librairie Vuibert , aout 1992, 63 bd St-Germain,75005 Paris.

Antoine Frémont. Porte-conteneurs : une croissance sans fin ?, revue n°513 Transports, infrastructures et mobilité, IFSTTAR, Université Paris Est, 2019.

MARCADON, Jacques. Quelques conséquences de l'arrivée prochaine des méga porte-conteneurs. *Belgeo. Revue belge de géographie*, 2004, no 4 .

Hajar EL MAHDAD et Abdelkabar EL OUIDANI, La conteneurisation, une opportunité pour le développement du port d'Agadir et la réintégration de son arrière-pays dans le nouveau réseau de transport maritime international, *Revue GéoDév.ma*, Volume 4 (2016), In : <http://revues.imist.ma/?journal=geodev>

Antoine Frémont. Porte-conteneurs : une croissance sans fin ?, revue n°513 Transports, infrastructures et mobilité, IFSTTAR, Université Paris Est, 2019.

Boquet, Y. (2011). Antoine Frémont: Le monde en boîtes-Conteneurisation et mondialisation. Arcueil, Synthèse INRETS n° 53, 2007, 145 pages. *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, (10),.

CHABEL S. (2020), « Révolution du transport maritime et son rôle crucial dans l'émergence du transport multimodal (Cas du Maroc) », *Revue Internationale du Chercheur* «Volume 1 : Numéro 2 ».

EL-MAHDAD, HAJAR. La supplychain maritime mondiale face à la propagation du Covid-19: Impacts et réactions du système de transport maritime marocain. revue no 40, *Espace Géographique et Société Marocaine*, septembre 2020.

Thèses et mémoires

Kefi, M. (2008). *Optimisation heuristique distribuée du problème de stockage de conteneurs dans un port* (Doctoral dissertation, Ecole Centrale de Lille).

FRÉMONT, Antoine. *Conteneurisation et mondialisation. Les logiques des armements de lignes régulières*. 2005. Thèse de doctorat. Université Panthéon-Sorbonne-Paris I.

ACHOUR S, et KHEMATI M/L, *Gestion et Organisation des flux de conteneurs chez l'entreprise Green Algérie SPA*, mémoire pour l'obtention du diplôme ingénieur, 2020, Ecole supérieur en sciences appliqués . Tlemcen. Filière : Génie industriel. Spécialité : Management industriel et logistique.

Cossi Hervé Assongba. Les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs. Thèse de doctorat . Droit des transports maritimes. Université du Droit et de la Santé - Lille II, 2014.

LASNOUNI (Sofiane), HANNACHI (Nadir), l'impact des contraintes de logistique sur l'activité des conteneurs en Algérie, Mémoire pour l'obtention du diplôme master 02, UNIVERSITE ABDRAHMANE MIRA DE BEJAIA, FACULTEDES SCIENCES ECONOMIQUE, COMMERCIALES ET DES SCIENCES GESTION, 2019/2020 .

Autres articles

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT.
étude sur les transports maritimes 2018.
Code maritime algérien

Art.1 de la Convention des Nations-Unies sur le transport multimodal international de marchandises du 24 mai 1980

Conseil du commerce et du développement, Commission du commerce et du développement, Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce, Deuxième session, Genève, 1er-3 juillet 2014, Point 3 de l'ordre du jour provisoire.

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, le transport combiné rail-route, fleuve-route et mer-route, tableau de bord national 2006, article pdf, disponible sur http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0055/Temis-0055827/16471_1.pdf .

Algérie presse services

Directive n° 92/106, arrêté du 21 février 1995, J.O du 7 mars.

Sites internet

<https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Conteneur.htm>

<http://www.containerinfo.net/norme.htm>

<https://www.techno-science.net/definition/13890.html>

<https://www.tarifdouanier.eu/info/abreviations/657>

<https://www.logtrans-services.fr/la-societe/blog-logtrans/l-histoire-des-porte-conteneurs2.html#>.

<https://www.logtrans-services.fr/la-societe/blog-logtrans/l-histoire-des-porte-conteneurs2.html#>.

