

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

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

Département des Sciences Commerciales

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

Option : Finance et Commerce International

Thème

***La gestion de la conteneurisation et son impact sur le
délai de dédouanement des marchandises : Cas BMT***

Réalisé par :

- 1- CHERIFI Fetta
- 2- DJADDA Razika

Encadreur :

M^{elle} BOUNAZEF Djida

Membre du Jury

M^R HACHMAOUI
M^{eme} KHELLADI

Promotion 2013-2014

Dédicaces

Je dédie ce travail à la mémoire de mon défunt frère Arezki que dieu lui accorde sa miséricorde et à ma famille que j'ai de plus chère au monde, surtout à mes très chers parents qui ont toujours été là pour me soutenir durant toute ma vie

Je dédie ce travail aussi à :

A mes frères, Yazid, Achour, Islam

A mes sœurs, Lamia, Lilia, Natalia et son mari Said, Chahrazed et ma nièce Damia

A tous mes amis(es) chacun par son nom et tout ceux ou celle qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail

A mon binôme Razika a qui je souhaite plein de succès dans ses projets

Fetta

SOMMAIRE

Dédicaces

Remerciements

Liste des abréviations

Introduction générale.....	1
Chapitre I : l'évolution de la conteneurisation	5
I. Section 1 : Généralité sur la conteneurisation.....	5
II. Section 2 : les paramètres généraux de la conteneurisation.....	12
III. Section 3 : L'aspect et problèmes juridiques de la conteneurisation	18
Chapitre II : les procédures de dédouanement	29
I. Section 1 : Les formalités préalables au dédouanement	29
II. Section 2 : Situation d'attente du dédouanement.....	33
III. Section 3 : Les formalités de dédouanement.....	39
Chapitre III : La conteneurisation en Algérie et la flotte marchande mondiale.....	50
I. Section 1 : Généralité sur les conteneurs et le système portuaire Algérien	50
II. Section 2 : les caractéristiques du trafic maritime et les ports polyfonctionnels en Algérie.....	55
III. Section 3 : la flotte marchande mondiale	63
Chapitre IV : Etude d'un cas pratique sur la gestion des conteneurs et la procédure de dédouanement au sein de BMT.....	70
I. Section 1 : présentation de l'organisme d'accueil.....	71
II. Section 2 : gestion des conteneurs, étude de cas BMT	76
III. Section 3: Les procédures et délais de dédouanement d'une marchandise.....	86
Conclusion générale	98
Bibliographie	
Liste des tableaux et figure	
Lexique maritime	
Liste des annexes	
Table des matières	

Dédicaces

Je dédie ce travail à la mémoire de mon défunt père que dieu lui accorde sa miséricorde et à ma mère que j'ai de plus chère au monde.

Ils étaient, ils sont et ils resteront toujours pour moi ma source d'où j'épuise mon énergie.

À mes cher frères et sœurs qui n'ont jamais cessé d'être à mes cotés par leurs précieux conseils et orientations, ainsi que leur soutien moral.

Je dédie ce travail :

À toutes la grande famille, petite et grande sur tout mon grand père Idir.

À mes nièces : jasmine, maroua, chanez, aida

À mes neveux : mokrane, lahlou, raouf

À mon mari faycel que j'aime

À tous mes amis(es) en particulier : ouardia, faiza, siham, latifa

À mon binôme liza à qui je souhaite plein de succès dans ses projets

Razika

Remercîment

Au terme de ce travail, nous tenons à remercier dieu le tout puissant de nous avoir donné le courage, volonté et la patience pour achever ce travail.

Nous avons l'honneur et le plaisir de présenter notre profonde gratitude et nos sincères remerciements aux staffs enseignants qui nous ont transmis leurs connaissances durant notre parcours universitaire et aux membres de jury qui ont pris la peine de corrigée notre travail

Nous adressons également nos chaleureux remerciements à notre cher encadreur M^{lle} BOUNAZEF Ainsi que tout le personnel de la BMT et en particulier Mr BELAID MOSTAFA, Mr DJADDA REDAOUNE, Mr ZIANI ET, Mr BEN SAADI FARES et sur tout Mr MAMERI HAKIM

Nos remercierons également tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'achèvement de notre travail.

Liste des abréviations

BMT : Bejaia Méditerranéen Terminal

BIC: Bureau international des conteneurs

BL: Bill of leading

BAE: Bon à enlever

BAD : Bon à délivrer

CNUCED : conférence des Nations Unies pour le commerce et le Développement

COCI : Chambre de commerce internationale

CTMS : container terminal Management system

DRH : Direction des ressources humaines

DO : direction des opérations

DGP: Direction de concurrence et des prix

D&T : Droit et taxe

DM : Direction Marketing

DT : direction technique

EVP : Equivalent Vingt pieds

EPE : Entreprise publics Economiques

EPAL : Entreprise portuaire d'Alger

EPB : Entreprise portuaire de Bejaia

FCL : Conteneur complet

GP : General propose

ISO : international standardisation organisation

IPOC : inspecteur principale des opérations commerciales

LCL : Conteneur de groupage

MADAT : Magasin ou aires de dépôt temporaire

Verticale (LO-LO) : intermodales (UTI) par des grues

OMD : Organisation mondiale des douanes

OMI : Organisation maritime internationale

RFID : Identification par radiofréquences

RTG: Rubber Tyre Gantry

SIGAD : Système d'information et de gestion automatisé des douanes

ZEP: Zone extra portuaire

Introduction générale

INTRODUCTION GENERALE

Introduction Générale

Les activités maritimes ont connu d'énormes changements au cours du XXI^e siècle. Les évolutions technologiques mais aussi politiques, et les modifications de la production mondiale, ont provoqué un bouleversement du monde maritime. Nous avons assisté pendant le siècle dernier à une révolution dans tous les aspects de l'activité commerciale maritime. Ces changements concernent des activités aussi diverses que la conception et la construction navale, les activités portuaires liées au commerce et à la navigation, le développement ou la stagnation économique des villes portuaires, et même l'esprit des gens de mer et des populations auparavant liées aux activités des ports.

L'avènement de l'informatique et le progrès des communications dans les trente dernières années du XXI^e siècle ont contribué à accélérer encore plus les innovations dans les activités de transport avec les changements qui les accompagnent. Aujourd'hui, nous pouvons résumer les problèmes des acteurs du monde du transport maritime de la manière suivante. Du côté des autorités portuaires, la préoccupation principale est de se maintenir dans la course des évolutions technologiques d'équipement et de services. L'idée générale chez les autorités portuaires semble qu'il faut être performant dans la manutention et dans l'offre de services portuaires, avec des prix assez compétitifs pour attirer et pour fidéliser les armateurs. Cette position est sans doute issue de la réalité de la dynamique commerciale et de l'environnement mondial du transport maritime, et nous ne prétendons pas nier son importance. Mais nous considérons que les opérations des grandes lignes maritimes transocéaniques ne sont pas le seul moyen d'augmenter le trafic des ports.

Le transport maritime reste, en volume de marchandises transportées le premier moyen de transport utilisé dans le monde. Le transport maritime est alors un instrument privilégié des échanges internationaux et a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges. La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime. Le transport par conteneur prend de l'ampleur et ne cesse de s'accroître parallèlement au commerce mondial, 85%¹ des marchandises sont transportées par conteneur, ce dernier tel qu'une boîte parallélépipédique normalisée et conçue pour le transport de toutes sortes de marchandises², le conteneur a connu un rôle dans le souci de diminuer les coûts d'exploitation des armateurs. Mais après son introduction dans la chaîne de transport, il a été constaté qu'il était en réalité l'emballage le plus sécurisant pour le transport de marchandises. Même si elles imposent des infrastructures et des équipements coûteux et sophistiqués, la

¹Durousset-M : « la mondialisation de l'économie », Ed Ellipses, 2000, paris, p 18.

² Figuière-G et Reynier-C: Dictionnaire anglais français du commerce maritime.

INTRODUCTION GENERALE

conteneurisation permet une meilleure, organisation de la chaîne de transport, particulièrement dans les ports. Comme il concentre aujourd'hui, environ 80 % des échanges transcontinentaux, par ailleurs, elle constitue l'épine dorsale dans le commerce international et dont la mondialisation, grâce à ses nombreux avantages qui sont en principe la sûreté, la moindre pollution et la rapidité avec l'aide des intervenants : le transitaire, le transporteur et la douane qui ont une mission principale d'établir une liaison entre les manutentionnaires.

La douane s'adapte au développement intense de commerce international en conciliant deux priorités : D'abord, exercer les contrôles nécessaires pour veiller à l'application équitable et harmonieuse de la réglementation, puis, offrir des mesures de fluidité et de rapidité des échanges. La relation entre la douane et l'entreprise marquée au niveau des opérations d'importation et d'exportation effectuées par cette dernière, la convergence d'intérêt entre l'entreprise et l'administration conduit cette dernière à favoriser l'aide à la décision des opérateurs en mettant à leur disposition des expertises et à prendre en compte certains de leurs besoins spécifiques.

Le passage pour l'Algérie à l'économie de marché à la fin des années 1980, a permis la dépendance des exportations et des importations, qui a fait changer la façon de voir les choses, avec l'élargissement des ports, ainsi que d'infrastructure modernisées même dans certains cas au détriment du tourisme qui a permis pour l'Algérie de reprendre de l'ampleur grâce aux accords d'ouverture du marché de fret aux armateurs étrangers ou encore l'installation de nouveaux terminaux à conteneur ce qui fait que la conteneurisation a pris place dans le transport maritime international et dans tous les ports du monde et parmi eux le port de Bejaia.

Le port de Bejaia a toujours occupé à travers l'histoire du pays et de la région une place stratégique sur le plan de la logistique et de la communication maritime avec la Méditerranée. Ce port comme tous les autres ports Algériens est entrain de vivre l'âge d'or du conteneur, de ce fait le taux de croissance de la conteneurisation ne cesse d'augmenter. Le port de Bejaia arrive par sa position géographique favorable, le dynamisme de son équipe et l'hospitalité de sa région à s'affirmer comme destination choisie par les armateurs et les clients de tous les pays. Cette sollicitation grandissante et sa position stratégique ont ouvert les portes aux développements du transport maritime et à la conteneurisation. La société BMT (Bejaia Méditerrané Terminal) qui est une association entre l'EPB et l'entreprise Singapourienne PORTEK, continue d'investir afin d'élargir ses infrastructures dans le but de développer l'activité du conteneur et d'atteindre ses objectifs (gagner de la productivité, améliorer les services,...).

INTRODUCTION GENERALE

Pour mieux cerner le sujet nous proposons de le traiter sous la problématique suivante: «Quelle sont les limites de la gestion de la conteneurisation sur les délais de dédouanement au niveau de BMT? ».

A cet effet, nous avons jugé nécessaire de répondre aux questions suivantes :

- ✓ Quels sont les principaux avantages des conteneurs pour le commerce maritime ?
- ✓ Comment s'effectue le dédouanement dans une opération d'importation ?
- ✓ Comment se construit l'avènement et le développement de la conteneurisation en Algérie ?
- ✓ Quelles sont les différentes procédures à suivre pour l'acheminement d'un conteneur et la gestion de ce dernier dans le cas BMT?
- ✓ Quelle est le circuit de dédouanement de la marchandise jusqu'à son enlèvement au niveau de BMT ?

Avant de répondre à ces questions, nous allons d'abord anticiper l'évolution et le développement de la conteneurisation dans le transport maritime spécialement dans la société BMT. A travers ces réponses anticipées nous allons focaliser notre travail sur les aspects qui déterminent son impulsion et sa réussite:

Hypothèse 1 : Les conteneurs peuvent être manutentionnés et disponibles dans l'air de stockage dans n'importe quel ordre.

Hypothèse 2 : L'insuffisance de qualité dans la manutention explique la faible cadence de manutention des marchandises.

Hypothèse 3 : Le système d'information et de gestion automatisé des douanes facilite le circuit de dédouanement des marchandises.

L'objet de notre travail est d'abord, de montrer une vue générale de la conteneurisation dans les échanges maritimes internationaux. Et la gestion de la conteneurisation ainsi son impact sur les délais de dédouanement de la marchandise. Ensuite, vouloir dégager la relation entre les deux variables étudiées et puisque cela est lié à notre pays qui a actuellement intégré l'économie de marché. Ces deux phénomènes jouent un rôle important dans le développement du secteur maritime Algérien. Enfin, étudier de plus près et voir sur le terrain comment s'effectue la localisation des conteneurs au niveau du terminal à conteneur Bejaia et les délais de dédouanement des marchandises transportées.

INTRODUCTION GENERALE

Afin de répondre aux questions posées ainsi qu'à la problématique et à l'objectif de ce travail nous avons réparti le travail en quatre chapitres : le premier se base essentiellement sur l'évolution de la conteneurisation dans le monde, Le deuxième chapitre les procédures de dédouanement, Le troisième chapitre traite la conteneurisation en Algérie, le quatrième chapitre c'est un cas pratique au sein de BMT sur la gestion de la conteneurisation et la procédure de dédouanement.

Dans le but du travail une méthodologie descriptive semble plus appropriée, avec une technique d'entretien dans le but de recueillir des données qualitatives, auprès des responsables d'entreprises qui nous ont donné des informations concernant notre recherche. Pour cela, nous avons élaboré un entretien au niveau de l'entreprise BMT durant le stage pratique d'un mois précisément dans la Direction des opérations (DO) qui est subdivisée en quatre services : manutention, acconage, ressource, logistique.

Chapitre I :

L'évolution de la conteneurisation

Introduction du chapitre

La conteneurisation a moins d'un siècle et pourtant son essor fait qu'elle se taille une place de choix dans les échanges maritimes internationaux, en effet 85 % des échanges internationaux se font par voie maritime.

La croissance de ces échanges a nécessité l'évolution de la conteneurisation, l'une des bases essentielles pour faciliter le commerce de marchandises.

Dans ce chapitre nous allons voir les principales raisons qui ont permis l'apparition de conteneur ainsi les paramètres généraux de la conteneurisation.

I. SECTION 1 : GENERALITE SUR LA CONTENEURISATION

Dans cette section, nous allons évoquer l'évolution technique de conteneur et la pratique actuelle de la conteneurisation.

A. Origine et définition de la conteneurisation

Dans ce titre nous définirons le conteneur et nous présenterons un aperçu historique de la conteneurisation.

1. Origine de la conteneurisation

La conteneurisation est l'utilisation de conteneurs pour le transport maritime de marchandises. Apparu dans les années 20 aux Etats-Unis dans les transports ferroviaires, la conteneurisation a gagné la France peu de temps après, car les premières utilisations en maritime y ont été enregistrées en 1925. Par la suite, la conteneurisation a été utilisée par les Américains pendant la Deuxième Guerre Mondiale et la Guerre de Corée.

Le conteneur est une innovation due à un transporteur routier américain, Malcom Mac Lean en 1956. Il eut l'idée de transporter par bateau des remorques de camion, puis de dissocier la caisse du châssis de la remorque, ce qui donna naissance au conteneur¹. Ce fut le début de la révolution du conteneur. Peu de temps après, il a développé son idée et a aménagé ses navires spécialement pour transporter les conteneurs. C'est à cette époque que l'on enregistre la construction des premiers porte-conteneurs, l'*Ideal -X* d'une capacité de 58 unités. Le 23 avril 1966, le *Fairland* d'une capacité de 228 conteneurs a été le premier porte-conteneurs à relier l'Amérique et l'Europe.²

¹Rajaonarison. M : « la conteneurisation dans les échanges maritimes internationaux ». Aix-Marseille III, Mémoire master, 2005.

²Frémont. A : « les réseaux maritimes conteneurisés : épine dorsale de la mondialisation », revue synthèse, Saint Dié, octobre 2005, pages 1-22, p 2.

CHAPITRE I : L'EVOLUTION DE LA CONTENEURISATION

La conteneurisation a alors moins d'un siècle et pourtant son essor fait qu'elle se taille actuellement une place de choix dans les échanges maritimes internationaux.

2. Présentation du conteneur

Le transport de marchandises par conteneurs est devenu banal et tout ou presque se met en boîte. Le terme de « boîte »³ utilisé quand nous évoquons les conteneurs amène à ne voir dans le conteneur que la notion matérielle de la chose. Cependant, le concept vise une notion matérielle mais aussi une notion juridique. Le conteneur est complexe dans sa définition. C'est un emballage mais aussi une marchandise. En effet, les recherches autour du conteneur avaient pour but de trouver la formule d'un emballage susceptible de permettre d'acheminer intacte une marchandise à travers toutes les vicissitudes du transport maritime. Comme le souci des chargeurs et des transporteurs est de garantir l'arrivée de la marchandise en son état de départ, le conteneur a été présenté à son avènement comme une forme relativement nouvelle d'emballage dont l'utilisation assurerait l'arrivée des colis en toute sécurité et aux moindres frais et offrant par ailleurs une garantie contre casse, vol et avaries, sans limitation.

La pratique voit dans le conteneur un emballage étanche, solide, inviolable et facile à manipuler. La résistance et l'invulnérabilité sont les points forts du conteneur, mais le conteneur n'est pas qu'un simple emballage, comparé aux autres types d'emballage, il se distingue par sa valeur onéreuse⁴, et par le fait qu'il soit réutilisable plusieurs fois⁵, il est assimilé à une marchandise et non à un accessoire du navire.

B. Les différents types de conteneurs et principales caractéristiques des conteneurs

Il existe différents types de conteneurs et chaque conteneur a des caractéristiques différentes l'une et l'autre.

1. Les différents types de conteneurs

Le conteneur est devenu l'« outil roi » de l'expédition maritime et du transport multimodal en général. Il existe plusieurs types de conteneurs (voir annexe 1).

- Le conteneur de base : est le conteneur fermé muni d'une porte verrouillée à deux battants à une extrémité et d'anneaux de saisissage à l'intérieur.

³ Frémont. A: « le monde en boîtes, conteneurisation et mondialisation », Synthèse In rets N° 53, 2007, p 145.

⁴ Un conteneur coûte environ 2500 à 3000 Euros neuf et entre 1300 et 1500 Euros d'occasion.

⁵ La durée de vie d'un conteneur est de 5 à 10 ans.

CHAPITRE I : L'EVOLUTION DE LA CONTENEURISATION

- Le conteneur peut être ventilé mécaniquement et protégé contre la mouille (ventilâtes container).
 - Le conteneur réfrigéré permet le transport de marchandises consommables sous froid ; ils sont équipés d'une centrale frigorifère (électrique ou diesel) et de moyennes dérégulations et de contrôle de la température.
 - Le conteneur à toit ouvert (open top) : il peut être chargé par le haut ou conventionnellement par la porte arrière. Le toit peut être recouvert par une bâche.
 - Le conteneur demi hauteur (4 pieds de haut) : il est conçu pour les marchandises de forte densités ; est conçu pour les marchandises de fortes densités; il est dépourvu de toit.
 - Le conteneur du type plate-forme (flat track) : est utilisé pour des colis hors-gabarit qui ne craignent pas la mouille. Il peut être muni de deux parois d'extrémité rabattables (pour le stockage à vide) ou non.⁶
 - Le conteneur citerne (tank container) : a pour fonction de transporter des produits liquides ou gazeux (sous pression) inoffensifs ou dangereux (classe 3). Selon le produit, l'équipement sera plus ou moins complet (soupape de sûreté).
 - Le conteneur de vrac sec : évite l'utilisation de sacs ils sont munis d'opercules sur le toit pour le chargement et de trémies de vidanges (en plus des portes d'extrémités). La protection contre la condensation est renforcée par des feuilles de polyéthylène.
- Il existe d'autres conteneurs spécialisées dans les transports animaux vivants, de voitures, de tabacs,...etc.

2. Principales caractéristiques des conteneurs

Il existe deux types de conteneurs selon la norme ISO et chaque conteneur doit pouvoir supporter 108 tonnes, de sorte a pouvoir empiler les boites sur neufs plans, il existe des types particuliers

⁶ Voir annexe N°2

CHAPITRE I : L'EVOLUTION DE LA CONTENEURISATION

de conteneurs mais qui répondent à la même exigence d'arrimage et de gerbage et parmi les caractéristiques les plus fréquentes des conteneurs le tableau suivant les résume comme suit⁷:

Tableau n° 1: principales caractéristiques des conteneurs

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

Source : Frémont A, « Les réseaux maritimes conteneurisés : épine dorsale de la mondialisation », Saint-Dié, 2005.

C. Les différentes modalités d'expédition (FCL/LCL) du conteneur

Il existe quatre modalités d'expédition par conteneur.

- 1. FCL/FCL:** l'expéditeur met lui-même la marchandise dans le conteneur qui sera livré directement chez le destinataire sans être ouvert (sauf pour vérification douanière), full container loader veut dire le conteneur complet.
- 2. LCL/LCL:** plusieurs lots sont prévus pour une même destination ; si les envois sont insuffisants pour remplir un conteneur, l'entreprise livre ses marchandises à un centre de groupage. Elles sont conteneurisées avec d'autres à destination d'un même port ou elles sont dégroupées et remises aux différents destinataires, less than container loader c'est-à-dire propane dans un conteneur.
- 3. FCL/LCL:** des chargeurs et plusieurs destinataires, plusieurs lots sont prévus pour une même destination. L'entreprise les charge, le conteneur est acheminé au port de chargement, à l'arrivée au port de déchargement, on procède au dégroupage des marchandises qui sont mises à la disposition des réceptionnaires.
- 4. LCL/FCL :** pour cette combinaison, l'importateur attend la marchandise d'origine diverse. Les fournisseurs les livrent au même centre de groupage, puis ensemble au domicile du client (voir annexe n°2).

⁷ Frémont. A, 2007, op cit, p 2.

D. Les porte-conteneurs

C'est en fait une chaîne logistique du conteneur qui s'est mise en place à travers le monde. Les grands ports se sont adaptés à ce nouveau mode de transport en créant des terminaux dédiés au chargement et déchargement de la conteneurisation porte-conteneurs, au stockage et au transfert des conteneurs vers des trains ou des camions. Le conteneur est devenu un mode de transport multimodal concernant aussi les transports routier et ferroviaire même si pour ces deux derniers modes de transport, il est en concurrence avec la caisse mobile encore dominante en Europe dans le transport continental⁸.

Certains ports internationaux sont devenus ce que l'on appelle des hubs, c'est-à-dire des zones de concentration et d'éclatement des conteneurs à l'échelle d'un pays voire d'un continent. On y charge et décharge des porte-conteneurs géants qui assurent des lignes régulières entre quelques grands ports sur différents continents, principalement l'Asie du Sud Est, l'Europe et l'Amérique du Nord. Les conteneurs sont apportés ou enlevés de ces hubs de ou vers d'autres ports par des porte-conteneurs plus petit qui assurent le cabotage, par des péniches, par des trains ou par des camions. Les ports de Singapour, Hong-Kong, Rotterdam, Anvers ou Los Angeles sont ainsi devenus les principaux centres mondiaux de transit des conteneurs, en traitant plusieurs millions par an.

1. Définition de porte-conteneurs

Le porte-conteneurs est un navire destiné au transport de conteneurs à l'exclusion de tout autre type de marchandises Il s'agit alors de simples vraquiers ou bateaux-citernes modifiés pouvant transporter jusqu'à 1 000 EVP. Aujourd'hui, certains navires atteignent 14 000 EVP comme le *Emma Maersk* (compagnie *Maersk Lines*) lancé en 2006. Le porte-conteneurs apparue dans les années 1970, elle est maintenant le principal mode de transport maritime de fret dans les ports de commerce. Il fait partie intégrante du commerce mondial. Leur taille sans cesse croissante crée de nombreux problèmes architecturaux et portuaires.

2. L'évolution de port- conteneur

L'évolution des navires porte-conteneurs peut être divisée en 5 générations.⁹

⁸ Benoit. N : « le transport maritime : le développement de la conteneurisation », mémoire de master, 2003, USA, p21

⁹ Benoit. N, op cit, p 21-22.

CHAPITRE I : L'EVOLUTION DE LA CONTENEURISATION

- Première génération en vogue pendant la décennie de 1956, a été configurée par des navires « Panamax » classiques de type cargo qui ont été reconvertis, avec des capacités entre 200 et 800 EVP.
- Deuxième génération, a eu les premiers navires spécialement conçus pour le transport de conteneurs entre la fin des années 1960 et la décennie de 1970 : ils ont été de type « Panamax » avec des capacités autour de 2000 EVP.
- Troisième génération, qu'on peut situer entre la fin des années 1970 et la décennie de 1980, a vu encore un agrandissement de la capacité de charge des navires à environ 3000 EVP.
- Quatrième génération, de porte-conteneurs qu'on peut situer entre la fin des années 1980 et la décennie de 1990 a augmenté davantage la longueur des navires pour augmenter la capacité de charge à 4000 EVP.
- Les navires actuels de cinquième génération (1996-2006) peuvent avoir des capacités entre 5000 et 8000 EVP.
- La course continue et on parle déjà d'une sixième génération (2006 ...) Bientôt les compagnies maritimes se voient obligées d'avoir dans leur flotte des navires super porte conteneurs de plus de 11000 EVP pour se maintenir dans la compétition du transport maritime international. Dans la décennie de 1990, l'existence de porte-conteneurs géants, chez les principaux armements mondiaux, est devenue plus un besoin pour se maintenir sur le marché mondial du transport maritime qu'un avantage concurrentiel face aux autres armateurs. Par ailleurs, les super porte-conteneurs sont devenus un élément restructurant des flottes et aussi des équipages car le besoin de personnel à bord par rapport au nombre de conteneurs transportés a diminué de façon importante : un porte-conteneurs géant de capacité de 8000 à 9000 EVP se substitue à 10 et 12 porte-conteneurs de première génération de capacité de 800 à 1000 EVP ainsi que 2 porte-conteneurs de la dernière génération Panamax qui transportent de 3500 à 4000 EVP. Les navires porte-conteneurs géants de dernière génération avec une capacité de 8000 EVP ou plus, réduisent les coûts de salaires des équipages de 90% à 50%. En augmentant de cette manière la capacité d'un seul navire, les coûts totaux de transport maritime diminuent, les économies d'échelle augmentent et le profit des armateurs par équipage et par navire augmente aussi.¹⁰

¹⁰ Benoit. N, op cit, p22-23

3. les différents types de porte-conteneurs

Les porte-conteneurs peuvent être de différentes tailles. Les plus petits, d'une longueur de l'ordre de la centaine de mètres, sont des navires de ravitaillement (feeder ships), ils transportent une centaine d'équivalents vingt pieds le long des côtes et des estuaires. On distingue quatre types de porte-conteneurs.

a. Les petits porte-conteneurs côtiers : un concept unique s'est imposé depuis les années 1990, avec une superstructure courte à l'arrière au-dessus de la salle des machines, une longue cale unique avec de multiples écoutilles pour plus de flexibilité, et des conteneurs sur ces écoutilles sur quatre à huit niveaux.

b. Les grands porte-conteneurs : avec l'augmentation de la taille, une solution couramment choisie est de ne pas avoir de pont, les conteneurs étant entreposés du fond de la cale à ciel ouvert. La superstructure est souvent décalée aux $\frac{3}{4}$ arrières, où elle peut occuper une longueur minimum. Les conteneurs sont entreposés sur 15 à 20 niveaux. Ces navires possèdent un double coque, de deux mètres d'épaisseur.

c. Les navires post-Panamax : la taille ne cesse d'augmenter mais reste limitée la largeur est souvent imposée par les grues des ports, et le tirant d'eau par la profondeur des ports accessibles. Les plus grands résultent d'un compromis entre la vitesse (Lignes fines et hydrodynamiques) et le nombre de conteneurs embarqués (demandant un plus grand volume).

d. Les navires multifonctions : il est souvent souhaitable que des navires d'autres types (vraquiers, roulier¹¹ « roll-on, roll-off »,...etc.) puissent emporter des conteneurs. Dans ce cas, les écoutilles sont renforcées ou agrandies, et des cellules-guides sont ajoutées ; l'avantage reste faible si le port est mal équipé pour décharger les deux types de cargo en même temps. Le conteneur est une unité de charge. Au lieu de manutentionner colis par colis ou par palette comme au temps du transport maritime conventionnel, on manipule chaque fois 10 à 20 tonnes pour un conteneur de 20 pieds et jusqu'à 30 tonnes pour un conteneur de 40 pieds.

¹¹ RO-RO : est un navire utiliser pour transporter entre autre des véhicules, chargé grâce a une ou plusieurs rampes d'accès.

II. SECTION 2: LES PARAMETRES GENERAUX DE LA CONTENEURISATION

Au delà des conteneurs potentiellement dangereux, c'est l'ensemble des pertes en mer qui pose problème. La déclaration de perte est obligatoire pour les navires.

Dans bien des cas, les pertes sont constatées qu'au matin loin des lieux de chute. L'un des enjeux de la sécurité serait l'identification et la localisation des pertes.

D'une manière plus globale, la signalisation par ailleurs de l'ensemble des conteneurs semble irréaliste. Les équipements du type verrou électronique intelligent (position, mouvement, effraction) développé dans le cadre de la sûreté maritime (trafic, terrorisme) présentent de défauts pénalisants de prix. Il faut donc se concentrer sur la signalisation (contenu, poids, lieu) vis-à-vis du terminal et du navire via des scellés électroniques utilisant des indentifications par radio-étiquettes apposées sur les boîtes. Un système pourrait se déclencher en cas d'immersion. L'investissement dans ce type de matériel doit être mis en regard avec le nombre relatif de conteneurs perdus. Cette technologie est nécessaire pour garantir la traçabilité générale du processus de la conteneurisation de bout en bout, soit d'abord une exigence commerciale¹² et logistique (pré / post acheminement, passage portuaire, time transit...)¹³. La sécurité maritime doit donc être associée aux exigences de fiabilité et d'efficacité du transport conteneurisé.

A. Les différents types de normes appliquées aux conteneurs

L'innovation la plus considérable dans la conception des conteneurs par rapport à n'importe quelle autre « caisse » est l'adoption des « pièces de coins ». Chacun des huit coins du container est équipé d'un cube en acier percé sur chacune de ses trois faces visibles. La dimension de ces coins et surtout leur écartement en largeur et en hauteur est défini au millimètre près par la norme ISO 668 car ils sont utilisés pour la manutention par des chariots spécialisés, mais surtout pour l'arrimage des containers sur le pont des bateaux, sur les camions ou sur les wagons ainsi que pour les superposer. Ce sont ces coins ISO qui ont donné au conteneur son inter modalité et assuré de ce fait son succès planétaire.

¹² La perte de conteneurs fait naître un certain nombre de questions juridiques. Selon un P&I Club britannique 11% des litiges portent sur des pertes (de toute nature) de conteneurs.

¹³ Les Etats-Unis exigent désormais un scanning des conteneurs importés.

CHAPITRE I : L'EVOLUTION DE LA CONTENEURISATION

1. La standardisation de l'utilisation du conteneur

Afin de pouvoir assumer son rôle dans les transports internationaux, le conteneur doit pouvoir être transporté indifféremment par la route, par les rails ou par la mer et être identifiable à toutes les étapes de la chaîne de transport. Il existe certaines normes applicables aux conteneurs et caisses mobiles. Ces normes sont établies par plusieurs organismes de standardisations.

a. La norme ISO

Elle régit les conteneurs chargés du transport des marchandises et palettes. Les normes ISO sont répertoriées sous un code reconnu universellement sous le nom de code 1250. L'International Standard Organisation ou l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO) a codifié la construction des containers sous les normes ISO 668 et ISO 1496. Ces normes concernent non seulement les dimensions intérieures et extérieures des conteneurs mais également les règles de construction pour garantir la sécurité de la manutention, du gerbage et du transport. International standard organisation (ISO) a codifié la construction des conteneurs sous les normes ISO 668 et ISO 1496. Ces normes concernent non seulement les dimensions intérieures et extérieures des conteneurs mais également les règles de construction pour garantir la sécurité de la manutention, du gerbage et du transport.

1) Les dimensions du conteneur : la norme ISO permet de standardiser la dimension des conteneurs en circulation dans le monde. plusieurs dimensions sont en service, mais, certaines catégories tendent à disparaître laissant essentiellement la place au conteneur de 20¹⁴ et 40¹⁵ pieds dont les dimensions seront résumés dans le tableau ci-après.

Tableau n° 2 : Dimension intérieurs minimales du conteneur

Type	Longueurs mm	Largeurs mm	Hauteurs mm
20 pieds	5867	2330	2350
40 pieds	11998	2330	2350

Source ; www.iso.ch/iso.fr, consulté le 23/04/2014 à 11 :25.

¹⁴ Un conteneur de 20 pieds 'correspond à 1 EVP.

¹⁵ Un conteneur de 40 pieds 'correspond à 2 EVP.

CHAPITRE I : L'EVOLUTION DE LA CONTENEURISATION

D'autres normes sont également prises en compte de la charge utile pouvant être soulevée en saisissant le conteneur par les coins ISO supérieurs et de 24 tonnes pour les 20 pieds et de 26 tonnes pour les 40 pieds, la hauteur du plancher (marche) de 160MM ¹⁶et l'épaisseur de 28/30 la masse brute et la tare doivent également figurer sur le conteneur.

2) Les normes de construction : La construction des conteneurs n'est pas une tâche facile vu le respect des normes de construction, il nécessite la prise en considération des normes internationaux, qui sont citées comme suit :

a) *Le planchéier :* en bois d'une épaisseur de 28 MM, résiste au passage de chariots de plus de 5 tonnes.

b) *L'armateur :* constitué de cadre en acier de 5MM permet de supporter le poids de 5 autres conteneurs posés par-dessus, soit une masse de plus de 125 tonnes, reposant uniquement sur les quatre coins du conteneur.

c) *Le toit :* en acier épais de 1,5 MM doit pouvoir supporter une charge de 300 kg sur une surface de 60cm (soit le poids de 3 ou 4 dockers) sans subir aucune altération.

d) *Les pièces de coins :* la particularité des conteneurs réside dans l'adoption des pièces de coins ou coins ISO. Chacun des huit coins du conteneur est équipé d'un cube d'acier percé sur trois cotés ajusté en millimètre près et dont les dimensions et les positions sont les mêmes partout dans le monde. Avec les dimensions et les normes de construction, les numéros d'identification représentent le troisième pilier de la construction.

3) Le numéro d'identification ou ALPH CODES ISO : Le BIC a proposé dès 1969 un code d'identification international des conteneurs. Ce code a été normalisé par l'ISO sous la dénomination de ISO 6346-conteneur pour le transport des marchandises- codage, identification et marquage des conteneurs.

Exemple de code ISO : CMAU 1531921

Chaque conteneur est repéré par un numéro d'identification qui lui est propre tout au long de son existence. Ce numéro est constitué de:

¹⁶ MM : la masse brute

CHAPITRE I : L'EVOLUTION DE LA CONTENEURISATION

- Code de propriétaire ou opérateur de quatre lettres (MSKU, MAEU, CATU, BSIU, etc.)¹⁷
- D'un numéro de série de 6 chiffres arabes.
- D'un chiffre d'autocontrôle destiné à valider l'exactitude de l'enregistrement et la transmission des données.

Seuls les codes enregistrés auprès du BIC peuvent être utilisés comme marque d'identité unique des conteneurs dans tous les documents de transport international et de déclaration en douane. Malgré les critiques sur l'incompatibilité de la dimension intérieure des conteneurs selon les normes ISO avec les charges unitaires (ex palettes) les efforts portés dans la standardisation contribuent activement dans le développement incessant de la conteneurisation. Face à cet essor les autres instruments matériels à savoir les navires et les ports ont dû s'adapter pour suivre la manutention en cours.

B. Les avantages et les inconvénients de la conteneurisation

La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritimes, elle procure des avantages, mais aussi des inconvénients qui sont cités comme suit¹⁸.

1. Les avantages de la conteneurisation

Les avantages de la conteneurisation se distinguent :

a. La rapidité : Pour le client comme pour l'armateur, les pertes de temps par rupture de charge peuvent être réduites au minimum. D'autre part, il y a une simplification de formalités douanières, le conteneur constituant une unité documentaire. Dans ce cas, Il sera rempli (empoté) sous surveillance douanière et scellé. Il ne devra pas porter de traces d'effraction.

b. L'économie : Le transport de conteneurs fait bon marché : l'armateur gagne du temps pour emballer (économie de matériel, gain de temps). Le chargeur d'un FCL (full container load) bénéficie de tarifs avantageux comparé au chargeur d'un LCL (less than container load). Pour l'armateur, l'économie se situe au niveau du rendement du navire. Le client aura une marchandise (et donc des capitaux) immobilisée moins longtemps. L'assurance est moins chère.

¹⁷ La dernière lettre est U pour tous les conteneurs de fret.

J pour les équipements détachables de conteneurs.

Z pour les remorques ou châssis pour conteneurs.

¹⁸ Benoit. N, op cit, p 29-31.

b. La souplesse : La vitesse est uniforme : depuis le moment où la marchandise est empotée (chargée dans le conteneur), elle voyage jusqu'à ce qu'elle en sorte d'où une souplesse de stockage. Aussi, le conteneur peut servir de magasin.

c. La sécurité : Le conteneur va protéger la marchandise contre les intempéries, même pendant la manutention. Il diminue les vols, les détériorations et les pertes. Contre l'incendie, les cales sont en général protégées par un système d'extinction au CO₂ associé à une analyse de l'atmosphère. Sur les nouveaux navires sans panneau de cale, ce système est remplacé par une installation fixe à eau diffusée.

2. Les inconvénients de la conteneurisation

En dépit des avantages qu'elle offre, la conteneurisation comporte également certain inconvénients. Nous pouvons résumer quatre inconvénients à la conteneurisation, à savoir¹⁹ :

a. La consommation d'espace : un porte- conteneurs de 25000 tonnes nécessite un minimum de 12 hectares d'espace de déchargement ; les aires portuaires conventionnelles manquent souvent de satisfaire adéquatement les besoins en espace des infrastructures de transbordement de conteneur, par conséquent, la montée en force du conteneur n'a pu se faire en repensent la géographie locale des ports.

b. Coûts des infrastructures : les infrastructures de transbordement pour les autorisées portuaires et les terminaux impliquées représentent des investissements massifs .plusieurs pays manques tels que les pays en voie développement ne peuvent se permette de telles infrastructures, et donc leurs participation active dans le commerce extérieure est limitée.

c. Gerbage et logistique : au moment du chargement, l'impératif est d'assurer que les conteneurs allant être déchargés en premiers ne se retrouvent pas sous la plie.

d. Gestion et logistique : la gestion en logistique du conteneur atteint un degré de complexité sophistiquée pour le monitoring des conteneurs, et des plus nécessaires, il devient important de connaitre le contenu, la position précise et la destination d'un conteneur donné.

¹⁹ Bernard. D, « technologie des transports multimodaux transmaritimes », 2005.

CHAPITRE I : L'EVOLUTION DE LA CONTENEURISATION

Le conteneur existe depuis 50 ans déjà, il s'appuie sur les avantages qui offrent aux transports de marchandises et à sa souplesse, sa sécurité et de gain de productivité, il a su s'adapter aux échanges internationaux, il a pris de l'ampleur de gagner les premières places autant qu'outil utilisés pour le transport maritime. De ce fait, après avoir présenté l'aspect technique et pratique de la conteneurisation, nous avons passé à l'aspect juridique.

III. SECTION 3 : ASPECTS ET PROBLEMES JURIDIQUE DE LA CONTENEURISATION

La conteneurisation est l'un des aspects visibles de la croissance et de la globalisation des échanges internationaux. Pour répondre à la demande et réaliser des économies d'exploitation, les armements pratiquent une massification navale de plus en plus importante²⁰. En quelques années, la course au gigantisme a amené la mise en service de navires de plus en plus gros.

Après avoir présenté l'aspect technique de la conteneurisation, dans cette présente section, nous allons voir l'aspect et problèmes juridique de la conteneurisation.

A. La nature juridique et le régime douanier du conteneur

Dans les transactions commerciales, il y a un aspect juridique qui leur permet de protéger leur droit.

1. Nature juridique du conteneur

C'est l'ensemble des lois qui détermine la nature du conteneur.

a. Conteneur en tant qu'emballage : La conteneurisation soulève une question importante quant à sa nature juridique. En effet on se demande si le conteneur est (un emballage ou un moyen de transport) en droit régissant les transports maritimes, les conteneurs doivent être considérés selon qu'ils sont vides ou pleins, soit comme des marchandises ordinaires, soit comme des simples emballages d'un type particulier contenant les marchandises.

²⁰ Le doublement de la capacité entre un 6 500 EVP et un 11 000 EVP représente un surcoût de 50% à l'achat mais réduit de 25 à 30% les coûts d'armement (en mer) ramenés au conteneur.

b. La jurisprudence française : Il stipule que les conteneurs ne constituent pas l'emballage destiné à protéger les pièces transportées et à en faciliter la manutention. Le conteneur doit être considéré comme l'emballage de la marchandise.

c. Solution douanière : En matière douanière, la jurisprudence a estimé que les conteneurs ne doivent être considérés ni comme des marchandises ni comme des emballages, mais comme des matériaux de transport. En outre, la convention douanière relative au conteneur signé à Genève le 18 mai 1956 définit le conteneur comme un engin de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue). Cette solution particulière s'explique par le fait que c'est la seule qui peut être qualifiée (emballage) au regard de la législation douanière, les moyens de protection de la marchandise non susceptibles d'être réutilisés. En revanche l'assimilation à un engin de transport permet au conteneur d'être accepté comme ces engins en admission temporaire c'est-à-dire de droit.

En définitif, il apparaît que cette assimilation douanière ne doit pas être étendue au droit de transport.

2. Régime douanier du conteneur

La convention douanière relative aux conteneurs signée à Genève le 18 mai 1956 a été ratifiée par l'Algérie le 14 décembre 1978. Aux termes de cette convention, les conteneurs importés pleins pour être réexportés vides ou importés vides pour être réexportés pleins, sont admis temporairement en franchise des droits et taxes à l'importation sans prohibition, ni restriction d'importation, les conteneurs ainsi admis doivent être réexportés dans un délai de trois mois²¹.

Les conteneurs bénéficient de l'admission temporaire en suspension de droits et taxes et en dépend de toute formalité du contrat de commerce extérieur.

Les conteneurs sont suivis par la procédure simplifiée prévue en matière d'admission temporaire des emballages, dite procédure du compte ouvert.

a. Formalité à accomplir à l'entrée : Les conteneurs bénéficient de l'admission

Temporaire et cela se présente en quatre phases, demande, autorisation, compte ouvert et déclaration.

²¹ La convention douanière 1956.

CHAPITRE I : L'EVOLUTION DE LA CONTENEURISATION

1) **Demande** : le demandeur du régime de l'admission temporaire de conteneur doit déposer au préalable une demande écrite en double exemplaire auprès du receveur des douanes du bureau d'importation. La demande doit comporter les éléments suivants :

- La fréquence des opérations envisagées.
- L'espèce des marchandises à importer dans les conteneurs ou à exporter selon le cas de la marchandise.
- La nature juridique du contrat de location inclus dans la valeur, facture, etc.

2) **Autorisation** : au vue de cette demande, le receveur des douanes ou l'inspecteur principal aux sections, lorsqu'il s'agit d'un grand bureau, décide de l'opportunité de l'octroi de ce régime suivant l'importance des opérations envisagées. Lorsque l'autorisation de bénéficier du régime est accordée, le receveur des douanes ou l'inspecteur principal aux sections communique au demandeur un numéro de compte ouvert. Le demandeur devra alors souscrire une soumission générale par laquelle il s'engage à procéder à la réexportation des conteneurs, dans un délai maximum de trois mois après leur entrée. La soumission n'est pas cautionnée, néanmoins elle doit être signée par un responsable de l'entreprise importatrice habilité à engager financièrement ce dernier.

3) **Les comptes ouverts** : les comptes ouverts doivent être tenus suivant le modèle prévu à cet effet et établir sur des registres comme suit :

- la partie gauche est réservée à la prise en charge
- la partie droite est réservée au décharge les comptes est tenue par les services des sections au bureau d'information.

4) **Déclaration** : les conteneurs, bénéficiant de cette procédure, sont admis automatiquement au régime de l'admission temporaire, sans donne lieu à la souscription du D 18 ni d'une déclaration.

5) **Enregistrement** : Il existe deux types d'enregistrement

a) *Le conteneur importé pleins* : les conteneurs importés pleins sont inscrit séparément sur la déclaration de la mise à la consommation D3 ou sur toute déclaration concernant les marchandises contenues, déclarations de transit par exemple. L'inspecteur principal aux sections doit porter les montions suivantes sur les déclarations précédemment citées, conteneur inscrite

CHAPITRE I : L'EVOLUTION DE LA CONTENEURISATION

aux prises en charge du compte ouvert N Les conteneurs seront individualisés par leur numéro, au besoin d'une liste détaillée sera jointe à l'annexe de la déclaration²².

b) Les conteneurs importés vides : les conteneurs importés vides doivent faire l'objet d'une simple demande d'inscription au compte ouvert suivant un model prévu à cet effet. Les services chargés du suivi du registre portent à la partie (prise en charge) du compte ouvert de l'intéressé le numéro de conteneur importés et au regard, les références de la déclaration correspondante ou l'indication (importé vide).

b. Formalités à accomplir à la sortie : ces formalités doivent être accomplies auprès du bureau ou le compte ouvert est tenu. Les conteneurs primitivement importés pleins et réexportés sont portés séparément sur la déclaration de sortie afférente aux marchandises Qu'ils contiennent, avec indication de leurs numéros et compte ouvert sur lequel ils ont été portés à l'entrée²³.

1) Suivi des comptes ouverts : le service chargé de la tenue du compte ouvert à la partie (décharge) du compte de l'intéressé, la référence à la déclaration d'exportation correspondant ou la mention réexportée vide selon le cas.

Les comptes sont vérifiés périodiquement et les mises en demeure éventuelles de réexportation sont adressées aux titulaires des comptes.

2) Régularisation des comptes ouverts : les comptes non apurés donneront lieu, lorsque le titulaire du compte est en mise en demeure de procéder à la réexportation des conteneurs, ne s'est pas exécuté dans délai d'un mois, après cette mise en demeure, aux suites contentieuse prévues par les textes législatifs et réglementaires en vigueur et à la liquidation d'office pour perception des droits et taxes.

3) Contrôle de commerce extérieur et des charges : les importations et réexportations de conteneurs, admises au bénéfice de la procédure du compte ouvert, sont dispensées de toutes formalités relatives au contrôle du commerce extérieur et des charges. Lorsqu'elles donnent lieu à un contrat de location, les justifications éventuelles pour l'apurement des dossiers auprès des banques de domiciliation du contrat seront établies par présentation d'une attestation qui sera détirée sur demande par le receveur au bureau de douane ou est tenu le compte ouvert.

²² Convention douanière ,1956 op cit.

²³ Convention douanière op cit.

4) Autre conteneurs : les conteneurs importés, aux titres occasionnels ou ceux dont les importateurs n'auraient pas sollicité ou obtenu l'autorisation de bénéficier de la procédure simplifiée du compte ouvert devront faire l'objet de souscription d'un acquit de D18 cautionné par une banque.

Malgré sa lenteur et la diversité de ses procédures le transport maritime reste toujours le moyen roi des transports internationaux.

B. LES PROBLEMES JURIDIQUES DE LA CONTENEURISATION

Les spécificités juridiques que génèrent l'usage du conteneur commencent dès les opérations de « pré-conteneurisation » jusqu'au déchargement final du conteneur. Ses éléments nous permettront d'aborder le contentieux du conteneur à travers les problèmes juridiques on peut rencontrer avec la conteneurisation.

1. Les opérations de « pré-conteneurisation »

Une fois que le chargeur a choisi ou accepté d'envoyer sa marchandise par conteneur, trois points doivent être étudiés par les parties au contrat : la fourniture du conteneur, son remplissage et la prise en charge par le transporteur.

a. La fourniture du conteneur : Les statistiques montrent que 50% des conteneurs appartiennent aux armateurs et 50% aux loueurs¹. Il convient donc de distinguer la fourniture du conteneur par le transporteur de celle par un tiers.

1) Le transporteur loueur : La location d'un conteneur par le transporteur consiste à mettre à disposition un conteneur moyennant un prix et avec obligation de restitution de celui qui loue.

2) Fourniture du conteneur par un tiers : Deux cas de figure peuvent être distingués : soit l'expéditeur loue de son côté un conteneur qu'il va confier au transporteur soit le transporteur loue un conteneur qu'il va mettre à la disposition de l'expéditeur qui a contracté avec lui.

- Dans la première situation, le contrat de location est entièrement autonome du contrat de transport.

CHAPITRE I : L'EVOLUTION DE LA CONTENEURISATION

- Dans le deuxième cas, un « lien de fait » existe entre le contrat de location et l'opération de transport car le transporteur met à la disposition de l'expéditeur un conteneur qu'il a lui-même loué.

Une fois le conteneur fourni, on procède à son remplissage qu'on désigne dans le jargon du transport d'emportage qui peut être fait par chargeur, le transporteur ou un tiers désigné par l'expéditeur.

b. L'emportage du conteneur : L'emportage est défini comme l'opération consistant à remplir le conteneur et à l'arrimer. On parle de calage pour ne pas confondre avec l'arrimage du conteneur lui-même à bord du navire. L'emportage du conteneur comprend non seulement le chargement des marchandises à l'intérieur du conteneur, mais encore leur arrimage, l'objectif à atteindre étant la stabilité de la marchandise pendant la durée du transport. Concernant l'emportage, il existe des clauses spécifiques du contrat de transport par conteneur.

Un conteneur FWL est intégralement rempli en poids et en volume, alors qu'un conteneur LCL reçoit des lots de marchandises, qui sont envisagées séparément, ne suffiraient pas à le remplir. Dans ce dernier cas, pour des raisons d'économie, on procédera le plus souvent à un groupage de marchandises provenant de différents chargeurs. L'emportage incombe alors à celui qui effectue le groupage.

- Si le conteneur est FCL (Full Container Load), il sera remis, par le chargeur, complet au transporteur maritime, plombé, sans que ce dernier ne soit intervenu pour l'emportage des marchandises, ce qui entraîne des conséquences quant à la responsabilité dans l'exécution du transport. Lorsqu'il est prouvé que les dommages subis par la marchandise proviennent exclusivement de la faute de l'expéditeur dans l'emportage du conteneur, la jurisprudence consacre sa responsabilité.