<http://www.syndicexperts.com/les-mots-mandat-mandant-mandataire/>

<https://www.police-nationale.net/douanier/>

<https://www.bilogistik.com/fr/transport/ferroviaire/>

<https://www.marketing-etudiant.fr/exposes/t/le-transport-aerien.php>

<https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Transport-fluvial.html>

<https://www.bmfiduciaire.fr/transport-routier-de-marchandises>

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/feeder-feederling>

<https://etudeslogistiques.sergebillconsulting.com/emballage-maritime/>

<https://www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/mondialisation>

<https://www.journalmarinemarchande.eu/filinfo/le-volume-conteneurise-mondial-a-augmente-de-69-en-septembre-par-rapport-a-2019>

<https://storymaps.arcgis.com/stories/7d3a7a1492564cb2aabea79287566745>

Annexes

Table de matières

Introduction générale	1
Chapitre 01 : Généralités sur la conteneurisation	4
Introduction	4
Section 01 : Présentation des paramètres généraux du conteneur	4
1-1 Historique de la conteneurisation.....	5
1-2 Définition de conteneur.....	5
1-3 Types de conteneur	6
1-4 Standardisation et dimensions de conteneur	9
1 4-1 Standardisations de conteneur	9
1-4-2 Dimensions de conteneur	10
Section 02 : Les instruments matériels nécessaires à la conteneurisation	11
2-1 Définition de porte-conteneur	11
2-2 Historique et évolution des porte-conteneurs.....	12
2-3 Types des porte-conteneurs.....	12
2-4 L'évolution de la taille des porte-conteneurs	13
2-5 L'armement mondial des porte-conteneurs	14
2-6 La flotte mondiale des porte-conteneurs	17
2-7 La nécessité d'adaptation des ports et terminaux à conteneurs	18
Section 03 : Multi-modalité et acteurs de la conteneurisation	18
3-1 Les acteurs de la conteneurisation	18
3-1-1 Le consignataire	18
3-1-1-1 Le consignataire du navire	19
3-1-1-2 Le consignataire de la cargaison	19
3-1-2 L'acconier.....	19
3-1-3 Le transitaire.....	20
3-1-3-1 Le commissionnaire agréé en douane	20
3-1-3-2 Le commissionnaire de transport	20

3-1-4 Le mandataire	21
3-1-5 Le douanier.....	21
3-1-6 L'expert et l'assureur	21
3-2 La multi-modalité du conteneur	21
3-2-1 Définition du transport multimodal.....	21
3-2-2 Caractéristiques du transport multimodal	22
3-3 Les modes de transport de base	23
3-4 Le conteneur au service multimodal	26
3-4-1 Transport combiné rail-route.....	26
1-3-2 Transport combiné fleuve-route	27
1-3-3Le feeder maritime.....	28
1-5 Les avantages de la conteneurisation	28
1-6 Les inconvénients de la conteneurisation	29
Conclusion.....	30
Chapitre 02 : La conteneurisation comme outil de mondialisation et de développement du commerce international.....	31
Introduction	31
Section 01 : Impact de la conteneurisation sur la mondialisation	31
1-1 Définition de la mondialisation	32
1-2 La mondialisation et la facilitation des échanges commerciaux internationaux	32
1-3 La conteneurisation, un facteur d'accélération de la mondialisation.....	33
1-4 Le conteneur, un facteur de facilitation de manutention et de minimisation des coûts	35
1-5 L'essor de la conteneurisation et le recours des armateurs au gigantisme	36
1-5-1 L'essor de la conteneurisation	36
1-5-2 Recours au gigantisme	37
Section 02 : Pratique actuelle et gestion des conteneurs	38
2-2 Les procédures de gestion des conteneurs à l'import et à l'export	38
2-1-1 Procédures pour l'import d'un conteneur	38
2-1-2 Procédures pour l'export d'un conteneur	39

2-2 La conteneurisation dans le monde	40
2-2-1 L'impact de la crise sanitaire (covid-19) sur le transport des conteneurs	40
2-2-2 Evaluation du transport maritime conteneurisé dans le monde (2016-2020).....	42
2-2-3 Les principales routes des conteneurs dans le monde	45
2-3 La conteneurisation en Algérie	46
2-3-1 Aperçu historique de la conteneurisation en Algérie	47
2-3-2 L'activité portuaire en Algérie	47
2-3-2 Vers une extension des ports en Algérie	48
Conclusion.....	49

Chapitre 03: Etude de cas pratique sur les procédures de dédouanement d'un conteneur à l'import et évaluation de l'impact du trafic conteneurisé sur l'EPB

Introduction

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil MTA

1-1 Définition et aperçu historique de l'agence MTA	50
1-2 Présentation de la direction régionale MTA	51
1-3 Agence maritime	52
1-4 Agence transit et transport	52
1-4-1 les principales missions de l'agence ATT	52
1-5 Organigramme de l'agence ATT	53
1-6 Relations de transit.....	53