- Si le conteneur est LCL (Less than Container Load), ce qui est rare, l'emportage sera de la responsabilité du transporteur qui effectuera cette opération dans le cadre du contrat de transport. La responsabilité du transporteur peut être recherchée sur le fondement de la Convention de Bruxelles pour avoir commis une faute en emportant la marchandise dans un conteneur vétuste et insuffisamment étanche.²⁴ La première responsabilité, en cas de dommages subis à la marchandise pendant l'emportage incombe donc à celui qui a pris en charge l'opération en l'occurrence.

²⁴ Art 3§3 de la convention de Bruxelles de 1924.

CHAPITRE I : L'EVOLUTION DE LA CONTENEURISATION

L'expéditeur dans bien des cas. Dans cette opération d'emportage, il arrive que l'expéditeur désigne un intermédiaire qui est souvent une entreprise spécialisée, une société de manutention portuaire, une entreprise de déménagement ou éventuellement un vendeur. Dans ces cas, la responsabilité de l'opération incombe à ces tiers, responsabilité pouvant être partagée avec l'expéditeur ou un autre intervenant. Cette opération terminée, le conteneur est prêt à être remis au transporteur.

c. La prise en charge du conteneur par le transporteur : la prise en charge du conteneur par le transporteur maritime, sa mise à bord et son arrimage. Ces phases sont encore plus cruciales que l'emportage dans la mesure où c'est à ce stade que le transporteur peut refuser de prendre une marchandise qu'il considère comme risquée pour l'expédition ou que les décisions fondamentales concernant le plan de chargement sont prises, décisions qui influenceront sur la sécurité de la traversée.

La prise en charge du conteneur fait naître des obligations à la charge du transporteur : il doit vérifier le contenu des conteneurs et procéder à un pointage par rapport à la liste de chargement, il doit en outre contrôler le numéro du plomb du conteneur sous peine de négligence et doit par ailleurs assurer l'embarquement de tous les conteneurs pris en charge. C'est le moment de l'établissement du connaissement et des autres documents douaniers. Le chargeur doit déclarer au transporteur les marchandises contenues dans le conteneur en sachant que ce dernier n'a pas assisté à l'emportage et que dans la plupart des cas, le conteneur lui est remis plombé.

Ces opérations précèdent le chargement du conteneur à bord du navire.

2. Les opérations de chargement

Les opérations de chargement concernent la mise en place du conteneur et son arrimage.

a. La mise en conteneur : La question essentielle qui se rattache à cette opération est sans doute celle relative au chargement en pontée. Le chargement en pontée pose le problème délicat de la sécurité et de la protection de la marchandise. Le débat est particulièrement fondé s'agissant de marchandises en conventionnel cependant leur fondement est actuellement tempéré avec la généralisation des conteneurs et leur acheminement à bord de navire porte-conteneurs. Néanmoins, la pratique montre que l'accord du chargeur est toujours requis pour le transport en pontée. Soit expressément c'est à dire apposé sur le connaissement soit implicitement pour tous transports à bord de navire porte-conteneurs pour lequel le consentement du chargeur est supposé

CHAPITRE I : L'EVOLUTION DE LA CONTENEURISATION

donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport. La convention de Bruxelles du 25 août 1924 exclut de son champ d'application²⁵ « *la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et en fait, est ainsi transportée* » Le chargement en pontée n'est considéré comme régulier que si le transporteur obtient l'autorisation préalable du chargeur.

b. L'arrimage : L'arrimage est un terme technique définissant deux phases du transport. Le Doyen RODIERE définit l'arrimage comme étant « *la distribution des marchandises à l'intérieur des espaces destinés à les recevoir et la fixation des divers éléments* »²⁶ L'arrimage des marchandises dans les conteneurs n'apparaît pas dans la déclaration du chargeur et n'est garanti par aucun transporteur. Un mauvais arrimage peut être à l'origine d'avaries à la marchandise, à d'autres conteneurs et générer des désarrimages. Le problème devient très délicat lorsque les conteneurs renferment des marchandises dangereuses.

3. Les opérations de déchargement

La convention de Bruxelles du 25 août 1924²⁷ stipule que « *le transporteur a l'obligation de procéder de façon appropriée et soigneuse au déchargement de la marchandise, sous peine d'engager sa responsabilité.* » Cet article oblige le transporteur à veiller par exemple au rebranchement des conteneurs n'ayant pas de groupe frigorifique autonome une fois déchargés. Le transporteur est responsable du déchargement, jusqu'à la livraison de la marchandise. La particularité de cette étape est la prise de réserve à la livraison puisque les avaries qui peuvent se produire à l'intérieur d'un conteneur sont rarement apparentes lors du déchargement. Devant être formulées dans les 3 jours suivant la date de livraison du conteneur, l'absence, l'insuffisance de motivation ou la tardiveté des réserves fait naître une présomption de livraison conforme au bénéfice du transporteur.

Les marchandises vont être débarquées suivant une opération inverse de l'emportage et du chargement. Les conteneurs vont être dépotés et dégroupés le cas échéant et les marchandises vont être remises aux destinataires respectifs. La boucle est bouclée quand il n'y a pas d'incidents ni de réclamations mais dans la plupart des cas, le contentieux du conteneur naît après le débarquement.

²⁵ Art 1. de la convention de Bruxelles de 1924.

²⁶ Rodiere: « les contrats de transport de marchandises », traité général du droit maritime, Ed Dalloz, Paris, 1968, p 12.

²⁷ Art 3§2 de la convention de Bruxelles 1924.

a. Le contentieux du conteneur : Les problèmes juridiques que pose le conteneur se rapportent en général à deux catégories de dommages : d'une part, les avaries ou pertes causées aux marchandises contenues dans le conteneur et d'autre part, le contentieux relatif au conteneur lui-même.

b. Les problèmes juridiques relatifs à la marchandise empotée : Comme les marchandises transportées dans d'autres types d'emballage, les marchandises en conteneur peuvent souffrir d'avaries, de manquants ou de retard.

1) Responsabilité en cas de retard: La Convention de Bruxelles non plus ne précise pas le retard mais ne l'exclut pas de son champ d'application en tant que dommages concernant les marchandises de Bruxelles²⁸. Il a fallu les règles de Hambourg pour donner une définition du retard. De ladite convention définit qu' *«il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu de circonstances de fait»*²⁹. Quand le retard est donc établi, il faut indemniser celui qui en a souffert et rechercher le montant de la réparation. Comment évaluer le retard et par son montant? La question est difficile à cerner. Le retard est établi en référence au délai stipulé dans le contrat. Comme le transport maritime est toujours une expédition qui se caractérise par sa durée, la notion de retard est assez floue dans les textes. Concernant le montant du retard³⁰, la convention de Bruxelles qui prévoit que le transporteur maritime ne peut stipuler ni une clause de «non responsabilité » ni une clause « fixant la limite de la réparation » à un montant «inférieur à celui de la convention de Bruxelles ». Par ailleurs, plus concrètement, le montant du retard peut être fonction des frais engagés en vain par l'expéditeur à cause du retard (frais de douane, de manutention et de triage en relation avec les retards).

1) Responsabilité en cas d'avaries et manquants : Comme dans le transport de marchandise en conventionnel, la responsabilité du transporteur est présumée *« si la marchandise transportée est*

²⁸ Art.4§5 de la Convention de Bruxelles 1924.

²⁹ Art.5§2 les règles de Hambourg 1978.

³⁰ Art.3§8 de la Convention de Bruxelles 1924.

CHAPITRE I : L'EVOLUTION DE LA CONTENEURISATION

avariée ou comporte des manquants (...) sauf s'il prouve qu'il bénéficie d'un des dix-sept cas qui l'exonère »³¹

Le transporteur est exonéré de ses responsabilités pour les dommages subis aux marchandises remis dans un conteneur ayant gardé son plomb d'origine intact à destination (autres que ceux dus à une chute, un choc pendant le transport ou une manutention brutale).

Dans les autres situations, le transporteur doit faire une réserve pour faire tomber la présomption de réception conforme, s'il sait ou s'il a des raisons de soupçonner que les marchandises ne correspondent pas aux indications fournies par le chargeur ou s'il ne pouvait pas contrôler ces indications. Ces réserves doivent également être motivées.

c. Les problèmes juridiques relatifs au conteneur lui-même : Par rapport aux emballages ordinaires, les dommages portés au conteneur méritent un traitement particulier du fait du coût onéreux de ce type de conditionnement et de son utilisation durable. Nous avons vu que le conteneur neuf coûte environ 2500 euros aujourd'hui et que sa durée de vie normale est de 5 à 6 ans, voire 10 ans avec un entretien régulier. Le conteneur peut faire l'objet d'avarie ou d'immobilisation par l'utilisateur.

1) Responsabilité en cas d'avaries : Pour cause de chocs ou de chute ou de manutention brutale, le conteneur en tant qu'engin peut subir des dommages. Dans ce cas, une distinction est à faire entre le dommage causé par le fait d'un tiers et celui causé par le fait du transporteur.

Le dommage causé par le fait d'un tiers (entrepreneur de manutention, outillage du port) est souvent indemnisé par l'assureur qui se retourne après auprès de l'auteur du dommage. Par contre, les dommages dus au fait du transporteur relèvent de sa responsabilité autant que les dommages qui relèvent de la marchandise.

2) Responsabilité en cas d'immobilisation : Une trop longue immobilisation d'un conteneur peut coûter cher à son propriétaire. Si l'utilisateur ne restitue pas le conteneur dans les délais de retour stipulés, le propriétaire peut demander des dommages - intérêts.

Ces problèmes relèvent des problèmes juridiques récurrents du transport en conteneur qui ont été présents dans les débats sur le conteneur depuis toujours. Actuellement, force est de constater que le conteneur se retrouve au centre d'un problème particulier qui est la sûreté du transport maritime.

³¹ Art. 4 Convention de Bruxelles 1924.

Conclusion du chapitre

La conteneurisation met en œuvre un nombre important d'intervenants et la chaîne de responsabilité doit être clarifiée aux regards du problème du contenant (le conteneur) et du contenu (la marchandise). Le monde maritime a en tout cas une occasion de démontrer qu'il peut évoluer sans qu'une catastrophe d'ampleur ne le mette sous les projecteurs.

Dans le chapitre qui suit nous allons mettre l'accent sur les procédures de dédouanement qui jouent un rôle très important dans la gestion des conteneurs ainsi dans la circulation des marchandises entre l'importateur et l'exportateur.

Chapitre II :

Les procédures de dédouanement

Introduction du chapitre

Avec la progression des échanges internationaux, la douane intervient en imposant des droits et taxes au contrôle des marchandises. Le législateur s'intéresse à régler les taxes relatifs aux mouvements de bien acquis ou exportés par les personnes physiques ou morales et la procédure précise les missions de chaque intervenant dans les opérations de dédouanement, elle exige une étroite collaboration et coordination entre les différentes structures (service des achats étrangers, service transit, fournisseurs, douane, consignataire et entreprises portuaires). Il faut également prendre en compte les problèmes liés aux dédouanements des produits à partir des formalités douanières et cette dernière est l'ensemble des opérations qui doivent être effectuées par les intéressés (importateurs ou exportateurs) et par l'administration des douanes pour satisfaire à la législation douanière. Mais préalablement à l'opération proprement dite, le redevable doit respecter un certain nombre de formalités préliminaires. Ce chapitre est réparti en trois sections dont la première parle des formalités préalables au dédouanement, et la deuxième sur la situation d'attente du dédouanement, enfin la troisième sur les formalités proprement dite du dédouanement.

I. SECTION 1 : LES FORMALITES PREALABLES AU DEDOUANEMENT

Toutes les marchandises importées ou destinées à l'exportation sont soumises à diverses dispositions législatives et réglementaires : fiscales, économiques, politiques, sanitaire et commerciales que la douane a la charge de faire respecter¹. A l'importation, les marchandises sont sous douane dès leur introduction sur le territoire douanier. En revanche à l'exportation, les marchandises ne sont sous douane qu'au moment du dépôt de la déclaration leur assignant un régime douanier. Le code des douanes et ses textes d'application définissent les règles applicables aux marchandises introduites dans le territoire douanier avant l'assignation d'un régime douanier à ces marchandises.

Ces règles visent quatre (4) objectifs principaux :

- Empêcher le versement irrégulier des marchandises sur le marché intérieur.
- Assurer l'acheminement régulier des marchandises à la douane.
- Garantir la prise en charge des marchandises par la douane pour leur dédouanement ;
- Éviter l'exportation illicite (illégal) des marchandises.

¹Legrand-G, Martini-H, « gestion des opérations Import/ Export », Ed DUNOD, Paris, 2008, p 61.

CHAPITRE II: LES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

Le chapitre 4 du code des douanes (article 51, 53 à 54, et 56 à 58) regroupe les formalités préliminaires au dédouanement sous le vocable unique de « conduite en douane ».

Les formalités préliminaires se résument dans trois notions recouvrant respectivement chacun des stades auxquels se trouvent les marchandises depuis leur introduction sur le territoire national jusqu'à leur affectation à une destination douanière déterminée. Il s'agit des notions de conduite en douane, de présentation en douane et de mise en douanes des marchandises.

A. La conduite et la présentation en douane des marchandises

Toute marchandise importée, réimportée ou destinée à être exportée ou réexportée doit être conduite auprès d'un bureau des douanes compétent pour y être soumise au contrôle douanier¹. Donc la conduite en douane est l'opération d'acheminement des marchandises importées ou à exporter vers le bureau de douane le plus proche de la frontière du territoire douanier. Pour se faire, le transporteur doit emprunter la route légale désignée à cet effet.

En matière de responsabilité le transporteur est le responsable de la conduite en douane des marchandises importées et ces transporteurs sont:

- Le capitaine du navire pour le transport par mer²;
- Le commandant de bord pour le transport par air³;
- Le conducteur des marchandises pour le transport terrestre⁴.

En ce qui concerne la présentation, dès leur arrivée au bureau de douane, les marchandises doivent être présentées en douanes par la personne qui les a introduites sur le territoire douanier national ou son représentant légal. Cette opération consiste, par la présentation de certains documents, à communiquer aux autorités douanières le fait de l'arrivée de la marchandise. Pour le transport par mer, dès son entrée dans le rayon des douanes, le capitaine du navire doit présenter aux agents des gardes cotes le journal de bord et le manifeste de cargaison. A son entrée au port le capitaine ou son représentant légal doit déposer obligatoirement, au cours des 24 heures qui suivent l'arrivée du navire (vendredis et jours fériés non compris) au bureau de douane une déclaration sommaire même lorsque le navire est sur lest.⁵

¹ Article 51 de code des douanes.

² Article 53 de code des douanes.

³ Article 63 de code des douanes.

⁴ Article 61 de code des douanes.

⁵ Article 57 de code des douanes.

CHAPITRE II: LES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

La déclaration sommaire comporte:

- La déclaration générale;
- Le manifeste;
- La déclaration des provisions de bord;
- La déclaration des effets et marchandises de l'équipage;
- La liste de l'équipage;
- La liste des passagers.

Ces documents sont établis selon les modalités fixées par l'Organisation mondiale maritime. Pour le transport aérien le commandant de bord doit présenter au bureau de douane pour visa et contrôle :

- Le manifeste des marchandises, comprenant les indications sur le moyen de transport, l'espèce des marchandises, nombre des colis, le poids brut des marchandises et le lieu du chargement ;
- Le manifeste des provisions de bord, d'objets et des marchandises détenues par l'équipage.

Pour le transport terrestre le conducteur des marchandises ne peuvent emprunter pour se rendre au bureau de douane le plus proche que la route la plus directe dite « route légale » désigné par arrêté du wali de la wilaya concerné¹.

L'arrêté prévu ci-dessus fixe, en outre, l'itinéraire pour l'acheminement des marchandises introduites par le poste d'entrée vers le bureau de douane le plus proche. L'itinéraire fixé est également utilisé pour la sortie du territoire douanier des marchandises légalement déclarées auprès de tout bureau de douane. Est considérée comme importation en contrebande toute marchandise et tout moyen de transport dont les détenteurs ne respectent pas l'itinéraire fixé. Les arrêtés fixant la route dite légale sont affichés dans les services des douanes territorialement compétents et les sièges des assemblées populaires communales concernées et sont publiés au Bulletin officiel des douanes algériennes. Le conducteur des marchandises doit déposer au bureau des douanes une déclaration sommaire, une feuille de route indiquant la destination des marchandises, leur nature, leur marque et le lieu de déchargement des marchandises.

¹ Article 60 de code des douanes.

B. La mise en douane des marchandises

La conduite en douane est assortie d'une autre formalité impérative : la mise en douane qui se matérialise par la présentation de la marchandise transportée et le dépôt d'un document de transport entre les mains de l'administration des douanes. Cette obligation de mise en douane résulte des dispositions de l'article 66 du code des douanes : « *dans les 24 heures de l'arrivée du bateau le préposé conducteur doit déposer au bureau de douane à titre de déclaration sommaire le manifeste de cargaison* ». ¹ Ce délai de 24 heures ne court pas les dimanches et les jours fériés. Lorsqu'il expire pendant la fermeture du bureau, et admet que la déclaration sommaire soit déposée dès la réouverture. La formalité de mise en douane vise essentiellement à prévenir le débarquement frauduleux des colis non repris sur la déclaration sommaire.

La mise des marchandises entre les mains de la douane sert de base à divers contrôles dévolus à cette dernière et permet aux agents de douanes de procéder à une première vérification de la cargaison. La déclaration sommaire dès son arrivée au bureau ou poste de douane, le conducteur doit remettre aux agents à titre de déclaration sommaire, une lettre dite manifeste indiquant les objets qu'il transporte. Les marchandises prohibées doivent être portées sur cette lettre sous leurs véritables dénominations par nature et par espèces. Lorsque les marchandises sont déclarées en détail dès leur arrivée en douane, la formalité de déclaration sommaire n'est plus exigée. Les marchandises qui arrivent après la fermeture du bureau de douane sont déposées sans frais dans les dépendances du bureau jusqu'au moment de son ouverture, et dans ce cas la déclaration sommaire doit être remise à l'administration des douanes dès l'ouverture du bureau si les marchandises ne sont pas déclarées immédiatement en détail.

La déclaration sommaire est constituée de l'ensemble des documents qui accompagnent les marchandises. Son contenu doit permettre l'identification des marchandises et à cet effet, mentionner leur nature, nombres, marques et numéros des colis et doit préciser l'espèce des marchandises prohibées. La déclaration sommaire ne revêt pas de forme particulière, généralement tout titre de transport peut être déposé en douane pour servir de déclaration sommaire. La prise en charge des marchandises peut être simplifiée dans le cas où la déclaration sommaire est déposée en même temps que la déclaration en détail. Dans les bureaux intérieurs, la prise en charge est en général effectuée sur la base du titre de transit sous le couvert duquel les marchandises ont été acheminée jusqu'au bureau. Si ce document

¹ Ksouri-I, « les techniques douanières et fiscales », Ed Algérie-livres, Alger, 2010, p51-52.

CHAPITRE II: LES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

est insuffisant pour assurer la prise en charge correcte, le bureau doit exiger un bordereau ou bulletin de chargement qui reprend le détail des marchandises transportées¹.

Le dénombrement par le service des douanes des colis importés ou destinés à l'exportation qui peut être assorti de leur ouverture fait objet de trois cas de figure peuvent se présenter :

- Le nombre de colis dénombrés est identique au nombre des colis mentionné sur le manifeste. Dans ce cas, la marchandise sera dans la phase de l'attente du dédouanement ;
- Cas de déficit: Le nombre des colis dénombrés est inférieur au nombre mentionné sur le manifeste ;
- Cas d'excédent: Le nombre de colis dénombrés est supérieur au nombre mentionné sur le manifeste.

Dans ces deux derniers cas, un Bulletin différentiel est établi par le service des douanes. Le déficit ou l'excédent doit être justifié par le déclarant en présentant au service des douanes des documents justificatifs probants. Une fois la phase de conduite en douane et la phase de mise en douane sont accomplies, les marchandises se trouvent en attente du dédouanement (placées dans les magasins ou aires de dépôt temporaire –MADT).

II. SECTION 2 : SITUATION D'ATTENTE DU DEDOUANEMENT

Une fois la phase de conduite en douane et la phase de mise en douane sont accomplies, les marchandises se trouvent en attente du dédouanement (placées dans les magasins ou aires de dépôt temporaire (MADT) ou ports secs).

A. Magasins et aires de dépôt temporaire (MADT) ou ports secs

En raison des délais très stricts imposés par la législation en vigueur pour l'accomplissement de ces formalités, il a fallu apporter une solution au problème posé par les marchandises qui ne peuvent être déclarées, dans les délais fixés, sous un régime douanier. Le transporteur est libéré, en effet vis-à-vis de l'administration des douanes une fois les marchandises sont livrées au destinataire final ou à son mandataire². La responsabilité du déclarant (commissionnaire en douane) ne se trouve engagée qu'après le dépôt de la déclaration en douane.

¹ Les documents sont établis selon les modalités fixées par l'organisation mondiale maritime.

² Article 739 du code maritime.

CHAPITRE II: LES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

Lorsque l'importateur n'est pas en mesure d'assigner une destination douanière, c'est-à-dire que ce dernier se trouve dans l'impossibilité d'effectuer les opérations de dédouanement, cette marchandise se trouve, Alors dans l'attente de son dédouanement, placée dans un « régime douanier particulier » des magasins et aires de dépôt temporaire (MADT) ou des ports secs. Ce régime particulier assure la sauvegarde des intérêts du trésor public.

1. Base légale des MADT et des ports secs

Les MADT et les ports secs sont régis par les dispositions légales du code des douanes, à savoir les articles 66 à 74. Les modalités d'application de l'article 67, relatif aux modalités de gestion des MADT et les charges de l'exploitant en matière de fourniture, d'entretien et de réparation des installations nécessaires à l'exécution du service et les conditions dans lesquelles s'exerce le contrôle douanier, sont intervenues par la promulgation de la décision n° 03/DGD/CAB/D.133 du 3 février 1999. La circulaire n° 23/DGD/CAB/D.111 du 22 mars 2003 a fixé les modalités de gestion des ports secs et les charges de l'exploitant en matière de fourniture, d'entretien et de réparation des installations, nécessaires à l'exécution du service et les conditions dans lesquelles s'exerce le contrôle douanier.

2. Objectifs visés par la création des MADT et des ports secs

Les objectifs les plus importants de la création des magasins et aires de dépôt temporaire sont comme : Assurer une situation juridique aux marchandises qui ne peuvent pas recevoir un régime douanier autorisé juste après leur conduite en douane. En d'autres termes, les marchandises seront placées en situation d'attente de dédouanement. Ainsi que garantir la perception du montant des droits et taxes exigible sur ces marchandises en cas de mise à la consommation, c'est-à-dire éviter une situation probable qui vise à éluder le paiement des droits et taxes. Et en fin garantir à l'administration des douanes une prise en charge légale des marchandises par le fait que ces dernières constituent le gage des droits et taxes.

3. Règles de création et d'exploitation des MADT et des ports secs

Elles sont définies par la décision n° 03/DGD/CAB/D133 en ce qui concerne les MADT et le circulaire n° 23/DGD/CAB/D.111, indiquées ci-dessus. Ces règles peuvent être récapitulées dans les points ci-après:

a. Personnes habilitées à créer les MADT et les ports secs

Il est autorisé à toutes personnes physiques ou morales de créer un magasin ou une aire de dépôt temporaire après avoir satisfait à certaines conditions édictées par le code des douanes et ses textes d'application.¹ Le port sec peut être créé par une autorité portuaire ou un consignataire de cargaisons dans des zones extra-portuaires considérées comme un prolongement naturel d'un port maritime et ne peut être rattaché qu'à un seul port.

b. Conditions d'établissement et de mise en exploitation des MADT et des ports secs

Avant toute exploitation des MADT, il faut déposer une demande accompagnée d'un dossier complet (article 2 de la décision du 3 février 1999 et article 4 de la circulaire du 22 mars 2003) auprès du chef de l'inspection divisionnaire des douanes territorialement compétent, Afin d'avoir une décision d'agrément établie par le chef de l'inspection divisionnaire des douanes, et produire une copie légalisée du registre de commerce aussi souscrire une soumission générale cautionnée ou garantie agréée par le receveur des douanes territorialement compétent.

c. Formalités d'agrément des MADT et des ports secs

La décision d'agrément des MADT et des ports secs relève du domaine de compétence du chef d'inspection divisionnaire territorialement compétent. Pour que le magasin, l'aire de dépôt temporaire ou le port sec soit agréé par l'administration des douanes, les conditions suivantes doivent être remplies:

- Le dossier d'agrément doit être complet;
- Les locaux doivent être conformes en matière de sécurité, d'hygiène et pourvus de deux serrures fermant à deux clés différentes dont l'une est détenue par les services des douanes en ce qui concerne les MADT.
- Pour ce qui est des ports secs, les locaux doivent être sécurisés et fermant à double clés, dont l'une est détenue par le service des douanes, pour permettre le dépotage des marchandises expédiées en groupage dans un seul conteneur.²

¹ Article 67 de code des douanes.

² Article 69 du code des douanes

d. Responsabilité de l'exploitant des MADT et des ports secs

L'exploitant est responsable sur les marchandises entreposées dans le magasin, l'aire de dépôt temporaire ou le port sec. Il doit user certains moyens pour assurer la bonne conservation des marchandises. Il s'agit là, d'une obligation de moyens. En cas de perte ou d'avarie de la marchandise, l'exploitant ne peut prouver son innocence que par la preuve de la force majeure (preuve de l'effort fourni en vue d'une bonne conservation des marchandises).

e. Délai de séjour des marchandises dans les MADT et les ports secs

Le délai de séjour des marchandises dans les MADT et les ports secs est fixé à 21 jours. Ce délai commence à courir à partir du moment du dépôt de la déclaration sommaire¹.

f. Manipulations autorisées

Les manipulations permettant la conservation et l'allotissement des marchandises tel que le tri, le dépoussiérage, le changement d'emballage..., sont autorisées sous contrôle douanier.

g. Fermeture des MADT et des ports secs

En cas de fermeture d'un MADT ou d'un port sec, l'exploitant n'est libéré de sa responsabilité vis-à-vis de l'administration des douanes qu'après régularisation de tous ses comptes et des contentieux éventuellement relevés. En cas de décès ou de faillite de l'exploitant, l'administration des douanes prend toutes les mesures conservatoires destinées à sauvegarder les intérêts du trésor public.

Le chef de l'inspection divisionnaire concerné prononce, à cet effet, l'annulation de l'agrément. Après régularisation de la situation ci-dessus, le receveur des douanes territorialement compétent accorde la mainlevée de caution pour libérer l'exploitant de ces obligations envers l'administration des douanes.²

¹ Article 67 de code des douanes.

² Article 7 de décision du directeur général des douanes de 03 février 1999 fixant les modalités d'application de l'article 118 de code des douanes.

h. Dispositions particulières aux ports secs

Ne sont admises dans les ports secs que les marchandises conteneurisées. Leur acheminement vers ces lieux doit se faire sous couvert d'une déclaration simplifiée de transit accompagnée d'une copie du manifeste ou sous escorte douanière et sous la responsabilité de l'exploitant lorsqu'il s'agit de deux circonscriptions régionales rapprochées. Le transfert des marchandises vers les ports secs peut s'effectuer en dehors des heures légales du travail (week-end et jours fériés) sous autorisation du service des douanes territorialement compétent.

Les transferts partiels sont interdits quelque soit le motif. Dans tous les cas, l'acheminement des marchandises manifestées doit s'effectuer dans un délai n'excédant pas 24 heures à compter de leur débarquement effectif. Les contrôles sanitaires, phytosanitaires, de qualité et de conformité se font, sous réserve de l'accord des administrations publiques concernées, dans l'enceinte du port sec.

B. Dépôt en douane

La base juridique du dépôt d'office des douanes découle des articles 71 et 204 à 212 du code des douanes et du circulaire n° 54/DGD/CAB/D210 du 26 septembre 2000 relative à la constitution des marchandises en dépôt.

1. Constitution des marchandises en dépôt

Le dépôt en douane est un « régime douanier particulier » sous lequel les marchandises sont placées durant le délai de quatre (4) mois, à l'issue duquel, elles sont aliénées. Il est constitué soit dans des magasins appartenant à l'administration des douanes, ou dans des locaux agréés par l'administration des douanes qui peuvent être des entrepôts ou des MADT. En application des dispositions de l'article 205 du code des douanes, sont constituées d'office en dépôt des douanes toutes les marchandises importées et séjournant dans les MADT, qui n'ont pas été déclarés en détail dans le délai légal de 21 jours, fixé par l'article 71 du code des douanes, et les marchandises déclarées en détail qui ne sont pas enlevées après l'obtention du bon à enlever dans le délai légal de quinze (15) jours, sauf si cet empêchement résulte d'une action en revendication de propriété portée à la connaissance de l'administration des douanes¹.

¹ Article 203 de code des douanes.

CHAPITRE II: LES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

Après l'expiration du délai de 21 jours du séjour des marchandises dans les MADT, l'exploitant doit informer le receveur des douanes pour les constituer dans le dépôt des douanes. Le receveur met alors l'exploitant en demeure de faire conduire ces marchandises en entrepôt public ou magasin ou aire de dépôt temporaire agréée, dans un délai maximum qu'il détermine, en vue de les constituer en dépôt d'office des douanes. La lettre de mise en demeure doit porter la date et le numéro de mise en dépôt pour permettre à l'exploitant d'informer son client. L'enlèvement et le transport des marchandises se font sous couvert de lettre de mise en demeure, qui constitue un visa de prise en charge pour les conduire par le service des douanes à l'entrepôt ou MADT. Le délai maximal de séjour des marchandises en dépôt est fixé à quatre (4) mois¹.

2. Vente des marchandises en dépôt

A l'expiration du délai de quatre (4) mois visé à l'article 209 du code des douanes, les marchandises constituées en dépôt sont vendues aux enchères publiques par l'administration des douanes. La vente peut avoir lieu avant l'expiration du délai de quatre mois et après l'obtention de l'autorisation du juge civil s'il s'agit d'une marchandise périssable ou en mauvais état de conservation ou dont le séjour en dépôt présente des dangers d'hygiène, de sécurité de voisinage ou risque d'altérer les autres marchandises en dépôt².

3. Destination du produit de la vente des marchandises constituées en dépôt d'office des douanes

Le produit de la vente des marchandises constituées en dépôt d'office des douanes est réparti selon les trois primautés suivantes³ : le paiement des frais de stockage des marchandises durant le délai de 4 mois, et le recouvrement des droits et taxes dus et pénalités éventuellement encourues en cas de contentieux relevé, en fin le reliquat sera versé dans un compte de consignation dans lequel il restera pendant une durée de 2 ans à la disposition du propriétaire des marchandises en question, à l'issue de laquelle, le reliquat sera acquis par le trésor public. Si le reliquat est inférieur à mille (1.000) dinars, il est pris en recette au budget de l'Etat sans délai.

¹ Article 209 de code des douanes.

² Article 210 de code des douanes.

³ Article 211 de code des douanes.

III. SECTION 3 : LES FORMALITES DE DEDOUANEMENT

Après avoir satisfait aux formalités préliminaires au dédouanement, les marchandises doivent satisfaire certaines formalités tendant à les placer sous un régime douanier.

Les régimes douaniers sous lesquels peuvent être placées les marchandises importées ou exportées diffèrent selon la destination que les opérateurs du commerce extérieur entendent donner à leurs marchandises en fonction de leurs besoins économiques. Ces régimes sont définis dans le Code des douanes¹

Il est à citer:

- La mise à la consommation ;
- Le transit ;
- Le transbordement ;
- Les entrepôts ;
- Les usines exercées ;
- L'admission temporaire ;
- Les marchandises en retour, etc....

La procédure de dédouanement est l'ensemble des formalités à accomplir pour permettre et garantir l'application des diverses réglementations, douanières ou autres, auxquelles sont assujetties les marchandises importées ou destinées à l'exportation lors de leur placement sous un régime douanier.

A. La déclaration en détail

La déclaration en détail constitue l'acte par lequel le redevable manifeste sa volonté de placer sa marchandise sous un régime douanier d'importation ou d'exportation et s'engage à accomplir les obligations découlant du régime déclaré. Par cet acte, l'assujetti est tenu de fournir aux services des Douanes, sous sa seule responsabilité, toutes les indications nécessaires pour permettre l'identification des marchandises et l'application à ces dernières des réglementations auxquelles elles sont soumises². La déclaration est une « fiche d'identité » de la marchandise importée ou destinée à l'exportation.

¹ Article 75 du code des douanes.

² Claude-B. Henri-H, « le droit douanier », Ed. Economica, Paris, 2004, p 177.

1. Modalités d'établissement de la déclaration en détail

Toutes les marchandises importées ou exportées, ou qui changent de régime douanier, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail. La franchise des droits et taxes ne peut constituer une dispense de la souscription d'une déclaration, cette dernière peut être écrite ou verbale, selon la nature et/ ou la valeur des marchandises, et/ ou le caractère de l'opération à savoir commerciale ou non. La déclaration écrite, peut être en détail, ou simplifiée¹.

Les régimes douaniers pour lesquels, obligation est faite de souscrire une déclaration en détail sont : la mise à la consommation, le transit, le transbordement, les entrepôts, les usines exercées, l'admission temporaire, le réapprovisionnement en franchise, les marchandises en retour, l'exportation définitive, l'exportation temporaire, la réexportation et les constructions navales.

La déclaration doit être signée et déposée par le propriétaire de la marchandise, le commissionnaire en douane ou, à défaut, le transporteur dans le bureau de douane habilité à cet effet dans un délai maximum de (21) jours² à compter de la date d'enregistrement du document par lequel a été autorisé le déchargement ou la circulation des marchandises à savoir la déclaration sommaire. La forme de la déclaration en détail est unique à toutes les opérations, elle doit être rédigée sur des imprimés fournis par l'administration des douanes, lisiblement sans rature, ni surcharge par procédé dactylographique ou automatisé et ne comporte qu'un expéditeur et un seul destinataire.

S'agissant de son contenu, la déclaration en détail doit contenir toutes les énonciations nécessaires pour la liquidation des droits et taxes, l'application de la réglementation douanière et l'établissement des statistiques douanières. Sans vouloir les énumérer toutes, ces énonciations portent sur³ : Le code du régime douanier assigné aux marchandises, le nombre total des articles déclarés, l'opérateur économique (qualité, raison sociale, adresse...), le type de l'opération, le mode de financement, les conditions de livraison, le fournisseur ou le destinataire à l'étranger, le code du pays d'achat ou de vente, pays de provenance ou de destination, le code du pays d'origine, les liens entre l'acheteur et le vendeur, le déclarant (raison sociale, agrément...etc.), la domiciliation bancaire, le cas échéant, le régime douanier précédent, le cas échéant, le numéro du manifeste, le nombre total, les marques et numéro des colis déclarés, leur poids total bruts et net, le transport vers l'étranger (la nationalité, le dernier mode, l'identification), le transport intérieur, en cas de transit, (le mode, l'identification), les

¹ Décision N° 2 du 03 février 1999, du code des douanes.

² Article 76 de code des douanes.

³ Art 5 du code des douanes, la décision n° 12 du 03 février 1999 déterminant la forme de la déclaration en détail et les énonciations qu'elle doit contenir et les documents qui doivent y être annexes.

CHAPITRE II: LES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

indications afférentes aux véhicules importés par les particuliers, la désignation et la codification tarifaire des marchandises, le régime fiscal auquel est soumis l'article, ainsi que le tarif préférentiel, le cas échéant, la valeur en douane de l'article, les codes des pièces jointes à la déclaration, le lieu d'utilisation ou d'entreposage des marchandises admises sous le couvert d'un régime douanier économique, la liquidation détaillée des droits et taxes et la récapitulation des articles, l'engagement souscrit par le déclarant, le lieu et la date de la déclaration, le nom, prénom et signature du déclarant.

Une fois renseignée, la déclaration en détail doit être déposée en cinq (05) exemplaires :

- Un exemplaire pour la douane ;
- Un exemplaire pour le déclarant ;
- Un exemplaire pour la banque ;
- Un exemplaire pour statistique ;
- Un exemplaire pour le retour.

2. Les pièces à joindre à la déclaration en détail

La déclaration en détail est accompagnée de certains documents obligatoires. Pour certains d'entre eux, la production de l'original est exigée. De façon générale, les documents à joindre en appui à la déclaration sont¹ :

- Le connaissance maritime ;
- La déclaration des éléments de la Valeur (DEV) ;
- Le certificat d'origine ;
- La liste de colisage ;
- Facture domiciliée auprès d'une banque agréée en Algérie ;
- Certificat de conformité, phytosanitaire, d'origine et autorisation de circulation ;
- Copie du registre de commerce de droit algérien;
- Copie de la carte fiscale délivrée par les services fiscaux compétents;
- Et tout autre document exigible comme formalité administrative particulière.

B. Contrôle de la déclaration en douane

Il s'agit, d'une part, du contrôle de la recevabilité des déclarations qui débouche sur la formalité de l'enregistrement et, d'autre part, du contrôle documentaire de la déclaration et de

¹Glossaire des termes douaniers internationaux, modifié le 28/06/2011, consulté le 26/04/2014 www.douane.gov.dz/Glossaire_C.html.

CHAPITRE II: LES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

la vérification éventuelle des marchandises ainsi que du règlement des litiges nés en cours de vérification.

1. Contrôle de la recevabilité et enregistrement des déclarations

L'opération de dédouanement s'effectue sur la base d'une déclaration en détail du redevable, contrôlée et enregistrée par le service des douanes.

a. Recevabilité de la déclaration en détail

Le contrôle de recevabilité est un contrôle purement formel. Il consiste à assurer que toutes les indications nécessaires ont été fournies dans le cadre de la déclaration et que les documents dont la production est obligatoire sont annexés à celles-ci¹. Le but de cette opération est de déceler les inexactitudes ou omissions en rapport avec les énonciations et les documents produits à l'appui de la déclaration en détail. Cette opération permet aussi de vérifier l'authenticité et la validité des signatures en cas de poursuit.

Dès son dépôt auprès de service douanier, la déclaration fait l'objet d'un contrôle formel de recevabilité qui consiste à s'assurer :

1) Dans la forme

Le contrôle de la recevabilité consiste à s'assurer dans la forme de :

- De l'utilisation du cadre adéquat au régime choisi ;
- Du libellé relatif à la désignation des marchandises dans les cases prévues ;
- De l'existence de la date et de la conformité de la signature manuscrite.

2) Dans le fond

Le contrôle de la recevabilité consiste à vérifier dans le fond :

- De l'habilitation du déclarant (propriétaire ou transitaire) ;
- La validité de la signature par rapport au spécimen déposé par le commissionnaire en douane ;
- L'indication des noms, profession et adresse du destinataire et de l'expéditeur.

¹ Article 87 du code des douanes

3) Des mentions obligatoires

Le contrôle des mentions obligatoires porte sur :

- Le tarif (espèce, origine, provenance, quantités, valeur, régime emballages...etc.) ;
- La satisfaction aux conditions d'exercice du commerce extérieur et des changes ;
- Les prohibitions tarifaires, sanitaires... etc.

Dans l'ensemble, le service douanier doit s'assurer que tous les documents nécessaires sont annexés à la déclaration et qu'ils sont complets et réguliers dans la forme. À l'issue de ce contrôle, le service douanier procède soit à l'enregistrement de la déclaration, si elle est reconnue valable, soit elle est immédiatement restituées au déclarant, avec indication du motif du rejet, pour régularisation dans le cas contraire.

b. Enregistrement de la déclaration en détail

La formalité de l'enregistrement constitue un acte juridique dont les effets revêtent une extrême importance. Elle a notamment pour effet de faire de la déclaration un acte authentique, cristallisant irrévocablement la responsabilité du redevable et constituant pour le service des douanes le support juridique de ses interventions. C'est la date d'enregistrement de la déclaration qui est prise en considération pour la fixation des droits à percevoir et la détermination de toutes autres mesures réglementaires éventuellement applicables aux marchandises.¹

2. Contrôle consécutif à l'enregistrement de la déclaration

Il s'agit d'une part, de contrôler le bien fondé des énonciations et des documents annexés par un contrôle sur pièce et d'autre part, de procéder à une reconnaissance matérielle des marchandises qui sont décrites dans la déclaration en détail par un contrôle physique.

a. Le contrôle documentaire

Après recevabilité de la déclaration, le service douanier procède au contrôle de cette dernière et des documents qui lui sont annexés, en vue de s'assurer de la concordance des énonciations de la déclaration aux éléments d'information figurant sur les documents y annexés.

¹Claude-B. Henri-T, op cit, p 206.

CHAPITRE II: LES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

A cet effet, l'inspecteur vérificateur procède notamment à :

1) Examiner la facture commerciale

Cet examen doit porter, notamment sur les éléments suivants: le prix unitaire, le prix global, le mode de transport; les banques intermédiaires; l'adresse du fournisseur, l'adresse du client, les modalités de paiement et la monnaie de paiement.

Le vérificateur doit s'attacher à reconnaître les vraies factures commerciales. Il peut refuser le dédouanement d'une marchandise pour manque de l'un des éléments cités ci-dessus.

2) Examiner l'espèce tarifaire

Pour s'assurer de la concordance entre l'espèce déclaré et la marchandise portée sur la facture et que cette espèce n'est pas prohibé;¹

3) L'examen de la licence d'importation

Le service douanier doit vérifier la date d'émission, le visa de l'administration du commerce, le visa de la banque domiciliataire... etc.²

4) L'examen de l'origine

L'origine est définie comme étant le lien géographique qui unit une marchandise à un pays donné dont elle est réputée issue. La détermination de l'origine est une opération d'une grande importance. En effet, son intérêt dépasse la simple application du tarif douanier. Ainsi, « attribuer à une marchandise telle ou telle origine géographique, c'est non seulement décider du taux de droit de douane qui lui est imposé, mais également désigner le régime des mesures non tarifaires qui lui seront appliquées (restrictions quantitatives ou au contraire libération, mesures anti-dumping entre autres)³ ».

5) L'examen de la provenance

Celle-ci s'entend du pays dans lequel a commencé le dernier transport de la marchandise. La provenance d'un produit n'a pas d'intérêt tarifaire mais elle est prise en considération surtout pour l'application des mesures d'ordre sanitaire ou phytosanitaire. Pour l'établissement de la provenance, le service douanier examine les connaissements, livres et autres papiers de bord. Le service des douanes peut se contenter de ces seuls contrôles « sans

¹ Article 10 du code des douanes

² Article 16 du code des douanes

³ Article 14 du code des douanes

CHAPITRE II: LES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

pièces », sans procéder à la vérification des marchandises. La déclaration est dite « admise pour conforme ».

b. La vérification des marchandises

Les agents des douanes procèdent, s'ils le jugent utile, à la vérification de tout ou partie des marchandises. Cependant, « compte tenu des circonstances particulières actuelles, les agents vérificateurs devront impérativement et sous peine d'en répondre personnellement et périodiquement en cas d'existence de marchandises de fraude, procéder à une visite systématique des marchandises et des moyens de transports »¹.

1) Le caractère facultatif de la vérification

La vérification peut porter sur la totalité des marchandises (vérification intégrale) ou sur une partie d'entre elles (vérification partielle ou par épreuve). Le mode opératoire de la vérification doit être choisi en fonction des résultats du contrôle documentaire et des facteurs de risques de fraude liés à la nature de la marchandise déclarée (système de gestion des risques). La faculté de vérification des marchandises résulte que « Après enregistrement de la déclaration en détail, les agents des douanes procèdent, s'ils le jugent utile, à la vérification de tout ou partie des marchandises déclarées ».

L'examen des marchandises est constitué, comme une simple faculté laissée à la libre appréciation du service des douanes, ce dernier ne procède à la vérification des marchandises que s'il l'estime utile. Le déclarant ne peut, donc, en aucun cas le contraindre à vérifier ses marchandises².

2) Les obligations incombant au déclarant

Le déclarant est tenu d'assister à l'examen des marchandises, et au prélèvement d'échantillons. Lorsque le déclarant renonce à ce devoir, le service des douanes exige de lui qu'il assiste à cet examen ou prélèvement ou de se faire représenter³. Lorsque le déclarant régulièrement convoqué ne se présente pas pour assister à la vérification, l'IPOC lui notifie par lettre recommandée avec accusé de réception son intention de commencer la visite ou de la poursuivre s'elle avait été suspendue.

¹ La circulaire N°67/DGD/CAB/D.110 du 10 septembre 1999 relative aux procédures de dédouanement

² L'article 92 du code des douanes

³ L'article 95 du code des douanes

CHAPITRE II: LES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

Si à l'expiration d'un délai de 08 jours après la date de notification, le déclarant n'a pas donné suite aux injonctions du service des douanes, le président du tribunal territorialement compétent désigne d'office, à la demande du receveur, une personne pour représenter le défaillant et assister à la vérification des marchandises. A cet effet un procès verbal doit être établi par le service.

3) L'ordre dans lequel s'effectue l'opération de vérification

En principe, le service des douanes procède à la vérification selon l'ordre de l'enregistrement des déclarations. Toutefois, en cas d'urgence, les déclarations concernant les marchandises périssables, dangereuses, ... peuvent être vérifiées en priorité.

4) Résultats de la vérification des marchandises

Il existe deux (02) cas en matière de suite à donner aux marchandises vérifiées:

a) *Cas de la vérification conforme aux énonciations de la déclaration*

Dans le cas où les résultats de la vérification sont conformes aux énonciations de la déclaration en détail, le vérificateur en fait mention dans le corps de cette déclaration à l'endroit réservé à la reconnaissance du service. Une fois les droits et taxes acquittés ou garantis, la marchandise peut être enlevée.

b) *Cas des résultats de la vérification différents des énonciations de la déclaration*

Lorsque le service des douanes constate une différence entre les marchandises présentées et les termes de la déclaration en détail, notification est faite au déclarant, qui est invité à accepter la reconnaissance du service qui est composé de :

i. Certificat de reconnaissance du service

La reconnaissance du service est la description faite par le service à l'emplacement prévu au verso de la déclaration de l'ensemble des opérations et constatations matérielles effectuées par les agents des douanes. Le certificat de reconnaissance est daté et signé par l'agent ayant effectué la vérification. Il reprend selon le cas, le dénombrement ou reconnaissance des marques et numéros des colis, la nature de la vérification, les incidents éventuels ou tout autre acte important.

ii. Certificat de visite proprement dit

Il exprime l'appréciation du service quant à la conformité de la déclaration, Il est obligatoire et rédigé même en l'absence de la vérification physique des marchandises. Daté et signé, il fait ressortir notamment : Les énonciations de la déclaration admise pour conforme ou vérifiée, les pièces sur lesquelles a porté le contrôle, l'acceptation ou le refus de la reconnaissance du service par le déclarant, la constatation d'infractions éventuelles...etc.

3. Règlement des litiges nés en cours de vérification

Au cours des vérifications, le service des douanes peut être amené à constater des irrégularités dans la déclaration. Dans ce cas, une notification doit être faite au déclarant, en même temps que la reconnaissance du service en faisant approuver par le déclarant les résultats de cette vérification par les termes : j'accepte la reconnaissance du service et les suites contentieuses éventuelles. Lorsque le déclarant conteste la reconnaissance des services de la douane. Lorsque la contestation porte sur des éléments matériels vérifiables tels que le poids, le volume ou lorsque le litige est relatif à une question de droit (interprétation d'un texte législatif ou réglementaire par exemple), l'affaire donne lieu à rédaction d'un procès-verbal de saisie et se poursuit selon les règles de droit commun du contentieux douanier répressif.

En revanche, lorsque la contestation porte sur l'espèce, l'origine ou la valeur des marchandises, la loi a estimée qu'en raison de la complexité des règles opposées au redevable, il serait arbitraire de s'en tenir à la seule interprétation de l'administration des douanes. Le litige est, dans ce cas, soumis à l'arbitrage d'une autorité indépendante du service des douanes, à savoir la Commission nationale de recours prévue¹.

C. Liquidation et acquittement des droits et taxes

Le principe général en matière de liquidation et d'acquittement des droits et taxes, c'est le paiement au comptant avant tout enlèvement de marchandises. En effet, sur la base des résultats de la vérification, des énonciations de la déclaration ou des conclusions de la Commission nationale de recours ou encore de la décision judiciaire si le litige a été porté devant des tribunaux, le service des douanes procède à la liquidation des droits exigibles, c'est-à-dire au calcul du montant de l'imposition due par le redevable. Pour la détermination du droit applicable, qui détient le principe selon lequel les droits et taxes à percevoir sont ceux

¹ Article 13 du Code des douanes

CHAPITRE II: LES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

en vigueur à la date d'enregistrement de la déclaration en détail¹, mais par dérogation l'importateur peut demander de bénéficier de la clause transitoire². Néanmoins, en cas où le bon à enlever n'a pas été déjà délivré le déclarant peut, en cas d'abaissement du taux des droits et taxes, bénéficier de l'application de ce nouveau taux³.

Suite à la liquidation, le déclarant est tenu de s'acquitter auprès de la recette des droits et taxes dus moyennant une quittance. À cet effet, le principe retenu est le paiement au comptant mais par dérogation l'administration des douanes peut donner au débiteur la possibilité, sous certaines conditions (constitution d'une garantie et perception des intérêts de crédit), de s'acquitter des droits par obligations cautionnées par une institution financière nationale à quatre (04) mois d'échéance ou par une soumission annuelle cautionnée de crédit d'enlèvement.

D. Enlèvement des marchandises

Une fois les droits et taxes acquittés soit au comptant soit par crédit, ou bien consignés ou garantis les services des douanes autorisent l'enlèvement de la marchandise par la délivrance d'une mainlevée (bon à enlever) permettant ainsi au redevable de disposer de sa marchandise. L'opération d'enlèvement doit être réalisée dans les quinze (15) jours qui suivent l'obtention du bon à enlever. A défaut, la marchandise est conduite, à la charge du propriétaire, dans des lieux désignés par l'administration des douanes pour être constituées sous le régime du dépôt de douane où elle séjourne deux (02) mois, délai à l'expiration duquel les marchandises sont aliénées aux enchères publiques⁴.

¹ Article 103 du Code des douanes

² Article 07 du Code des douanes

³ Article 103 du Code des douanes

⁴ Article 110 du code des douanes, décision n° 19 du 03.02.1999

Conclusion du chapitre

La mise à niveau des procédures de dédouanement reste la clé nécessaire pour la maîtrise des métiers rattachés à la mission économique et fiscale de la douane. A cet effet, l'administration des douanes accorde une attention particulière à la simplification des procédures de dédouanement et à leur dématérialisation. Cette attention est motivée par la volonté de l'administration d'inscrire sa démarche dans le concert de la mondialisation. En matière de facilitation il a été procédé d'une part, à la mise en place de nouvelles réformes institutionnelles, d'autre part au changement progressif de la procédure manuelle au profit de la procédure informatisée.