Section 02 : L'étude de cas d'importation d'un conteneur chargé de paraloïd au sein de MTA

2-1 L'opération d'importation et de dédouanement d'un conteneur chargé de paraloïd	54
2-1-1 La récupération des documents	54
2-1-2 L'établissement de la déclaration en douane et son introduction dans le "SIGAD.....	55
2-1-3 Le passage de la D3 chez le service recevabilité et son affectation automatique à l'inspecteur liquidateur	55
2-1-4 Le paiement des droits et taxes.....	56
2-1-4-1 Les taxes.....	57

2-1-4-2 Les lois et les calculs	57
2-1-5 La délivrance du BAE (bon à enlevé)	57
2-1-6 L'échange du commissionnaire et de l'agent consignataire pour le bon a délivrer (BAD).....	57
2-1-7 L'enlèvement de la marchandise.....	58
2-1-7-1 Dossier pour l'apurement (ECOR)	58
2-1-7-2 Dossier pour la BMT	58
2-1-7-3 Dossier pour le transporteur.....	59
2-1-7-4 Dossier pour le scanner	59
2-1-7-5 Dossier pour la sortie	59
2-1-8 Le dépassement des 21 jours	59
Section 03 : Analyse de l'activité de l'EPB et le développement du trafic conteneurisé dans le cadre des échanges commerciaux internationaux	61
3-1 Présentation de l'EPB	61
3.2 Bilan d'activité de l'EPB depuis 2017 jusqu'a fin 2019	61
3-2-1 Durant la période : 2017/2018.....	61
3-2-1-1 Trafic global.....	61
3-2-1-2 Trafic selon le mode de conditionnement	62
3-2-1-3 Trafic de conteneurs.....	62
3-2-1-4 Qualité de service	63
3.2.1.5.Mouvement de la navigation.....	64
3-2-2 Durant la période 2018/2019.....	64
3-2-2-1 Trafic global	64
3-2-2-2 Trafic par mode de conditionnement	65
3-2-2-3 Trafic de conteneurs	66
3-2-2-4 Qualité de service.....	66
3-2-2-5 Mouvement de la navigation.....	67

3-2-2-6 Bilan d'activité de la ZLE TIXTER	67
3-3 L'impact du trafic conteneurisé de sur le développement de l'activité de l'EPB	68
3-3-1 Développement de la logistique extra portuaire	70
Conclusion.....	71
Conclusion générale.....	72

Résumé

La conteneurisation est l'utilisation des caisses métalliques standardisées (conteneurs) dans le transport international des marchandises, elle est considérée comme un facteur d'accélération de la mondialisation et l'une des conditions de la révolution des échanges commerciaux internationaux. Notre travail représente une recherche sur l'impact qu'elle puisse avoir la conteneurisation sur le développement des échanges commerciaux internationaux. Pour cela nous nous sommes basé sur les résultats obtenus à travers une étude de cas pratique en deux volets, une étude de cas d'importation d'un conteneur au sein de MTA, et une évaluation de l'activité portuaire et de l'impact du trafic conteneurisé sur le développement de l'EPB .

Mots clés

Conteneur, porte-conteneurs, échanges commerciaux internationaux, mondialisation

Abstract

Containerization is the use of standardized metal crates (containers) in the international transport of goods, it is considered a factor of acceleration of globalization and one of the conditions for the revolution of international trade. Our work represents research on the impact that containerization can have on the development of international trade. For this we have based ourselves on the results obtained through a practical case study in two parts, a case study of importing a container within MTA, and an evaluation of the port activity and the impact. containerized traffic on the development of the EPB.

Keywords

Container, container ship, international trade, globalization

ملخص

الحاوية هي استخدام الصناديق المعدنية المعيارية (الحاويات) في النقل الدولي للبضائع ، وتعتبر عاملاً من عوامل تسريع العولمة وأحد شروط ثورة التجارة الدولية. يمثل عملنا بحثاً حول التأثير الذي يمكن أن يحدثه النقل بالحاويات على تطوير التجارة الدولية. لهذا استندنا إلى النتائج التي تم الحصول عليها من خلال دراسة حالة عملية في جزأين ، دراسة حالة لاستيراد حاوية داخل MTA ، وتقييم نشاط الميناء وتأثير حركة المرور بالحاويات على تطوير EPB.

الكلمات المفتاحية

الحاويات, سفن الحاويات, التجارة الدولية, العولمة