Dans le chapitre qui suit nous allons parler de la conteneurisation dans le monde et sur tout nous allons parler sur le cas de l'Algérie.

Chapitre III :

La conteneurisation en Algérie ET

LA FLOTTE MARCHANDE

MONDIALE

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

Introduction du chapitre

L'Algérie possède une façade maritime de 1200 km. 95%¹ des échanges extérieurs de l'Algérie se font par voie maritime. Les pays de l'Europe notamment l'Europe du Sud sont les principaux partenaires commerciaux de l'Algérie, à l'égard de leur proximité géographique. Tandis que la concentration des routes maritimes sur cette façade suggère un certain niveau d'intégration économique et commerciale, la mer Méditerranée joue plus un rôle de barrière que d'interface. Ceci s'explique, dans le cas Algérien, par une mauvaise performance des ports qui constituent autant d'obstacles à la fluidité de la chaîne de transport dans son ensemble : L'espace maritime se comprend de moins en moins en lui-même. Il est désormais ouvert aux jeux d'acteurs terrestres et maritimes qui l'intègrent à un vaste espace homogène de circulation. En effet, les routes maritimes doivent être appréhendées sous l'angle multimodal comme le montre une étude récente de la façade méditerranéenne européenne. Dans ce chapitre nous avons réparti le travail en trois sections dont la première section nous donne une vue générale sur les conteneurs et le système portuaire en Algérie, dans la deuxième section nous parlerons des caractéristiques du trafic maritime et les ports polyfonctionnels en Algérie, et dans la dernière section nous touchant un peu à la flotte marchande mondiale.

I. SECTION 1 : GENERALITE SUR LES CONTENEURS ET LE SYSTEME PORTUAIRE ALGERIEN

Le port est un outil privilégié du développement économique et des échanges extérieurs de marchandises. L'évolution de ces derniers est accompagnée d'une modification du rôle du port du commerce, plusieurs changements profonds ont été introduits dans ce système depuis l'indépendance.

¹ Mohamed-Cherif, F-Z, Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale, Revue Mappemonde, Ducruet C, 2011, 101. <http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.html>, consulter le 21/05/14 à 15 :39.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

A. Histoire et régime de conteneur en Algérie

L'apparition du conteneur est relativement récente en Algérie, c'est en 1973, qu'a eu lieu la réception des premiers conteneurs au nombre de 100 conteneurs de 20 pieds, transportés par le navire « CALAGRY » exploité par la société «Sea land» arrive au port d'Oran destinés à la zone industrielle d'Arzew².

Ce n'est que deux ans plus tard (1975), que les premiers conteneurs arrivent au port d'Alger qui est le principal port de marchandises du pays. Le conteneur à été introduit en Algérie définitivement par deux compagnies étrangères installées à savoir : la compagnie maritime belge (CMB) et la compagnie maritime Yougoslave (LOGINSPLON). Par sa standardisation, le conteneur peut être transporté aussi bien par chemin de fer que par navire ou camion. La convention douanière³ relative aux conteneurs signée à Genève le 18 mai 1956 est acceptée par l'Algérie le 14 décembre 1978. la première ligne régulière de transport maritime par conteneurs en Algérie a été établie en 1978, reliant le port d'Anvers en Belgique au port d'Alger et depuis les lignes ont été renforcées et diversifiées et le trafic conteneurisé relie les ports Algériens à l'Europe du Nord (Anvers, Caen, Rotterdam, Brème) à l'Europe du Sud (Barcelone, Marseille,...) à l'Amérique du Nord (Houston) et aussi au Moyen Orient.

B. Les principales réformes du système portuaire Algérien

La question de l'organisation portuaire en Algérie remonte bien sûr aux premières années de l'Indépendance. Si au début sa perception, ne sortant pas de la conception universelle, se profilait à travers le schéma commun de la distinction entre les missions de service public et les activités commerciales, il en fût tout autrement à partir de 1982, avec la restructuration des entreprises publiques décidées à l'époque.

² STORA-B, « histoire de l'Algérie depuis l'indépendance 1962-1988 », Ed la découverte, paris, 2004.

³ Les conteneurs importés pleins pour être exporté vide et vice-versa, sont admis temporairement en franchise en droit et taxes à l'importation sans prohibition et ni restriction d'importation.les conteneurs qui sont admis doivent être réexportés dans un délai de trois mois.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

Tableau N°3 : les réformes apporté au système portuaire Algérien à travers le temps de 1962/2010

Réformes	Avantages	Inconvénients
<p><u>Première réforme :</u> Période 1962-1971, le port autonome.</p>	<p>La création des entités disposaient de prérogative très large dans le domaine de l'exploitation, travaux publics, sécurité de la navigation.</p>	<p>Le port n'avaient pas l'autonomie financière et étaient tenus à une compatibilité administrative.</p>
<p><u>Deuxième réforme :</u> Période 1971-1982 création de l'office national des ports.</p>	<p>Un système similaire ayant cours dans les pays du Maghreb (Maroc et Tunisie). L'office était investi de prérogative de puissance publique et assurait la gestion du domaine au nom de l'Etat. Harmonisation des tarifs portuaires.</p> <p>Uniformisation du cadre de gestion et d'organisation. Perception globale de la problématique portuaire. Souplesse dans la réparation des ressources. Utilisation des ports de manière complémentaire et concurrente.</p>	<p>Absence de textes législatifs et réglementaire d'exploitation portuaire, et de délimitation du domaine.</p> <p>Pertes d'activités essentielles notamment les fonctions de remorquage qui sont les plus rémunératrices.</p> <p>conflit des compétence avec le secteur des travaux publics qui est aussi chargé du développement portuaire avec les autorités en charge de police et sécurité.</p> <p>affaiblissement de la fonction de coordination et d'arbitrage des conflits entre les opérateurs et ce malgré la mise en place des comités portuaires.</p>
<p><u>Troisième réforme :</u> Période 1982-1988, les ports érigés en entreprises publiques économiques.</p>	<p>Regroupement de l'ensemble des fonctions portuaires.</p>	<p>Absence de textes législatifs et réglementaires d'exploitation portuaires.</p>
<p><u>Quatrième réforme :</u> Période 1988-1998, mise en place des E.P.E</p>	<p>Introduction de la notion concurrentielle entre les ports.</p>	<p>Difficultés d'appréciation de gestion, l'aspect financier n'est pas forcément l'indicateur recherché.</p> <p>Les ports sont générateurs de ressources. Concentration au sien d'une entité de l'ensemble des missions de conservation et de développement du domaine.</p> <p>Réparation incohérente des ressources.</p> <p>Absence d'initiatives et de facilitation pour la promotion des investissements privés.</p>
<p><u>Cinquième réforme :</u> Période actuelle, refonte du code maritime, création de l'autorité portuaire.</p>	<p>Séparation entre les activités de service public et les activités purement commerciales.</p> <p>Mise en place d'un cadre juridique pour les relations entre l'Etat et les divers usagers portuaires y compris l'autorité elle-même.</p> <p>Perception de la problématique et affectation cohérente des ressources portuaires.</p>	<p>Conception de pouvoir de décision.</p> <p>Les textes réglementaires subséquents liés à l'exploitation et la préservation du domaine ne sont pas toujours mis en place.</p> <p>Multiplicité de textes réglementaires d'ordre conjoncturel qui risqueraient d'introduire des conflits de compétence.</p>

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

Source : Direction des ports, Ministre des transports, Année2005.

C. Le système portuaire en Algérie

L'activité portuaire englobe toutes les activités qui sont liées à la réception des navires : leur chargement, leur déchargement, le stockage des marchandises, les moyens de transport terrestre pour l'évacuation des marchandises. Néanmoins, la réparation navale qui est liée à la fonction portuaire qui est considéré comme une base méthodologique de toute approches sur les ports maritimes, ce triptyques se compose de trois volets : l'arrière-pays, le port et l'avant-pays. Il englobe tous les facteurs de causalité qui modèlent les trafics⁴.

L'interrelation entre ces trois composantes permet de définir l'équation des coûts de circulation dont l'intérêt est d'aboutir à la chaîne la moins coûteuse. Cependant, cette méthodologie n'est pas responsable pour les ports algériens qui sont des ports moyens.

Les critères de détermination des ports moyens sont de trois ordres : Quantitatif (volume du trafic), qualitatif (nature du trafic, richesse créer par le port) et spatial rayonnement du port à travers son arrière-pays et son avant pays). En ce qui concerne l'Algérie, le critère qualitatif, montre que le trio Alger, Oran, Annaba, appartient à la catégorie des ports moyens, ayant un rôle régional. Pour les ports pétroliers Arzew, Skikda, Bejaia le rôle est international mais les marchandises n'ont pas la même valeur et ne créent pas la même richesse dans l'économie portuaire et le caractère polyfonctionnel est un argument portuaire. La notion du triptyque portuaire reste valable mais les notions d'avant et d'arrière-pays ne doivent pas être interprétées comme pour les grands ports.

La capacité d'intervention des ports moyens sur les avant-pays est faible, ils attirent des lignes régulières strictement adaptées aux besoins régionaux le poids économique dans l'arrière-pays n'est pas aussi dense que celui des grands ports donc les arrière-pays suggère plus un schéma en grappe structuré sur les réseaux de transport terrestre qu'une aire fonctionnelle.

Pour les ports algériens, la transcription spatiale confirme qu'ils sont des ports moyens : la présence d'un nombre restreint d'armements en arrière-pays en grappe. Néanmoins, le cas

⁴ Mohemd-Cherif, F-Z, « l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives », OPU, Alger, 2004, p50.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

algérien présente des spécificités vis-à-vis de ces concepts. L'Algérie est un pays socialiste, le caractère centralisateur politique et économique à la forte répercussion sur le transport. Les conditions de monopole et de contrôle renforcées par la bureaucratie ont eu pour conséquence que le port d'Alger, ou siège les sociétés nationales (les principaux chargeurs), rythme la vie du pays.

Dans ce cas, les grappes ne sont pas liées uniquement au réseau du transport mais aussi à d'autres facteurs dont le monopole de l'état sur le commerce extérieur. Il ne s'agit pas non plus d'une fuite de trafic puisque les opérations d'importation et d'exportation sans planifiées par les pouvoirs public et c'est le port national notamment Alger qu'est choisit. Par ailleurs, les ports évaluent dans un contexte différent de celui des ports d'un pays à économie libérale : les ports algériens sont complémentaires entre eux au lieu d'être concurrentielles. L'équation des coûts de circulation ne peut aider ni le chargeur pour le choix du port, ni le gestionnaire pour qu'il puisse améliorer sa politique commerciale. Alors que dans les pays libéraux, l'équation des coûts de circulation conditionne les politiques portuaires, des surcroûts, il y a une inadéquation entre les trois composants du triptyque. L'équipement des ports et celui de l'arrière-pays ne sont pas capables de saisir les opportunités offertes par les flottes de l'horizon marin, c'est ce qui explique le dysfonctionnement de la chaîne de transport en Algérie⁵.

Par conséquent, il n'existe pas des conditions objectives offrant aux ports algériens une possibilité de choix pour la détermination de leurs impulsions océaniques et continentales. Le monopole de l'état sur le commerce extérieur, l'ossature de réseau du transport terrestre constituent des limites. Cependant, celle-ci n'exclut la recherche des moindres coûts. Corollaire d'une optimisation des services portuaire. Il s'agira donc de rechercher des limites au-delà desquelles, le port ne peut prétendre vendre ses services à des coûts raisonnables. A l'instar des autres pays en développement, la structure du trafic révèle que les ports sont régis bien plus par des influences continentales qu'océaniques.

⁵ Mohamed-Cherif, F-Z, op cit, p51.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

II. SECTION 2 : LES CARACTERISTIQUES DU TRAFIC MARITIME ET LES PORTS POLYFUNCTIONNELS EN ALGERIE

L'importance des ports en tant que soutien au fonctionnement de l'activité économique et sociale et son développement, est un espace économique et stratégique, c'est aussi un lieu de transit dont les performances se mesurent par rapport à la fluidité. Dans cette section nous avons parlé des principaux ports Algérien et ainsi les obstacles des ports polyfonctionnels pour l'économie maritime Algérien, enfin les partenariats euro-méditerranéens.

A. Les principaux ports en Algérie et les caractéristiques du trafic maritime

Parmi les principaux ports en Algérie nous avons choisis le port d'Alger qui domine l'activité portuaire nationale avec un trafic conteneur de 9,364 Mt en 2012.

1. Les principaux ports en Algérie

Le complexe national est constitué de Zone port de commerce dont huit à prépondérance de trafic marchandises générales (Alger, Oran, Annaba, Ghazaouet, DjenDjen, Mostaganem, Ténés et Dellys) et trois spécialisés dans le trafic hydrocarbures (Arzew, Skikda et Bejaia), répartis tout au long d'une côte de 1200km, offrant une capacité théorique estimée à environ 105 million de tonnes /an (80 million de tonnes pour les marchandises générales). Actuellement six complexes font transiter plus de 90% du commerce extérieur du pays. Nous allons illustrer le grand port au niveau national : port d'Alger⁶.

a. Caractéristiques du port d'Alger: Le port d'Alger se caractérise par :

- Trafic : 9,364 Mt en 2012, près de 12 Mt en 2008. 702 936 EVP, 194 250 passagers en 2012.
- Principaux opérateurs : un opérateur privé pour les conteneurs : DP World (56% des conteneurs).

⁶ Synthèse ATLAS des villes portuaires du SEM, p1-28, Octobre 2013, p22.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

- Autorité portuaire : EPAL.
 - Surface : plan d'eau 184 ha, terre-pleins 117,3 ha.
 - Tirant d'eau : entre 6,5 et 10,5 m.
 - Emplois : 2880.
 - La principale porte d'entrée en Algérie pour les marchandises diverses, conteneurs en particulier.
 - Un port dominé par les importations : (82% de marchandises débarquées contre 18% de marchandises embarquées.)
 - Infrastructures : le bassin du vieux port est constitué principalement par le port militaire, le port de pêche et le port passagers. Le bassin central accueille essentiellement la réparation navale. Les bassins de l'Agha et de Mustapha accueillent les marchandises et le trafic pétrolier.
- b. Points faibles du port d'Alger :** il est à citer les points faibles suivant⁷ :
- Pas de possibilité d'extension à l'est (extension interrompue par la construction d'une usine de dessalement de l'eau de mer en 2000) comme à l'ouest.
 - Obsolescence des infrastructures : pas de transformations majeures depuis l'indépendance (en dehors de la réalisation d'un appontement de 6 rampes ro-ro, d'un terminal à conteneurs spécialisé d'une surface de 17,5 ha et d'une capacité de 250 000 EVP (trafic 3 fois plus élevé aujourd'hui). Un seul quai pour les céréaliers.
 - Des temps de chargement et de déchargement, d'attente en rade et de séjour à quai excessivement élevés (par rapport à Casablanca ou Tunis), malgré des progrès depuis 3 ans.
 - Un port saturé, compte tenu de l'insuffisance des moyens de stockage à proximité du port.
 - Des coûts de passage portuaire 40% plus élevés qu'au Maroc.

⁷ Synthèse ATLAS des villes portuaires du SEM, op cit, p22

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

c. Réponses ponctuelles apportées aux problèmes

- Délocalisation des trafics de roulier et d'automobiles à Ténès, Mostaganem et Djen Djen depuis 2009.
- Mise en place de ports secs autour d'Alger, en particulier à Rouiba (EPAL, CMA-CGM etc.). En 2012, 70% des conteneurs sous douane y sont stockés, contre 30 % dans le port.
- Des tentatives partielles de rationalisation des espaces portuaires, de modernisation des espaces à conteneurs et de réformes administratives : réalisation d'une nouvelle surface d'entreposage de 17 000 m² pour les conteneurs (sur 4 étages), Instauration d'un guichet unique.

d. Projets du port d'Alger

Le projet du port en cours est récupération de terre-pleins à l'intérieur du port pour les conteneurs (45 000 m²) : magasins et hangars en cours de démolition avec renforcement des quais (entreprise COSIDER). Les projets du port en attente sont :

- Projet de modernisation du terminal à conteneurs (coût 100 M d'euros) bloqué pour l'instant : acquisition prévue de 6 portiques de déchargement et de 12 grues portiques de gerbage (RTG) afin de traiter 25-30 conteneurs à l'heure au lieu de 10 actuellement.
- Rénovation de la gare maritime.
- Interface ville-port : réservation d'un espace par la Wilaya au sein du port (projet en veilleuse actuellement).
- Nécessité d'une profonde réforme administrative : douanes, etc.

Le projet du port en eau profonde pour la région Centre : Les difficultés du port d'Alger militent pour un certain nombre d'acteurs en faveur de la construction d'un port en eau profonde à l'extérieur d'Alger. Ce projet qui a émergé en 2007-2008 était prévu dans un premier temps à l'est d'Alger et a vu se positionner plusieurs investisseurs privés (CMA-CGM, CEVITAL : projet cap Djinet)..., mais n'a pas été agréé par l'État. L'État a lancé une nouvelle étude en mars 2012 confiée à un bureau d'études coréen pour l'identification d'un site entre l'ouest d'Alger et Ténès.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

2. Les caractéristiques du trafic maritime

L'Algérie dispose d'une façade maritime de 1 200 kilomètres, 95 % de son commerce extérieur emprunte la voie maritime et l'Europe est son principal partenaire, notamment la France avec 25 % du total des importations. Le trafic maritime se caractérise aux exportations par la part dominante des hydrocarbures. Ils représentent 95 % du total du trafic de 80 millions de tonnes qui transite par les trois ports pétroliers : Arzew, Skikda et Bejaia mais avec les projets de la mise en service des gazoducs Med gaz vers l'Espagne et Gelsi vers l'Italie, la voie terrestre du gaz concurrencera la voie maritime.

Les importations représentent 20 millions de tonnes. Elles concernent les vrac alimentaires, des produits industriels et des produits manufactures dont la flambée du prix du pétrole a stimulé les importations. Ce trafic transite par les trois principaux ports polyfonctionnels d'Alger, d'Oran et d'Annaba. Enfin il y a la marche maritime des passagers qui concerne 700 000 Algériens. Ce flux fluctue en fonction des conditions de délivrances des visas, mais il reste alimenté par les émigrés qui optent pour la voie maritime pour le retour au pays.

Le trafic maritime algérien se caractérise par un déséquilibre entre les importations (20 millions de tonnes) et les exportations (80 millions de tonnes)⁸. Par la part dominante des hydrocarbures aux exportations, l'Algérie est un pays mono-exportateur avec toutes les conséquences que cela peut engendrer sur les couts du transport maritime sur les lignes à destination de ce pays. Cette dissymétrie caractéristique des échanges nord-sud pose un problème pour la rentabilisation d'une flotte a cause du boulet du retour a vide. Les armateurs sont contraints de le répercuter sur le taux de fret. Et par un avant-pays essentiellement européen. L'Algérie a investi uniquement dans les ports pétroliers qui sont en adéquation avec la nature du trafic. En revanche, les ports polyfonctionnels connaissent un retard important, mais les ports pétroliers ne créent pas la même valeur ajoutée que celle des ports polyfonctionnels.

⁸ Mohamed-Cherif, F-Z, « l'économie maritime Algérien et Euro-méditerranéen », revue N° 483, p58.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

B. Les ports polyfonctionnels

L'économie maritime de l'Algérie dépend de la performance de la chaîne de transport maritime, mais le système portuaire Algérien est un frein réel pour le pays. Le manque d'investissement dans le secteur a laissé les ports à la traîne. Les publics se sont contentés de gérer le legs. Ce retard apparaît à travers la situation de la conteneurisation. Son taux est faible : il est de 25% pour l'Algérie contre 30% pour la Tunisie et 45% pour le Maroc. La desserte de l'Algérie est dominée par le trafic de rouliers. Dans ce sens, l'Algérie ne profite pas de la massification des flux offerts par les grandes compagnies maritimes (Maersk, MSC, CMA-CCM et Evergreen).

Ce retard en matière de conteneurisation est dû au manque d'équipement comme les portiques à conteneurs. Il y a aussi des problèmes d'encombrement : les navires séjournent dans les ports Algériens au-delà des normes requises : 5 jours dans le port d'Alger et les armateurs répercutent ce retard sur le taux de fret par le biais d'une taxe de congestion⁹. Les chaînes de transport en direction de l'Algérie demeurent fractionnées : les difficultés du transport terrestre des marchandises, lorsqu'elles sont arrivées dans les ports Algériens représentent le principal obstacle au transport porte-à-porte entre les compagnies des deux rives.

Par ailleurs, l'Algérie est une grande importatrice de céréales. Le port d'Alger, le principal port du pays, est le seul à posséder un terminal céréalier important (30 000 tonnes). Cette contrainte continue d'imposer aux navires céréaliers des temps d'attente au-delà des normes requises (la durée de séjour à quai des navires céréaliers est de 16 jours) et oblige les armements à recourir au conditionnement en sacs, au détriment du plus économique, le vrac. Par ailleurs le modèle de gestion portuaire adopté pénalise les ports. Un modèle de gestion étatiste qui a duré 45 ans, et dans lequel le monopole des activités portuaires est de droit et de fait. Ce modèle a montré ses limites par le sous-investissement qui sévit dans le secteur et par l'anarchie latente qui le caractérise.

Les ports Algériens bénéficient d'une bonne couverture de la part des armements européens CMA-CGM, MSC, Taros... qui assurent des liaisons directs depuis le Nord de la Méditerranée tandis que les liens avec les hubs de Algésiras (Maersk), Valence (MSC)

⁹ Mohamed-Cherif, F-Z, op cit, p59.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

et Marsaxlokk à Malte (CMA-CGM) mettent en connexion les flux Est-Ouest. Le port de Marseille possède un rôle d'interface y compris pour les échanges asiatiques.

La compagnie maritime Algérienne, la CNAN (Compagnie nationale Algérienne de navigation), est présente sur ces lignes, mais elle assure un taux de couverture très faible. Elle n'a pas les moyens d'affronter la concurrence des armements européens qui sont intéressés par le marché d'importation Algérien. C'est l'Etat qui vole au secours de la compagnie maritime qui a une assise financière fragile.

Face aux difficultés générales que connaît le secteur portuaire Algérien, l'Etat a décidé de réagir en proposant une réforme du modèle de gestion portuaire afin d'encourager les investisseurs privés nationaux et étrangers à investir dans les ports. Il opte pour une privatisation des activités portuaires commerciales (décret des 16 et 17 avril 2006). Ce décret précise que la privatisation touche l'ensemble des ports Algériens et que les ports pétroliers d'Arzew, de Skikda et de Bejaia seront concédés à la société nationale pétrolière la Sonatrach. Le secteur des transports fait partie des secteurs proposés au partenariat et à la coopération Algéro-française qui est bien engagée : réalisation du métro d'Alger confiée à des entreprises françaises ainsi qu'électrification du réseau ferré et gestion du nouvel aéroport d'Alger. Sur l'enveloppe financière de 55 milliards de dollars réservés au plan quinquennal 2005-2009, 10 milliards de dollars reviennent aux secteurs des transports.

C. Le partenariat euro-méditerranéen

Fondée à l'initiative du président français le 13 juillet 2008, l'Union pour la Méditerranée (UPM) rassemble des Etats riverains de la Méditerranée et l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne. L'UPM compte 43 membres : les 27 de l'Union européenne, l'Albanie, l'Algérie, la Bosnie, l'Egypte, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc, la Mauritanie, le Monténégro, la Palestine, la Syrie, la Tunisie et la Turquie. L'UPM est le prolongement de l'Euro-méditerranéen décidée à Barcelone en 1995 et dont le partenariat avec les pays de la rive sud était à bout de souffle. L'UPM veut construire la façade maritime sud de la Méditerranée, insuffler une nouvelle dynamique dans le secteur des transports, renforcer celle qui existe dans le domaine de

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

l'énergie et lutter contre la pollution. Sur le plan des transports, l'UPM compte soutenir la réalisation du corridor multimodal trans-maghrébin¹⁰.

Le projet de construction de l'autoroute maghrébine pourrait promouvoir les échanges. Cette autoroute sera d'une longueur de 6 850 kilomètres. Elle s'étend de Nouakchott à Tobrouk à l'extrême est de la Libye. Elle va desservir cinquante-cinq villes d'une population de cinquante millions d'habitants, vingt deux aéroports internationaux, les principaux ports et les terminaux ferroviaires. C'est un premier pas vers l'intégration régionale sud-sud.

Sur le segment maritime, l'UPM plaide pour le développement et la construction d'autoroutes maritimes de façon à relier les différents ports de la Méditerranée et assurer une meilleure fluidité du trafic. La commission pourra identifier des projets d'autoroutes de la mer et prévoit la possibilité d'un soutien financier pour leur développement. Au niveau du Maghreb, le Maroc a déjà saisi sa chance. Il a construit un nouveau port Tanger Med pour un coût d'un milliard de dollars. Ce port polyfonctionnel a une capacité de traiter 4 millions EVP1. Avec une zone franche logistique commerciale et industrielle de 500 km², 120 000 emplois directs et indirects seraient créés autour de la zone franche, cinq fois plus que la création du port lui-même. Le Maroc veut posséder un port international de l'Europe du Sud et des grands flux Est - Ouest (Nord- Atlantique-Pacifique). Et la première autoroute maritime a été ouverte récemment entre Tanger Med et Barcelone. Pour le Maroc, le partenariat Euro-méditerranéen n'est pas un mythe mais une réalité. Les grandes compagnies ont installé leurs hubs sur la façade européenne de la Méditerranée avec comme pivots (Algesiras, Valence, Cagliari, Gioia Tauro, Tarente et Marsaxlokk). Actuellement avec la croissance du trafic, ces hubs sont congestionnées et les armateurs sont intéressés par les nouvelles opportunités qui peuvent s'offrir sur la façade sud de la Méditerranée notamment au Maghreb. L'Algérie demeure retardataire. Pourtant elle occupe une position centrale au sein du Maghreb et le port d'Alger aurait pu jouer le rôle de hub même pour les pays enclaves : le Niger et le Mali¹¹.

A l'heure des autoroutes maritimes, l'Algérie consciente des faiblesses de ses ports, a adopté une politique d'investissement et de modernisation des ports qui s'étale jusqu'en 2015. La priorité a été accordée au port d'Alger. Il a été doté d'un portique et on envisage

¹⁰ Mohamed-Cherif, F-Z, op cit, p 60.

¹¹ Mohamed-Cherif, F-Z, op cit, p 61.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

la construction d'un nouveau terminal a conteneurs d'une capacité de 500 000 EVP. Il nous semble que c'est une occasion pour établir un partenariat ou introduire un acteur privé pour gérer ce nouveau terminal. Evidemment cela sous-entend la mise en place de concession du terminal. Dans le cas Algérien, les relations de partenariat doivent se faire par des actions décentralisées, menées par des acteurs maritimes européens en relation directe avec leurs partenaires Algériens et cette approche plus souple donne déjà de bons résultats.

Par exemple, la compagnie française CMA innove dans la desserte des ports Algériens. Elle offre un transport multimodal à partir du port de Marseille à destination du port sec de Rouïba (banlieue d'Alger) en passant par le port d'Alger pour la première phase et elle envisage d'élargir son offre au port de Bejaia à destination d'un nouveau port sec de Bordj Bou Arreridj à Sétif. La compagnie française intervient par le biais de Rail Link qui est une de ses filiales, qui agit comme un commissionnaire. Elle propose des services logistiques à ses clients Algériens. Elle travaille en coopération avec la SNTF, la Société nationale de transport ferroviaire Algérienne. Et joindre l'Algérie depuis Anvers ou le Havre par Marseille par des lignes de trains complets améliore le temps de transit : 6 jours pour la livraison d'un conteneur d'Anvers à Alger au lieu de 15 jours par l'itinéraire classique, c'est-à-dire par transbordement en Méditerranée.

Par ailleurs, la compagnie œuvre pour offrir un service maritime de qualité à destination de l'Afrique du Nord. Elle a inauguré en 2007 une nouvelle ligne hebdomadaire « North Africa Express » sur la ligne asiatique et utilise le hub de Malte pour desservir les pays du Maghreb par l'intermédiaire de feeders. Un service rapide relie Taiwan à Alger en 21 jours. Afin de dynamiser les échanges commerciaux, le port de Marseille Fos tient à sceller ses liens économiques avec l'Algérie pour laquelle il demeure une plateforme d'échanges incontournable avec les pays d'Europe et d'Asie. Il présente plusieurs avantages concurrentiels : son offre maritime conséquente avec 81 escales mensuelles, ses futurs terminaux a conteneurs, sa mobilisation pour le développement des trafics de marchandises sur remorques, un secteur qui intéresse particulièrement l'Algérie puisqu'il a progressé de 10 % en 2007¹².

Ces exemples montrent qu'il peut y avoir des collaborations fructueuses entre les partenaires des deux rives et qui devraient s'élargir au domaine de gestion et

¹²CHERIF-M, F-Z, op cit, p 62.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

d'aménagement portuaire, a la formation des cadres portuaires Algériens, par la signature de conventions de partenariat entre deux ports par exemple entre celui d'Alger et Marseille. Cette forme de coopération nous parait plus crédible que celle créditée par les politiques. On a l'exemple de l'UMA (Union du Maghreb arabe) auxquels les acteurs n'ont pas adhéré parce qu'elle a été décidée par le sommet. La coopération Euro méditerranée à l'heure de l'UPM est plus concrète dans le domaine de l'énergie que dans celui des transports.

Le passage pour l'Algérie à l'économie de marché a permis la dépendance des exportations et des importations des produits, quel que soit leur nature qui a sensibilisé la façon de voir les choses avec la mondialisation et l'élargissement des ports, soit pétroliers ou marchand en matière d'infrastructure et de flotte navigante.

III. SECTION 3 : LA FLOTTE MARCHANDE MONDIALE

La composition de la flotte mondiale reflète les exigences des échanges maritimes de divers produits de base, notamment des vrac secs et liquides et de produits manufacturés, en raison de la conteneurisation croissante des produits manufacturés, la part de la flotte des ports conteneurs dans la flotte mondiale est passée de 1,6 % en 1980 à plus de 13% en 2011. Cette progression se fait principalement au détriment des navires de charge classique, dans la part dans la flotte mondiale à été ramener de 17% à 7,8% au cours de la même période.

A. Les dix grands ports mondiaux et l'évolution de la taille des navires

Pour satisfaire les exigences de la mondialisation, l'industrie maritime entre actuellement dans une ère de mutation vers le gigantisme qui n'est pas sans conséquences sur les installations portuaires mondiales.

1. Les dix grands ports mondiaux

La part mondiale des ports à conteneurs dans le trafic maritime est de 25 %, Par conséquent la part de la production mondiale de conteneurs atteint 66% il est considéré comme le leader mondial du transport de conteneurs l'entreprise danoise Maerks.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

Une seule firme chinoise (CIMC) contrôle la moitié de la production mondiale de conteneurs. La Chine produit les deux tiers des conteneurs du monde. Un conteneur coûte environ 1500 € et a une durée de vie de 15 ans. On estime qu'environ 12 millions d'EVP circulent en ce moment dans le monde. Le tableau N°4 ci après résume les dix grands ports mondiaux.

Tableau N°4 : Les 10 grands ports à conteneurs mondiaux 2011.

Rang	Port	Pays	EVP /2011	Tonnage/2011	EVP/2012	Tonnage/2012
1	Shanghai	Chine	31,7	727	32,5	736
2	Singapour	Singapour	29,9	531	31,6	538
3	Hong Kong	Chine	24,2	277	23,1	269
4	Shenzhen	Chine	22,6	223	22,9	228
5	Busan	Corée du sud	16,2	270	17,12	299
6	Zhoushan-Ningbo	Chine	14,7	691	16,8	744
7	Guangzhou	Chine	14,4	429	14,7	434
8	Qingdao	Chine	13	375	14,5	402
9	Dubaï	Emirat arabes Unis	13		13,3	
10	Rotterdam	Pays- bas	11,8	434	11,9	441

Source : Américain Association of port Authorities, PDF, Article en ligne accessible sur [www.latecruiseneews.com/.../aapa-american-association-of-port-authorities], 2013.

D'après le tableau N°4 nous constatons que Shanghai est le 1^{er} port mondial est en effet le symbole de l'explosion de ces ports chinois qui, depuis quelques années, assurent l'essentiel du commerce maritime mondial (rappelons que, aujourd'hui, la Chine concentre près des ¾ de l'activité mondiale des conteneurs).

Pour le trafic de cargos comme celui de conteneurs, les places sont occupées en 2011 par des ports asiatiques. Shanghai (Chine) arrive en tête avec 727 millions de tonnes et 31,7 millions d'EVP, suivi par Singapour : 531 millions de tonnes et 29,9 millions d'EVP. Pour le transport par cargo, le seul port non-asiatique est Rotterdam (Pays-Bas), en 4^e position, avec 435 millions de tonnes, et 7 des 10 premiers ports sont chinois. Pour

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

le transport par conteneurs, Rotterdam arrive en 10^e position (11,8 millions d'EVP). 6 des 10 premiers ports mondiaux sont chinois pour le transport par conteneurs. Les deux restants étant Singapour et le port de Busan, en Corée du Sud. Rotterdam est le seul port européen venant jouer les trouble-fête à la 4^{ème} place¹³.

2. Evolution récentes sur le marché du transport conteneurisé

L'offre de transport conteneurisé a progressé de 5 % au cours du deuxième semestre 2012, grâce à l'entrée en flotte de nombreuses unités de grande taille, sur un marché caractérisé par une concentration croissante des compagnies. Le tableau N°5 ci après montre les dix premiers armements de la ligne régulière.

Tableau N°5 : Les dix premiers armements de la ligne régulière

Rang	Opérateur	Total du 1 ^{er} semestre 2012	
		EVP	Nombre de navires
1	Maersk	2, 618,728	637
2	MSC	2, 213,641	470
3	CMA CGM	1, 358,014	406
4	CCL	721,361	660
5	Evergreen Line	681,995	181
6	Hapag-Lloyd	649,455	144
7	APL	602,279	135
8	CSCL	584,011	154
9	Hanjin Shipping	559,168	109
10	MOL	510,863	112

Source: Alphaliner top 10 Operated fleets as per 17 July 2012.

Au 1er juillet 2012, les vingt-cinq premiers armateurs mondiaux du secteur de la ligne régulière conteneurisée contrôlaient 87 % de la flotte globale. Le « top-ten » des grands armements mondiaux reste inchangé au premier semestre, à l'exception du 5^{ème} rang, où Hapag-Lloyd a été remplacé par l'armement taïwanais Evergreen. En revanche, les trois premiers rangs sont toujours occupés par les trois compagnies européennes leaders du transport conteneurisé Maersk Line, avec une flotte de 637 navires pour 2,6

¹³ Vanney-J-R: géographies de l'océan global, Gordon and Breach , 2001, p 2.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

millions d'EVP, suivi par MSC, avec 470 ports conteneurs et une capacité de 2,2 millions d'EVP¹⁴, et par CMA-CGM, avec 406 navires et une capacité de 1,3 million d'EVP. Par rapport au semestre précédent, on observe toutefois que les écarts se creusent entre CMA-CGM et les deux autres compagnies européennes. Les plus grands armements mondiaux ont encore un nombre important de navires en construction, représentant entre 13% et 63% de la flotte existante, selon les armements. Avec 6 navires en construction (4% de sa capacité actuelle), CMA-CGM fait figure d'exception dans le panorama des compagnies de transport conteneurisé.

Il faut souligner néanmoins que sur les premiers mois de l'année on a observé un fléchissement du rapport entre navires en construction et flotte en service comparé aux semestres précédents, ce qui se traduira par une baisse des livraisons futures. Les nouvelles commandes ont également baissé. Face à une situation de surcapacité persistante et à la frilosité du secteur bancaire à concéder des financements, les compagnies ont pour la plupart abandonné une stratégie de développement fondée sur l'accroissement des flottes et réduit leurs investissements.

Certaines compagnies ont même été obligées de renoncer à leurs plans d'investissements, faute de soutiens financiers sur le marché. C'est le cas par exemple d'Evergreen, qui pour la première fois dans son histoire n'a pas réussi à trouver un financement pour la commande de 10 porte-conteneurs de 13.800 EVP qu'il avait passée en avril. Le problème a été réglé courant l'été, mais les difficultés de l'armement ont été réelles. Néanmoins, le constat du ralentissement de la demande de nouvelle unité est à nuancer parce que, malgré cette baisse en début d'année, les commandes ont recommencé à croître légèrement à la fin du semestre.

Une amélioration sur le front de la surcapacité n'interviendrait qu'à partir de 2014, selon les estimations, puisqu'en 2013 la capacité livrée devrait rester importante, alors que les démolitions pourraient baisser. Néanmoins, les avis divergent. Par exemple, la direction de Maersk prévoit que la flotte mondiale sur le marché du transport conteneurisé restera en surcapacité jusqu'en 2016-2017.

¹⁴ Direction général des infrastructures, de transport et de la mer : « analyse de la conjoncture économique transport maritime », rapport, 1^{er} semestre 2012, p 8.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

3. L'évolution de la taille des navires

Sur le marché Asie-Europe, les porte-conteneurs affichent aujourd'hui une capacité moyenne de 9.500 EVP, soit 500 de plus qu'à la fin du premier semestre 2011, en raison de l'arrivée sur le marché des unités de MSC et de China Shipping. Ces évolutions s'inscrivent dans une tendance générale, observée sur tous les marchés, à concentrer les investissements sur des unités de grande taille. D'après MLTC/BRS, sur les 568 navires en construction au 1er trimestre 2012, 134 étaient des navires de plus de 10 000 EVP, contre seulement 130 navires de ce type actuellement en service¹⁵. A côté des trois leaders européens du marché, qui poursuivent cette stratégie, les autres compagnies misent de plus en plus sur l'accroissement de la taille de leurs navires. En particulier, Evergreen, 5ème opérateur mondial, et APL, numéro 7 du marché, affichent des carnets un nombre de commandes particulièrement élevé, avec 62 unités de plus de 7500 EVP. À noter également qu'en mars a eu lieu la première mise en service d'un navire de plus de 10 000 EVP sur le transpacifique. Auparavant, seuls 2 navires de 10 000 EVP étaient déployés sur ce marché.

Ces évolutions appellent plusieurs remarques. Tout d'abord, les ports des Etats-Unis ne sont pas dimensionnés pour accueillir des navires surdimensionnés. Ensuite, les économies d'échelles sont questionnables au-delà de 9 500 EVP sur le transpacifique. Par conséquent, se pose la question de la capacité réelle du marché à absorber tout le carnet de commande des navires de plus de 10 000 EVP.

B. Evolution des taux de fret et de remplissage des navires

Malgré le contexte économique difficile, les compagnies maritimes ont réussi à maintenir des taux de remplissage élevés sur tous les marchés de la ligne régulière. Ce résultat a été possible grâce, d'une part, à des mesures de rationalisation basées sur la mise en place d'accords de partenariat entre armements, qui ont permis de partager les volumes transportés sur les principales lignes conteneurisées, et d'autre part, grâce à des stratégies d'adaptation constante des navires remis à la chaîne. Le dernier semestre s'est caractérisé par un approfondissement de la tendance à la mutualisation de l'offre de transport que

¹⁵ Direction général des infrastructures, de transport et de la mer : « analyse de la conjoncture économique transport maritime », rapport, 1^{er} semestre 2012, p9.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

l'on avait commencé à observer fin 2011¹⁶. Après l'accord opérationnel entre MSC et CMA-CGM au semestre précédent, 2012 a vu la naissance de la G6 Alliance, entre les six compagnies membres de la New World Alliance et de la Grand Alliance, celle de l'accord tripartite entre CMA-CGM, le chinois China Shipping Container Line (CSCL) et United Arab Shipping Company (UASC), sur le marché entre l'Asie et le Moyen-Orient, et celle d'un nouveau partenariat entre CMA-CGM et Maersk sur leurs liaisons entre l'Extrême-Orient et la Méditerranée occidentale. Le nombre de navires en « lay up » a augmenté plus rapidement que les livraisons de nouvelles capacités. Ces rationalisations des services ont suivi les mesures précédentes de réduction des vitesses (slow steaming) et se sont accompagnées de quelques décisions ponctuelles, telle le choix de Maersk, fin mars, d'arrêter les réservations sur le marché Asie-Europe du fait de la baisse de la demande consécutive au Nouvel An chinois. Ces mesures de rationalisation ont aidé le secteur à contrer le ralentissement de l'économie mondiale, le prix élevé des soutes et la surcapacité de transport sur les grandes lignes. Elles se sont accompagnées de la mise en place, par les compagnies, de programmes de rétablissement des taux de fret sur les principales lignes.

Sur les routes Asie-Europe, par exemple, les taux de fret ont connu trois hausses significatives au cours des derniers mois, la plus importante en début d'année, lorsque les tarifs ont doublé, passant de 700\$ par EVP à environ 1400\$ entre janvier et février. Au total, sur le dernier semestre, les taux de fret des routes Asie-Europe ont été relevés de 700 à 1800\$ par EVP. Bien que moins spectaculaire et plus contrastée, le marché Transpacifique a vu les taux de fret passer de 900\$ en début d'année à presque 1300\$ en fin de période. Des politiques de restauration tarifaire ont également eu lieu sur les autres marchés mondiaux, notamment sur l'axe Nord-Sud, au Moyen-Orient et sur les liaisons entre l'Asie et l'Amérique latine et l'Océanie.

C. Prévion et situation des compagnies

Selon la plus part des analyses, en dépit des évolutions positives observées jusqu'à présent, les taux de 1600-1800\$ par EVP peuvent être considérés comme des sommets. En effet, leur croissance a commencé à s'estomper en fin de période. Entre fin juin et

¹⁶ Direction général des infrastructures, de transport et de la mer : « analyse de la conjoncture économique transport maritime », rapport, 1^{er} semestre 2012, p 10.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

juillet, les taux ont subi des baisses de 10 %. Les mois à venir devraient ainsi se caractériser par un retour aux tendances baissières précédentes, les mesures de rationalisation de l'offre n'étant plus suffisantes à cacher les conséquences de la surcapacité persistante des marchés¹⁷.

En outre, nonobstant l'appréciation des taux de fret au cours du semestre passé, toutes les compagnies prévoient pour 2012 des résultats financiers négatifs ou – au mieux – neutres, dans le cas où les taux de fret devaient continuer leur progression. Seule CMA-CGM table sur un retour à des résultats positifs d'ici la fin de l'année.

Dans le secteur du transport conteneurisé, on commence à observer des premières améliorations. En effet, malgré une augmentation des flottes mondiales de porte-conteneurs, consécutive à des livraisons importantes tout au long des six derniers mois, la capacité disponible sur le marché a baissé, l'augmentation des unités inutilisées ayant été plus forte que celle des nouvelles entrées en flotte. Cela a permis aux armateurs d'enregistrer une hausse des taux de fret sur tous les marchés.

A l'horizon 2013, les perspectives restent néanmoins préoccupantes tant pour le secteur du transport conteneurisé que pour les autres secteurs du shipping, en raison d'un niveau de livraison qui restera important.

La capacité devrait continuer à croître à un rythme très proche de celui de 2012 pour le secteur des porte-conteneurs. Des améliorations concrètes ne sont prévues qu'à l'horizon 2015, en répercussion de la chute de nouvelles commandes au cours des derniers mois. Toutefois, cette prévision pourrait être à revoir si la tendance à la reprise des commandes observée à la fin de ce semestre venait à se confirmer les prochains mois.

¹⁷ Direction général des infrastructures, de transport et de la mer, op cit, p 10.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

Conclusion du chapitre

Le constat majeur sur les ports algériens est qu'ils partagent un certain nombre de caractéristiques propres aux pays centralisés et/ou en développement. Les difficultés et contraintes rencontrées tendent à freiner l'adaptation de ces ports aux exigences de la mondialisation de l'économie maritime. Une chaîne de transport fractionnée port à port et non pas de bout en bout, un faible taux de conteneurisation et le sous-équipement portuaire sont autant d'obstacles que les ports algériens doivent surmonter pour relever les défis de la mondialisation, malgré les efforts d'investissement récents et en cours.

À l'heure où l'Europe et les opérateurs portuaires mondiaux sont dans la logique des « autoroutes de la mer » et des « hubs », le bilan proposé sur la qualité de l'activité portuaire et maritime algérienne s'avère particulièrement préoccupant. Les ports algériens sont en décalage par rapport aux opportunités offertes par les compagnies maritimes et le pays à une longue route à faire pour se mettre au diapason. L'ensemble des transformations de la mondialisation entraîne le besoin de déplacer des volumes de plus en plus grands de fret entre continents. Dans ce sens, la conteneurisation et toute l'évolution qu'elle a générée, a été une nécessité pour réalimenter le processus d'intégration de la production, des marchés et de l'économie au niveau mondial.

CHAPITRE III : LA CONTENEURISATION EN ALGERIE ET LA FLOTTE MARCHAND MONDIALE

Chapitre VI :

ETUDE D'UN CAS PRATIQUE

SUR LA GESTION DES

CONTENEUR ET LA

PROCEDURE DE

DEDOUANEMENT AU SEIN DE

BMT

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

Introduction du chapitre

Le transport intermodal nécessite le passage par des installations fines équipées de moyens de manutentions permettant le transfert du rail à la route, de la mer au rail ou à la voie fluviale et vice versa. Ces installations sont communément appelées TERMINAL en langage maritime et dans les pays de culture anglo-saxonne¹. Ainsi défini, le terminal à conteneur apparaît comme une plate-forme, constituant un maillon important dans la chaîne de transport et reliant le port d'embarquement et de débarquement au point de destination finale où la marchandise devra être livrée.

Pour garantir le respect de toutes les obligations en matière de dédouanement, le déclarant doit respecter une procédure qui informe du régime douanier assigné aux marchandises. Lors du dédouanement, la procédure précise la situation juridique attribuée à la marchandise, c'est-à-dire le régime sous le quel elle est placée. Certains régimes comme l'exportation ou l'importation simple ont un caractère définitif. D'autres régimes appelés « régimes économiques » permettent de répondre à des situations plus complexes d'utilisation ou d'entreposage temporaire d'une marchandise.

Dans ce chapitre, il ya trois sections la première la présentation de l'organisme d'accueil BMT, la deuxième étude de cas pratique sur la gestion des conteneurs, et la troisième un cas de dédouanement de la marchandise au sein de BMT.

I. SECTION 1: PRESENTATION DE L'ORGANISME D'ACCUEIL

Le port de Bejaia change de dimension et adopte une manière d'évoluer en plus grande conformité avec les exigences de la libéralisation économique. Pour répondre aux normes techniques universelles dans le domaine portuaire, l'EPB a réalisé une joint-venture nommée BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal) comme forme de partenariat avec une Société Singapourienne (PORTEK), pour l'organisation et l'exploitation d'un terminal polyvalent, pour le traitement des conteneurs et de céréales.

Dans cette section, nous traiterons la présentation de BMT et ces différentes directions et la fonction principale BMT.

¹ Guide de la conteneurisation et des techniques intermodales, Ed Celse, paris, 1992, p 249.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

A. Présentation et la situation géographique de la BMT

BMT - SPA est une jointe venture entre l'Entreprise Portuaire de Bejaia et PORTEK Systems & Equipment. EPB est l'autorité portuaire qui gère le port de Bejaia. PORTEK Systems and Equipment, une filiale du Groupe PORTEK, est un opérateur de Terminaux à conteneurs présent dans plusieurs ports dans le monde et également spécialisé dans les équipements portuaires. L'emplacement du terminal à conteneurs se situe au niveau du quai dans l'enceinte portuaire, avec quatre postes à quai spécialement affectés au conteneur. Le terminal est entièrement clôturé, gardé et sous surveillance électronique avec un accès dédié et spécialisé.

En plus des terre-pleins pour la gestion des conteneurs vides, les zones d'emportage/dépotage et le parc engin pour les équipements de manutention, le terminal dispose d'installations spécialisées de grande capacités de stockage, en l'occurrence une zone spécialisées aux conteneurs frigorifique et une zone réservée aux produits dangereux (CTMD).

1. Créations de la BMT

BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal) provient de l'accord de partenariat sous forme de joint-venture entre l'EPB et une firme Singapourienne PORTEK. Elle a été créée officiellement sur un accord du gouvernement en juillet 2004. Erigée sous forme de société par actions (SPA), son capital social s'élève à cinq milliards (5.000.000.000) de dollars américaines répartis à raison de 51% pour l'EPB et 49% pour POURTEK.

2. Situation géographique de la BMT

BMT implantée au cœur du port de Bejaia, ce dernier est l'un des ports algériens les plus performants. Situé au centre du pays, la situation géographique de la BMT offre des commodités exceptionnelles aux entreprises. Elle se situe à quelque minute de l'aéroport de Bejaia ; la gare maritime est voisine de la BMT. Ce qui offre entre autres des facilités en matière de transport de marchandises de toutes natures vers d'autres destinations et des infrastructures routières reliant la ville de Bejaia à l'arrière-pays. Sur le globe terrestre, la

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

BMT se positionne entre 36degrés 45 minutes 24 secondes de latitude Nord et 05degrés 05minutes 50 secondes de longitude Est².

B. Structure organisationnelle et fonctionnelle de la BMT

Ils existent cinq direction dans la BMT sont comme suite³ :

1. Direction Générale (DG) : A sa tête le directeur général qui gère l'entreprise, a le pouvoir de décision, administre l'entreprise, assigne des directives pour les différents structures et fait la liaison entre les directions de l'entreprise. On distingue trois cellules qui sont comme suite :

- Cellule d'Audit et Contrôle de Gestion : Assure le suivi et l'audit des procédures et la veille réglementaire.
- Cellule Sécurité : Assure la sécurité de la marchandise, du parc à conteneurs et la propreté de l'entreprise et de son environnement.
- Cellule QHSE : Assure la mise en œuvre et suivi du plan QHSE de l'entreprise.

2. Direction des Ressources Humaines et Moyens (DRHM) : Ils existent deux services ils sont comme suite :

- Service RH : Mettre en œuvre des systèmes de gestion intégré à la stratégie de l'entreprise et qui traduise une adéquation entre les impératifs économiques et les attentes du personnel. Pour cela la véritable importance de cette structure réside dans la recherche de meilleur potentiel, le conservé on lui offrant les meilleurs conditions (salaire, climat de travail et environnement) et de le développer avec des formations.
- Service achats et projets généraux: Chargé des achats et de la gestion des stocks de l'entreprise.

3. Direction des Opérations (DO) : Assure la planification des escales, de parc à conteneurs et la planification des ressources; équipes et équipements. Elle prend en charge les opérations de manutentions, comme la réception des navires porte conteneurs et leurs chargement et

² Brochure de l'entreprise BMT

³ Voir annexe N° 03

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

déchargement, comme elle suit les opérations de l'acconage tel que : le suivi des livraisons, dépotages, mise a disposition des conteneurs vides, traitement des conteneurs frigorifiques, et la sécurité au sein de terminal. On distingue quatre services

- Service Acconage : Assure la gestion des opérations aux niveaux du terminal.
- Service Manutention : Assure la gestion des opérations aux niveaux des navires.
- Service Ressources : Assure une meilleure affectation des équipements et ressources.
- Service Logistique : Assure le suivi des moyens logistiques ainsi que la prestation logistique globale.

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

- Service Marketing : Assure la promotion de l'image de marque de l'entreprise et la mise en œuvre du plan d'action.
- Service commercial : Suit la facturation, la gestion de portefeuille client et le recouvrement
- Service informatique : Assure le bon fonctionnement du CTMS, la maintenance du parc informatique de l'entreprise et le développement de nouvelles applications aux différentes structures.

5. Direction des Finances et de Comptabilité (DFC) : Procède à l'enregistrement de toutes les opérations effectuées par l'entreprise au cours de l'année. Elle est constituée de deux services :

- Service comptabilité: Procède au contrôle et l'enregistrement de toutes les factures d'achat, de prestation et d'investissement.
- Service finances : Procède au règlement de toutes les factures d'un coté et de l'autre à l'encaissement de toutes les créances de l'entreprise émis à la banque.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

6. Direction Technique (DT): Assure une maintenance préventive et curative des engins du parc à conteneurs.

C. Effectif de la BMT par catégorie socioprofessionnelles 2014

Après un constat établi, nous avons compris qu'une partie des effectifs de BMT sont déployée sur une seule direction qui est la direction des opérations, soit 63.56% des effectifs total de BMT qui gère presque la totalité des opérations de manutention et la gestion du terminal a conteneur. Cependant l'activité principale de BMT se déroule dans cette direction, elle à besoins de grand moyenne humaine (ressource). Les effectifs de la BMT sont présentés dans le tableau N°6 ci après.

Tableau N°6 : effectifs de la BMT par catégorie socioprofessionnelles 2014

N°	Directions	CDI	CDD	CTA	Journalier	Pré emploi	Total
01	Direction générale	39	14	01	03	0	57
02	Direction de ressources humaines et moyennes	29	02	0	13	01	45
03	Direction des finances et comptabilité	10	0	0	0	0	10
04	Direction du marketing	14	03	01	0	0	18
05	Direction des opérations	198	46	12	72	0	328
06	Direction technique	26	03	13	14	02	58
<i>Totaux</i>		316	68	27	102	03	516

Source : revue de la BMT 2013

D. Les activités de la BMT

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

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

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

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

E. Les Atouts de la BMT

BMT met à la disposition de ses clients une Technologie et un savoir-faire dans le traitement du conteneur pour leur assurer :

- Une rade et un port non congestionné.
- Un tirant d'eau d'au moins de 12 m.
- Des quais spécialisés pour le conteneur.
- Un personnel bien formé et motivé.
- Des moyens modernes pour une meilleure productivité.
- Un guichet unique pour faciliter les procédures de transit en douane.

F. Les opérations de terminal BMT

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

1. Opération de planification : elle comprend les opérations de planification des escales relatives à la programmation des accostages et des postes à qui, des planifications déchargement /chargement, et planification du parc à conteneur (vide, dépotage, enlèvement et restitution des conteneurs vides au parc), et enfin planification des ressources matérielle et humain et mécanique.

2. Opération de manutention : elle comprend les opérations d'embarquements et débarquements des conteneurs, et la réception des navires ports conteneurs. Elle est opérationnelle de jour comme de nuit, répartie en deux shifts de 7h à 13h, de 13h à 19h avec un troisième shift over-time optionnel qui s'étale jusqu'à 07h du matin.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

3. Opération d'acconage : c'est la gestion des conteneurs après le débarquement. on distingue plusieurs opérations comme le transfert des conteneurs vers les zones d'entreposage, et le transfert des conteneurs frigorifique vers les zones (reefers), et le suivi des visites des conteneurs par les services concernés, et le changement de position des conteneurs, et le suivi des livraisons et des dépotages, ainsi que le suivi des restitutions et des mises à quai, enfin la mise à disposition des conteneurs vides pour empotage.

BMT avait procédé à la définition et à l'achat de produits, équipements, et de système de gestion de terminal permettant d'atteindre une très bonne productivité dans l'exploitation, une efficacité dans les opérations de planification, de manutention et d'acconage avec un suivi et une traçabilité des opérations .

II. SECTION 2: ETUDES DE LA GESTION DES CONTENEURS AU NIVEAU BMT

Dans le volet du transfert de savoir-faire et de technologie, les équipes de BMT ont réussi les paris de la maîtrise de la manutention des conteneurs et de la maintenance des équipements, tels que portiques de quais sur rails de type panamax et les portiques gerbeurs sur pneus permettant de gerber des conteneurs sur six position.

L'utilisation d'un système informatique spécialisé pour la gestion des opérations du terminal à conteneurs à permis aux équipes de BMT de s'imprégner des techniques et procédures innovantes en matière de management des opérations d'un terminal à conteneurs conforme aux standards internationaux.

A. Technologies acquise pour l'innovation et la productivité de la BMT

L'entreprise dispose d'un personnel rodé aux nouvelles dispositions et technologies de gestion de terminal à conteneurs, lui permettant d'être leader en termes d'efficacité et de qualité de service en Algérie.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

1. Système de gestion informatique « CTMS »

BMT dispose d'un système logiciel de gestion du Terminal à conteneurs moderne (CTMS) qui a pour objectif d'effectuer des activités en temps réel, d'assurer une bonne planification du Terminal, d'offrir un niveau élevé de l'efficacité opérationnelle pour ses clients, d'améliorer le service et s'adapter aux besoins des clients.

Le CTMS assure plusieurs tâches telles que :

- Le suivi du processus d'importation et d'exportation ;
- La gestion des restitutions des conteneurs (vides ou pleins) ;
- Le suivi de dépotage des conteneurs ;
- La planification de navires et du parc à conteneurs ;
- Le suivi des opérations de chargement et de déchargement ;
- La réception des conteneurs à l'exportation ;
- Le suivi des opérations de shifting (shift) au niveau du parc à conteneurs ;
- La facturation des clients ;
- Le suivi du processus d'importation et d'exportation ;
- La gestion de retour des conteneurs vides au terminal.

2. Système logiciel de gestion des escales « PDS »

Le PDS autrement dit le Système de Détection de Positionnement, permet de détecter tous les mouvements du conteneur en fournissant la position des appareils de manutention lorsque le conteneur est manipulé en employant le GPS. La planification des navires porte-conteneurs (Bay plan) constitue : le plan de chargement et de déchargement, la planification des moyens, et le plan de stockage sur terre-pleins, et aussi le contrôle et monitoring des opérations.

3. Système logiciel de gestion des opérations « RDS »

Pour accroître sa compétitivité, BMT doit optimiser la gestion de ses parcs à conteneurs. A cet effet des stratégies fondamentales consistant à contrôler en temps réel les équipements de manutention de conteneurs et à assurer des cadences de chargement et déchargement plus rapides, ce qui bien entendu nécessite de disposer d'informations adéquates concernant les

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

aires de transbordement et de stockage. Pour cela, un système qui englobe tous les éléments de transmissions de données par radio fréquence (RDS) affecté à la gestion des conteneurs en ligne et en temps réel s'avère vital dans la perspective d'une gestion performante des vastes quantités d'information associées aux flux de conteneurs entrants et sortants du terminal.

Le RDS fonctionne sur la base d'une transmission de données sans fil via les signaux hertziens numériques, opérant à une fréquence déterminée. La transmission sans fil (wireless) maintient une liaison radio bilatérale entre un Terminal mobile au niveau d'un poste de travail (au niveau des parcs à conteneurs ou sur le quai) et le serveur principal sur lequel tourne le CTMS. Le Terminal mobile est utilisé par les employés des opérations pour collecter et visualiser les données concernant la gestion du parc à conteneurs. Ce Terminal mobile peut être portable, mais il peut aussi être monté sur un portique ou sur tout autre type d'équipement de levage.

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

- Mise à dispositions d'informations actualisées en temps réel.
- Cadences de chargement et déchargement plus rapides.
- Temps de réponse plus brefs.
- Meilleure utilisation des ressources humaines et matérielles.
- Productivité des ressources accrue.
- Plus grande précision et niveaux de services améliorés.
- Les conteneurs ne sont plus égarés.
- Opérations au niveau des aires de stockage sont plus rapides et plus efficaces
- Opérations plus rapides au niveau des postes de transbordement.
- Flexibilité dans la reprogrammation des ressources et des tâches.

La mise en place du RDS a été nécessitée afin de réaliser des objectifs en termes de qualité de service, de rapidité, de productivité et d'utilisation rationnelle des ressources.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

4. Système logiciel de gestion Reconnaissance Optique de Caractère

Pour améliorer l'efficacité et la productivité de la manutention des conteneurs en transit dans le Terminal à conteneurs, BMT a opté pour une installation du système OCR basé sur la reconnaissance des caractères. OCR est conçu pour identifier en temps réel tous les conteneurs entrant dans le Terminal ou sortant. Au moment où le conteneur (transporté par camion) s'engage dans le Terminal ou lorsqu'il en sort, le système OCR saisit et archive les numéros des conteneurs et enregistre l'heure d'arrivée ou de sortie du conteneur, Equipé de caméras à balayage linéaire ultra rapides et à haute résolution. Le système OCR reconnaît l'image vidéo de chaque numéro d'identification inscrit sur les conteneurs et transmet ces numéros au CTMS. Le système est conçu pour reconnaître les codes conformes à la norme ISO sur les conteneurs transportés par les camions. Ce système a un avantages de suivi en temps réel devrait permettre à BMT d'accroître l'efficacité des opérations de suivi et donnera aux utilisateurs une information précise, ce qui améliorera les services à la clientèle et diminuera les retards et les coûts associés à la manutention et au transit des conteneurs.

B. Procédure de traitement du conteneur

Toutefois, dans un terminal à conteneurs, les conteneurs sont stockés dans l'aire de stockage (cour) qui est séparée en blocs (cinq blocs A, B, C, D, E). Et chaque bloc est séparé a des slots la où un bloc n'est qu'une grille formée de tronçons adjacents horizontaux formant les baies et des tronçons adjacents verticaux formant les rangées. Les conteneurs sont stockés en piles composés de plusieurs niveaux appelés encore étages. La position d'un conteneur dans la cour est caractérisée par une adresse spécifique formée du bloc, baie, rangée, étage. Le nombre d'étages maximal dépend de l'équipement de manutention mis en disposition dans le terminal. Un bloc est généralement composé de 6 lignes (rangées). Chaque ligne est formée de 20 baies ou plus qui peuvent atteindre 4 à 5 conteneurs de hauteur (étages). La localisation des conteneurs ce résume comme suite : la cale et la ponté sont divisées en BAY (section transversale), ROW (rangée), TIER (niveau). Ceci pour localiser de façon précise chaque emplacement (slot) d'un conteneur sur le pont ou dans la cale.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

1. La BAY : Localise le conteneur dans le sens longitudinal. Les "BAYS" sont numérotées de l'avant vers l'arrière: Les numéros impairs (01, 03, 05, etc.) correspondent à des emplacements de 20'. Pour chaque emplacement de 40', nous avons fait correspondre le chiffre pair "situé" entre les deux chiffres impairs définissant l'emplacement de 40 EVP: 02, 06, 10, n+4, etc.

2. Le ROW : Localise le conteneur dans le sens transversal. Le ROW 00 correspond aux conteneurs se trouvant dans l'axe du navire. S'il n'y en a pas, la numérotation exclut le ROW 00 et les emplacements sont numérotés à partir de l'axe central de façon pair à bâbord et de façon impair à tribord. En cale, il peut y avoir jusqu'à 9 ROWS, 12 en pontée (pour un panamax).

3. Le TIER : Localise le conteneur dans le sens vertical ; le numérotage se fait de bas en haut en utilisant normalement des chiffres pairs.

- En cale, la numérotation commence à 02 (plan situé immédiatement sur le plafond de ballast).
- En pontée, la numérotation commence à 82. Tous les conteneurs situés à un même niveau par rapport à la quille ont le même de N° de TIER.
- Dans le cas de "FLAT" n'utilisant qu'une demi-hauteur, le FLAT inférieur gardera le même numéro que le conteneur classique alors que le FLAT supérieur prendra le numéro impair suivant. Un conteneur est localisé dans le plan d'arrimage du navire par une série de six chiffres : les deux premiers désignent la BAY, les deux suivants, la ROW, et les deux derniers le TIER.

C. Traitement des conteneurs à l'importation

Avants toute une opération manutention au niveau de terminal à conteneur de Bejaia, qui est géré par une entreprise joint-venture, BMT, une chaine d'activités, s'émigre cela en coordination avec les auxiliaires portuaires, comme transitaire et consignataire.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

1. BMT et consignataire

Les documents exigés par la BMT au consignataire sont : Le bail plan d'arrivé qui est un document émit par le consignataire pour intervenir par BMT sur la position des conteneurs sur le navire, Manifeste d'arrivé qui est un document d'identification de toutes les marchandises, telles que le numéro de colis accompagnées par le navire, et celui-ci faut qu'il soit apuré par la douane (annexe04), la liste de conteneurs à embarquer, le manifeste de sortie apuré par la douane.

Tous ces documents seront saisis à la direction de BMT sur un logiciel (CTMS). Après l'accostage du navire à quai, et après avoir établis les différentes formalités, BMT donne la position du conteneur (plein ou vide) dans le parc par le consignataire et le type de conteneur, afin de faciliter la gestion et l'organisation des enlèvements des conteneurs.

2. BMT et transitaire

Pour avoir la possibilité de peser ou visiter le conteneur, le transitaire doit suivre les opérations suivantes : Bon de commande (annexe05) ainsi que l'Avis d'arrivée.

Une fois que les formalités documentaires sont remplies, le transitaire s'engage au dépotage ou à l'enlèvement (livraison).

a. L'opération de dépotage : elle consiste à décharger un conteneur plein dans le port, la marchandise dépotée est destinée a la livraison, et le conteneur vide sera transféré immédiatement dans le parc vide situé soit à même terminal ou à l'extérieur et pour cela il lui faut : Un bon de commande, une copie de BL, la lettre de dépotage original délivrée par le consignataire et apurée par la douane (annexe06).

b. L'opération d'enlèvement (livraison) : elle consiste à faire sortir un conteneur ou une marchandise dépoté plein du port (du parc ou hors parc) par un transitaire qui représente le client. Les documents exigés sont : Bon de commande, Copie de BL, Mise à quai apuré par la douane (annexe07), et le Bon à enlever original à chaque livraison ou dépotage BMT remit au client (annexe 08), un bon de sortie (CMR) (annexe09).

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

c. La restitution d'un conteneur : c'est une opération qui consiste à restituer un conteneur livré déjà, peut être vide ou plein, les pleins sont destinés à l'embarquement, par contre les conteneurs vides sont transférés au parc vide en attendant l'arrivée de la date d'embarquement ou dépotage (annexe10). Pour exercer cette opération, BMT donne une mise à qui signée avec la date de restitution des conteneurs.

D. Exportation d'une marchandise dans un conteneur

Pour exporter une marchandise dans un conteneur , le consignataire doit délivrer une mise à disposition apurée par la douane pour avoir un bon de sortie au niveau de la BMT qui autorise l'empotage des conteneurs à l'intérieure du port ou bien à l'extérieure.

Tout les formalités exigées et les étapes nécessaires à suivre dans cette opération, sont les mêmes avec les opérations d'importation.

E. L'interprétation des résultats des activités de BMT

Résultats de la stratégie adoptée depuis sa création en 2005 qui se résumé en des investissements soutenus en termes d'équipements de manutention, augmentation des capacités de réception des conteneurs, marketing orienté clients industriels, recrutement et formation continue du personnel, BMT –SPA.

1. La situation des blocs du terminal a conteneur BMT : La position des conteneurs (plein, vide) de type 20',40' pied dans l'aire de stockage (cour) de BMT qui est séparée en cinq blocs (A, B, C, D, E) se résume dans un tableau N°7 ci après.

Tableau N°7: La situation des blocs du terminal a conteneur BMT : le 31/12/2013

<i>BLOCS</i>	<i>PLEIN</i>		<i>VIDE</i>		<i>TOTAL</i>	<i>%</i>
	<i>20'</i>	<i>40'</i>	<i>20'</i>	<i>40'</i>		
<i>A</i>	864	351	4	3	1222	24,54%
<i>B</i>	357	525	5	12	899	18,05%
<i>C</i>	486	588	2	8	1084	21,77%
<i>D</i>	226	700	2	7	935	18,78%
<i>E</i>	453	373	9	3	838	16,83%
<i>TOTAL</i>	2386	2537	22	33	4978	100%

Source : BMT-SPA Direction Marketing

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

Dans l'aire de stockage de BMT, les cinq blocs du terminal à conteneur contiennent 4923 conteneurs pleins et 55 vides de type de conteneur de (20',40' pied).

Le bloc « A » contient 1222 conteneurs (1215 pleins et 7 conteneurs vides) soit 24,54% et le bloc « B » contient 899 conteneurs (882 pleins et 17 conteneurs vides) soit 18,05% et dans le bloc « C » 10 conteneurs vides et 1074 pleins soit 21,77%, et pour le bloc « D » contient 926 conteneurs pleins et 9 vides soit 18,78% et pour le dernier bloc à 838 conteneurs (12 vides et 826 pleins) soit 16,83%.

Nous remarquons sur le terminal à conteneur de BMT que dans l'aire de stockage un pourcentage très important pour les conteneurs pleins car il y a eu la création d'une zone extra-portuaire (ZEP) pour le stockage des conteneurs vides et la restitution de ces conteneurs.

2. La situation du trafic conteneur au niveau Bejaia Méditerranéen Terminal 2013/2014

BMT-Spa Baisse du trafic conteneurs au 1^{er} Trimestre 2014.

Cette baisse du volume s'explique par le basculement d'une partie importante du trafic de certains clients potentiels sur d'autres ports qui fait suite à la rade importante que le terminal a vécu en 2013 (17 jours en moyenne) d'une part, mais aussi à l'environnement économique national en général, d'autre part, vu que cette baisse a concerné pratiquement tous les ports algériens.

Durant ce premier trimestre, le temps moyen d'attente en Rade des navires porte-conteneurs s'est beaucoup amélioré, soit 2,8 jours, alors que la moyenne du temps d'attente à quai est de 2,1 jours. La productivité au navire est en amélioration progressive, atteignant 27 Boîtes par Heure au cours du mois de Mars et ceci est dû principalement à la disponibilité des aires d'entreposage. Dans le tableau N°8 qui résume le nombre de conteneurs traités au niveau de BMT-Spa de l'année 2013 et 2014 en cours.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

**Tableaux N°8 : Nombre de conteneur (Débarqué/Embarqué) BMT Comparatif
Réalisation 1er Trimestre 2013/ 2014**

	<i>Total Débarquements /Embarquements</i>							
	<i>Nombre pleins</i>			<i>Nombre vide</i>			<i>Tonnes net</i>	
<i>Mois</i>	2013	2014	Var %	2013	2014	Var %	2013	2014
<i>Janvier</i>	12764	10995	-14	10017	9744	-3	217937,96	180947,64
<i>Février</i>	12515	9289	-26	8673	9216	6	179425,75	141919,8
<i>Mars</i>	13846	9753	-30	7642	9466	24	19970,61	154409,26

Source : Bejaia port, 2014, Direction Marketing.

Le délai moyen de séjour des conteneurs est de 22 jours, soit 3 jours de plus que la moyenne de 2013. Cet indicateur signifie une contrainte majeure pour répondre à une éventuelle hausse du trafic, un risque de congestion des aires d'entreposage des conteneurs pleins et aussi de la zone visite. La réduction du temps de séjour des conteneurs au niveau du terminal est attendue avec la mise en œuvre progressive de la procédure OEA « Opérateur Economique Agrée ».

Les livraisons se font 6 jours sur 7, avec une moyenne de livraison de 238 conteneurs par jour. Cette cadence a sensiblement baissé par rapport à l'exercice antérieur. Des campagnes de communications vis-à-vis des clients sont effluées afin de les inciter à prendre possession de leurs marchandises dans les délais requis.

Dans les mois à venir, l'entreprise BMT s'apprête à recevoir de nouveaux équipements principalement : 04 Tracteurs-remorques Ro/Ro (Avril 2014), 01 Grue mobile portuaire (Juillet 2014) et 02 RTG (Oct. 2014).

Ces nouveaux équipements vont permettre l'augmentation des capacités de BMT-Spa pour faire face au trafic et la fidélisation de sa clientèle par l'amélioration de sa qualité de service, que ce soit aux navires ou au niveau des performances de livraison aux clients. Le tableau N°9 et la figure N°1 qui résume le trafic conteneur 2013/2014 de l'entreprise BMT.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

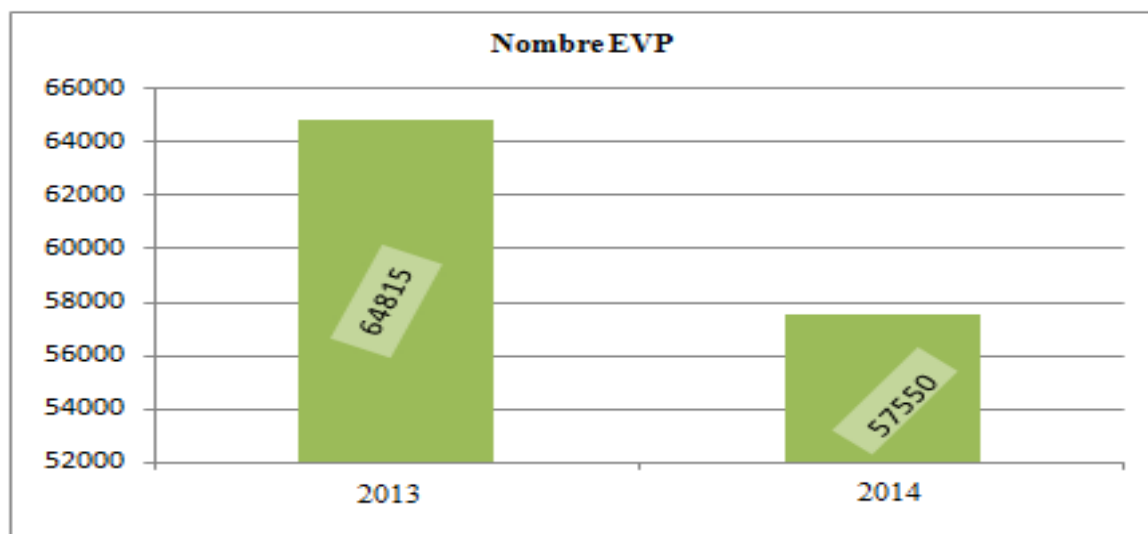
Tableau N°9 : trafic conteneur BMT 2013/2014.

<i>Rubrique</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>Var %</i>
<i>Nombre EVP</i>	64815	57550	- 11 ,21
<i>Tonnage net</i>	534802	389714	- 27 ,13

Source : Bejaia port, 2014, Direction Marketing.

BMT-Spa a traité durant les 03 Premiers mois de l'année 2014 un volume de trafic de 58 463 Conteneurs Equivalent Vingt Pied, soit une baisse du trafic de l'ordre de 10% par rapport à la même période de l'exercice antérieur.

Figure N°1 : trafic conteneur BMT 2013/2014.



Source : Bejaia port, 2014, Direction Marketing.

Le trafic conteneurs a connu une régression de 11,21%, soit 7.265 EVP en moins par rapport au 1er trimestre de l'année dernière. Ce recul est dû à la baisse des importations (-20,1%). Les exportations, quant à elles, ont connu un léger recul de 2,22% occasionné par la baisse de l'export de sucre de -27,88%.

La performance d'un terminal à conteneur se mesure par le temps d'escale, la rapidité des opérations, la qualité de service et le Coût du transit du conteneur. BMT à pour objectif d'améliorer ces facteurs de performance.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

III. SECTION 3: LES PROCEDURES ET DELAIS DE DEDOUANEMENT D'UNE MARCHANDISE

La présentation de la marchandise au service des douanes, et leur placement sous un régime douanier, se fait en vue d'une déclaration, cette dernière ne constitue cependant qu'une partie des documents nécessaires au dédouanement. L'opérateur doit aussi prévoir une série de document d'accompagnement.

La procédure de dédouanement faite par le transitaire est supervisée par le service logistique BMT.

A. Présentation du service logistique

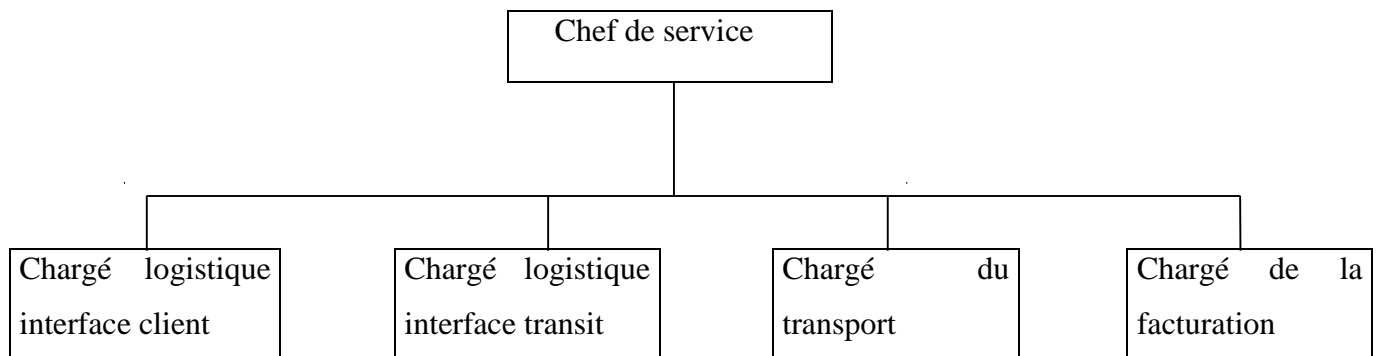
L'objet global de BMT logistique est de soutenir les activités du terminal en rapprochant les clients plus près de BMT, par la création de services de valeur ajoutée offrant des services logistiques cohérents permettant d'augmenter le profit et de sécuriser au maximum la clientèle.

BMT logistique sera en mesure d'offrir des prestations de service non existantes ailleurs en Algérie et qui la distingueront d'avantage de ses concurrents tout en diversifiant ses activités et la source de ses revenus. La mission principale de BMT logistiques serait donc de gérer, mettre en place et exécuter les services logistiques y compris les prestations ci-après :

- Container Freight Services
- Transport multimodal (route-rail)

Le service logistique au niveau de la BMT regroupe cinq (05) taches essentielles comme le montre le schéma ci après:

Organigramme du service logistique BMT



Source : Elaboré par nous même à partir des informations collectées.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

1. Le chef de service

C'est une personne qui supervise toutes les opérations du service logistique.

2. Le chargé logistique interface client

Le client dépose un dossier complet auprès du chargé logistique qui procède à l'ouverture de ce dossier au niveau du service logistique BMT. Le chargé logistique est un intermédiaire entre le client et le transitaire, il donne des instructions qui provient du client au transitaire pour le dédouanement de la marchandise c'est-à-dire qu'il n'y a pas de contact direct entre le client et le transitaire.

Le dossier transmis par le client au chargé logistique BMT est identifié par un numéro et il contient ce qui suit :

- Registre de commerce et Carte d'immatriculation fiscale
- BL (connaissance)
- Facture d'achat domicilié⁴
- Certificat d'origine⁵
- Certificat de conformité⁶
- Certificat phytosanitaire (produit périssable/ alimentaire)
- Liste de colisage

Le chargé logistique interface client fait des copies du dossier complet puis il engage un transitaire et lui remet les originaux de ce dossier.

Il se charge aussi de mentionner l'arrivée du dossier dans le daily report qui est un fichier d'échange entre le client et le service logistique, de cette manière le client sera informé de chaque manipulation qui se passe lors du dédouanement de sa marchandise.

Le daily report est un logiciel que le chargé logistique mis à jour régulièrement et envoie au client pour que ce dernier soit informé de chaque manipulation de sa marchandise.

Le chargé logistique interface client fait aussi le suivi du transitaire jusqu'à l'établissement du bon à enlever.

⁴ Annexe N° 12.

⁵ Annexe N° 13.

⁶ Annexe N° 14.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

3. Le chargé logistique interface transit

C'est un représentant de BMT, il supervise opérationnellement toute manipulations du transitaire. Il travail en collaboration avec le chargé logistique interface client en parallèle, il encadre les opérations d'importation du matériel, pièce de rechange concernant BMT, chargé du suivi du dédouanement. Il suit le transitaire jusqu'à ce que le bon à enlever soit établis.

4. Le chargé du transport

Premièrement il s'occupe de l'exécution du programme de livraison envoyé par le client toute en respectant le numéro du dossier ainsi que la destination, mais aussi il assure le transport convenu pour le déplacement de la marchandise du port BMT jusqu'au dépôt du client. Puis les conteneurs vides vont être restitués vers la ZEP (zone extra portuaire).

Deuxièmement, le chargé du transport assure le rapprochement de la ZEP vers le port BMT des conteneurs vides afin de les envoyer à leur propriétaire. Il s'occupe aussi du suivi des chauffeurs par équipes, il existe trois équipes : Matin, Soir, Nuit. Comme il s'en charge de l'entretien des camions par exemple : lavage, réparation, vidange, ...etc.

5. Le chargé de la facturation

A la fin de toute les opérations le chargé de la facturation récupère les fiches de suivis du service acconage de toutes les manipulations effectuées par le transitaire comme les visites, la pesé, le chargement, ...etc. Après la récupération de toutes les fiches de suivis, ainsi que la facture du transitaire de tous les débours (droit et taxe, échange, amande de douane, ...etc.) et compris sa prestation.

A base de ses données, le chargé de la facturation établis sa propre fiche de suivi qui sera remet a la commerciale, cette dernière va établir des factures définitives (facture qui englobe toutes les manipulations et compris l'entreposage + la prestation logistique PL qui englobe les débours ainsi que la prestation logistique) et qui sera remet a nouveau a la logistique afin de l'envoyer au client. Le chargé de la facturation à pour mission aussi l'enregistrement et vérification des factures transitaires et assure son paiement après un service fait et ordonnancement. Il est chargé aussi de la facturation d'autres prestations comme : transport, rapprochement,...etc.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

B. Etude d'un cas de dédouanement de la marchandise PNEUS MICHELIN au sein de BMT

A l'arrivée de la marchandise PNEU, l'importateur transmet le pli cartable qui accompagne la marchandise au chargé logistique interface client qui engage un transitaire qui va procéder au dédouanement de la marchandise toute en remettant un dossier de demande d'admission au niveau de l'inspection des douanes.

1. Le commissionnaire en douane (transitaire)

C'est une personne ou une entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs. Le transitaire au sein de BMT est un intervenant avec lequel une étroite collaboration est requise et il est choisi par l'entreprise selon des critères de sélection comme les compétences, le temps, le coût et l'expérience.

Les missions du commissionnaire en douane sont comme suit au niveau de BMT⁷ :

- Dépôt de la déclaration douanière (après vérification et contrôle du dossier) ;
- Suit la déclaration dans son circuit douanier ;
- Communique le montant des droits et taxes douaniers ;
- Procède à l'échange documentaire, Auprès de la compagnie maritime ;
- Préserver ensemble l'intérêt commun (le client) ;
- Veiller à ce qu'il honore ses engagements ;
- S'échanger mutuellement les informations avec le service logistique de BMT ;
- Lui accorder d'une manière intelligente des facilitations lors de la préparation des conteneurs aux différentes opérations (visites douane, DCP).

2. Les intervenants dans le circuit de dédouanement et le dossier à fournir

A partir du stage effectué au sein de la société BMT nous allons citer les intervenants dans le circuit de dédouanement et ce que le dossier contient comme documents.

⁷ Document interne à l'entreprise BMT

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

a. Les intervenants

Dans la chaîne d'importation nous citons les principaux intervenants et leur rôle important dans le processus du dédouanement d'une marchandise au sein de BMT et le tableau N°10 ci après la montre.

Tableau N° 10: les intervenants dans le circuit de dédouanement

<i>Formalités techniques</i>	<i>L'organisme</i>	<i>Documents à présenter</i>	<i>Documents à délivrer</i>
Visite DCP « direction de concurrence et des prix » : s'occupe de la vérification et inspection de toutes les marchandises destinées à l'importation	Ministère de commerce	- Remplir un formulaire de demande pour dépôt du dossier ⁸ - BL (connaissance) - Facture d'achat commercial domicilié - Certificat d'origine - Certificat de conformité - RG + Carte d'immatriculation fiscale - liste de colisage	Décision : Soit favorable Soit défavorable
Visite INPV « phytosanitaire » : s'occupe de l'inspection de tout ce qui est produits végétaux et dérivées	Ministère de l'agriculture	Les documents spécifiques à la nature de la marchandise (végétaux et dérivées) + les documents du dossier	Décision : Soit favorable Soit défavorable
Visite VITO « vétérinaire » : se charge du contrôle de tous ce qui est animaux et dérivées	Ministère de l'agriculture	Les documents spécifiques à la nature de la marchandise (animaux et dérivées) + les documents du dossier	Décision : Soit favorable Soit défavorable

Source : Elaboré par nous même à partir des informations recueillis au sein de BMT.

⁸ Annexe N° 15.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

b. Le dossier pour le dédouanement

Avant de procéder au dédouanement de la marchandise l'importateur doit déposer un dossier au niveau du service logistique de BMT qui contient ce qui suit :

- 1) Registre de commerce
- 2) Carte d'immatriculation fiscale
- 3) Facture d'achat domicilié

C'est une facture qui justifie l'achat d'une marchandise qui relie le vendeur (exportateur) et l'acheteur (importateur), cette facture doit être domiciliée auprès de la banque cela justifie que la somme de la marchandise existe, elle porte sur elle-même l'incoterm CFR quant au fret il est inclus.

La signification des numéros sur la domiciliation est la suivante :

Le numéro 16 : Numéro de la wilaya d'Alger

Le numéro 15 : Code de la banque

Le numéro 19 : Code de l'agence

Le numéro 2013 : Année de l'ouverture du dossier

Le numéro 2 : Représente le trimestre d'ouverture du dossier

Le numéro 10 : Contient les chiffres représentant la nature de l'opération

Le numéro 00552 : Représente le numéro d'ordre

USD : Monnaie de la transaction en lettre.

La facture se compose de deux éléments :

Elément fixe : raison sociale de fournisseur, de consignataire, adresse, numéro de registre de commerce, la facture elle-même porte un numéro et une date.

Elément variable : la nature de la marchandise « pneus neufs », code de produit, méthode d'impression, quantité, prix unitaire, le montant global.

- 4) Le BL

Le BL contient les informations nécessaires du lieu de destination, numéro de conteneur, le nombre, le poids, les mesures.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

5) Certificat d'origine

Il contient le nom, l'adresse et le pays de l'expéditeur et de destinataire.

Le pays d'origine du produit PNEUS : Union Européen.

Les informations relatives au transport dans le cas des PNEUS c'est le transport maritime.

La quantité, la marque, le numéro, le nombre et la nature de colis.

6) Certificat de conformité

Avant d'admettre la déclaration pour conforme sans vérification effective, l'inspecteur doit exiger la présentation du dossier commercial complet se rapportant à l'opération et, notamment, les instructions des expéditeurs ou des destinataires et les titres de transport qui ont servi de base à la rédaction des déclarations.

Le service doit trouver dans l'ensemble de ces documents des éléments de contrôle suffisants pour lui permettre d'apprécier, sans hésitation, l'exactitude des énonciations de la déclaration qui lui est présentée. Ce n'est qu'à cette condition que l'examen sur pièces peut suppléer, en tout ou partie, à la vérification effective des marchandises.

3. Recette des douanes

Les missions confiées à l'Administration des Douanes peuvent être complexes, même si à première vue, la première idée qui vient à l'esprit donne à la Douane un rôle fiscal de perception de taxes sur les marchandises qui franchissent dans un sens ou dans un autre, les frontières. A y regarder de plus près, cependant, ces fonctions se différencient, la Douane a un rôle multiple. Après avoir reçu le dossier par le service DCP suivi de la discision, le transitaire procède au dédouanement de la marchandise au niveau du circuit douanier comme le tableau N°11 le montre ci après.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

Tableau N°11 : le circuit douanier par le quel une marchandise passe afin d'être dédouaner

<i>Formalités de dédouanement</i>	<i>Services concerné</i>	<i>Documents à présenter</i>	<i>Documents à délivrer</i>	<i>Délais</i>			
Saisie sur système SIGAD (dépôt de dossier)	Recette des douanes	<ul style="list-style-type: none"> - Décision - RC+CIF - Facture d'achat domicilié - Certificat d'origine - Certificat de conformité - Liste de colisage - BL 	Après validation la déclaration en détail est délivrée	21 jours à compter de la date d'enregistrement			
Dispatching	IPOC (inspecteur principale des opérations commercial)	Même dossier + Déclaration en détail	Dispatching de l'inspecteur qui va procéder à la visite	/			
Visites	Inspecteur vérificateur	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Vérification sur documents</td> <td rowspan="2" style="width: 50%;">Ordonnancement de paiement ou liquidation (vu ouvrir et refermer les colis)</td> </tr> <tr> <td>Vérification sur site</td> </tr> </table>	Vérification sur documents	Ordonnancement de paiement ou liquidation (vu ouvrir et refermer les colis)	Vérification sur site		Sept (07) jours
Vérification sur documents	Ordonnancement de paiement ou liquidation (vu ouvrir et refermer les colis)						
Vérification sur site							
Paiement des D & T	Caisse	Dossier complet + Ordonnancement sue déclaration en détail	Quittance de paiement + BAE	21 jours à compter de l'arrivée de la marchandise (mise en dépôt)			

Source : Tableau réalisé par nous même à partir des informations recueillis au sein de BMT.

Premièrement, le transitaire dépose le dossier complet afin d'obtenir un numéro et être répertorié avant d'être dispatcher.

Deuxièmement, la déclaration d'importation doit être saisie provisoirement sur un logiciel par des agents de saisie puis validé par le transitaire après une bonne vérification. Une fois que la validation est faite, la déclaration est systématiquement introduite dans le système SIGAD (système d'information et de gestion automatisé des douane), et cette déclaration va être

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

imprimer et signer par le transitaire qui obtient une déclaration définitive D10⁹ qui est composé des éléments fixes qui sont cités par des codes douaniers (numérique) comme raison sociale de fournisseur de consignataire, mode de transport, adresse, numéro de registre de commerce, et des éléments variables comme le cours (taux de change), les droits et taxes, la quantité, prix unitaire, poids et le montant global.

Troisièmement, Une fois que le dépôt et la saisie sont faits, le dossier va être dispatché par l'IPOC (inspecteur principal des opérations commerciales) aux inspecteurs vérificateurs des douanes. Après la cotation de la déclaration à l'un des inspecteurs vérificateurs pour contrôle et liquidation, ces derniers peuvent recourir à leur pouvoir discrétionnaire quant à la nécessité de procéder au contrôle des marchandises importées et, le cas échéant, c'est-à-dire s'agit-il d'un contrôle physique des marchandises ou d'un simple contrôle documentaire ? Cependant, quand il s'agit d'un bureau de douane informatisé, comme le cas de BMT, le pouvoir discrétionnaire n'a plus cours, car le système SIGAD, indique les différents couloirs relatifs au contrôle douanier. Il existe, dans ce cadre trois (03) couloirs possibles appelés communément « circuits », à savoir :

- Le circuit rouge : lorsqu'une déclaration est admise en circuit rouge, l'inspecteur vérificateur est tenu d'exercer le contrôle documentaire et le contrôle intégral des marchandises.
- Le circuit orange : lorsqu'une déclaration est admise en circuit orange, l'inspecteur vérificateur, ne procède généralement qu'au contrôle documentaire.
- Le circuit vert : lorsqu'une déclaration est admise en circuit vert, l'inspecteur vérificateur suspend tout contrôle immédiat, et il est ainsi transformé en un contrôle différé.

Quatrièmement, Pour la sauvegarde des intérêts du trésor et pour faire la preuve que les opérations de visite ont été régulièrement conduites, le certificat de visite doit être le compte rendu fidèle et complet de la vérification et de ses résultats.

Le détail des opérations de visite est indiqué d'une façon concise mais avec clarté et précision.

⁹ Annexe N° 16.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

L'inspecteur procède à une vérification profonde sur la valeur de la marchandise, la position tarifaire, l'origine et la conformité du produit,...etc. Ainsi qu'une visite sur site c'est-à-dire que l'inspecteur de douane demande de faire descendre le conteneur afin d'établir une visite intégrale (faire sortir toute ou une partie de la marchandise) afin de dénombrer et s'assurer de la conformité physique du produit et cette opération peut la faire lui-même ou engager un agent commerciale.

Une fois la marchandise est conforme aux documents, l'inspecteur mentionne vue et signe avec sa griffe et l'envoi à la caisse.

Cinquièmement, Le principe général en matière de liquidation et d'acquittement des droits et taxes, c'est le paiement au comptant avant tout enlèvement de marchandises.

A cet effet, le montant des droits et taxes à payer est déterminé par le résultat de la vérification, et éventuellement par le résultat du recours engagé par le propriétaire des marchandises.

S'agissant des déclarations admises pour conforme sur documents, le montant des droits et taxes à payer est celui déterminé par les énonciations de la déclaration.

Lorsque l'importateur ne demande pas le bénéfice de la clause transitoire conformément aux dispositions de l'article 7 du code des douanes, les taux et tarifs applicables pour le calcul des droits et taxes, sont ceux en vigueur à la date de l'enregistrement de la déclaration.

Néanmoins, et en cas où le bon à enlever n'a pas été délivré le déclarant peut en cas d'abaissement du taux des droits et taxes, bénéficier de l'application de ce nouveau taux, conformément aux dispositions de l'article 103 du code des douanes.

Mais une fois le transitaire à régulariser la caisse il reçoit une quittance de paiement¹⁰ puis un bon à enlever avec le quel il passe à l'apurement de sa marchandise.

Sixièmement, Le transitaire dépose un dossier qui regroupe le bon à enlever, le bon à délivrer par la compagnie maritime, un engagement, et une copie du BL afin d'établir l'apurement sur manifeste.

Après la constatation de la conformité de la marchandise et après avoir eu son aval, l'inspecteur envoie à la caisse pour paiement des droits et taxes pour l'obtention du bon à

¹⁰ Annexe N° 17.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

enlever qui est une autorisation donnée par la douane, d'enlever une marchandise pour importation ou pour exportation au terme des opérations de dédouanement et après paiement, garantie ou consignation des droits. Le BAE est alors obligatoire pour entrer comme pour sortir la marchandise du territoire. Il porte sur lui en dernier le nom de l'importateur et de l'exportateur, la date et l'heure émission, type de la marchandise, le nombre de colis, numéro de référence, lieu d'emmagasinage.

Une fois que le transitaire a eu son bon à enlever, il va procéder à l'échange auprès du consignataire, après avoir payé l'échange documentaire il obtient un bon à délivrer qui justifie l'acquittement avec le consignataire¹¹. Le BAD porte le nom de réceptionnaire et le transitaire, le nom du navire et le port de chargement, la marque et le numéro de la marchandise, le nombre de colis et le poids.

Septièmement, Une fois les droits et taxes acquittés soit au comptant soit par crédit, ou bien consignés ou garantis les services des douanes autorisent l'enlèvement des marchandises. Cette opération doit être réalisée dans les quinze (15) jours qui suivent l'obtention de la mainlevée, sous peine de mise en dépôt de ces marchandises, et leur vente aux enchères publiques à la charge du propriétaire.

Les administrations publiques, les organismes publics, les collectivités territoriales, ou les établissements publics à caractère administratif peuvent conformément aux dispositions de l'article 110 du code des douanes, à défaut de paiement du montant des droits et taxes au comptant, procède à l'enlèvement de leurs marchandises, sous réserve de présenter aux services des douanes un engagement à payer ces droits et taxes dans un délai n'excédant pas trois (03) mois. La forme et le contenu de cet engagement sont fixés par la décision N° 19 du 03.02.1999 du code des douanes.

Le transitaire pour procéder à l'enlèvement de la marchandise en rassemblant le bon à enlever et le bon à délivrer à l'étape de l'apurement qui se fait au niveau de la brigade commerciale des douanes qui se situe au parc à conteneurs, il passe à l'étape de régularisation au niveau de la BMT en présentant le bon à délivrer qui porte la mention ok que l'apurement à fait, pour cela BMT délivre un CMR qui permet l'enlèvement de la marchandise.

¹¹ Annexe N° 18.

CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT

La marchandise qui va être livrée doit porter un bon de sortie qui est délivré par BMT et qui porte un cachet de la brigade et un bon de livraison qui est un document établi par le fournisseur et remis au client indiquant la quantité et la nature des marchandises reçues, il est établi au moins en deux exemplaires signés par le fournisseur ou son transporteur, et le client destinataire. C'est sur la base de ce bon de sortie que sont exécutées les activités relatives à la planification des articles, à leurs prélèvements, à l'expédition, au transport et à la facturation. Le CMR contient les informations nécessaires sur le destinataire, le numéro d'escale, l'armateur, le nom du navire et le poids du chargement.

A travers cette étude faite sur le dédouanement de la marchandise PNEU MICHELIN, chaque marchandise importée doit passer par les services des douanes suivant l'ordre chronologique, les administrations des douanes sont en général le pivot de toute transaction et ils sont responsables de l'application de nombreux contrôles en matière fiscale, sécuritaire et économique et qui a pour but de contrôler la régularité des échanges extérieurs.

Conclusion du chapitre

Dans la BMT, malgré des longueurs infinies de quais, une foule de dockers et de grues, le chargement des navires prendrait plusieurs jours et ces derniers devraient attendre, plusieurs semaines au mouillage avant de pouvoir entrer dans le port. Le transfert des marchandises par petite unité (la palette ou le sac) d'un mode de transport à l'autre nécessiterait lui aussi du temps. Dans un souci de mieux s'inscrire dans l'optique de ces nouvelles orientations économiques, il est impérativement suggéré, à l'administration des douanes de développer l'assistance administrative mutuelle avec ses homologues étrangères et de procéder à la vulgarisation de ses formalités et techniques d'intervention, visant à instaurer un climat de confiance, de coopération et de partenariat avec les opérateurs professionnels du commerce extérieur. A cet effet, un système d'échange de données par voie électronique doit être mis en place. En outre, un système de gestion des risques performant doit être créé pour évaluer, sur la base d'informations préalables, les menaces à la sécurité des échanges.

Enfin il est évident que la mise en œuvre de ces nouveaux processus et des procédures sécuritaires requiert un personnel motivé, très bien formé et maîtrisant les nouvelles technologies de l'information et de communication. Cela permettra d'effectuer des contrôles efficaces et rentables notamment au sein de l'entreprise BMT.

**CHAPITRE IV : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR LA
GESTION DES CONTENEURS ET LA PROCEDURE DE
DEDOUANEMENT AU SEIN DE BMT**

Conclusion générale

Conclusion Générale

La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime. Le transport par conteneur prend de l'ampleur et ne cesse de s'accroître parallèlement au commerce mondial 85% des marchandises sont transportées par conteneur. Malgré des longueurs infinies de quais, une foule de dockers et de grues, le chargement des navires prendrait plusieurs jours et ces derniers devraient attendre, par dizaines, plusieurs semaines au mouillage avant de pouvoir entrer dans le port. Le transfert des marchandises par petite unité (la palette ou le sac) d'un mode de transport à l'autre nécessiterait lui aussi du temps. Une congestion dramatique affecterait l'ensemble des ports mondiaux.

La conteneurisation bouleverse les métiers des principaux intervenants du transport maritime, armateurs de lignes régulières, transitaires ou commissionnaires de transport, manutentionnaires, en favorisant des processus d'intégration verticale et horizontale qui redessinent de fait l'ensemble du système du transport maritime international des marchandises diverses. Il ne faut certes pas dire que la conteneurisation est à l'origine de la mondialisation mais à coup sûr, elle en est un des facteurs essentiels. Elle en constitue l'épine dorsale. Elle permet le transport sur de longues distances à bas coûts de grandes quantités de marchandises. Elle rend aussi techniquement possible une gestion de ces flux, contrôlés en termes de temps, d'espace et de coût. Plus simplement, la conteneurisation participe à l'activité logistique qui elle-même cherche à respecter des niveaux de performance pour répondre à des exigences fixées en termes d'organisation de la production ou de la vente.

Le constat majeur sur les ports Algériens est qu'ils partagent un certain nombre de caractéristiques propres aux pays centralisés et /ou en développement. Les difficultés et contraintes rencontrées tendent à freiner l'adaptation de ces ports aux exigences de la mondialisation de l'économie maritime. Une chaîne de transport fractionnée port à port et non pas de bout en bout, un faible taux de conteneurisation et le sous-équipement portuaire sont autant d'obstacles que les ports Algériens doivent surmonter pour relever les défis de la mondialisation, malgré les efforts d'investissement récents et en cours. Néanmoins de nouvelles dynamiques prennent place avec l'introduction de chaînes logistiques et le développement des ports de Djen Djen et de Bejaia afin qu'ils puissent jouer un rôle pivot à l'échelle nationale. Les ports Algériens sont en décalage par rapport aux opportunités offertes par les compagnies maritimes et le pays à une longue route à faire pour se mettre au diapason.

CONCLUSION GENERALE

Les aspects de la dynamique portuaire entraînant des coûts logistiques les plus importants sont d'une faible productivité venant s'ajouter au manque d'espace et aux procédures douanières ; ce qui entraîne un séjour prolongé des marchandises dans le port. Les conditions des procédures douanières sont considérées comme la principale raison du long transit des marchandises dans les ports en raison de leur faible informatisation, ce qui représente un frein pour les échanges commerciaux. Il existe d'importants problèmes de connexion informatique entre les douanes et les transitaires ou les autres acteurs et, surtout, les procédures douanières requièrent des connaissances professionnelles relatives à la législation et aux circuits administratifs que les acteurs concernés ne possèdent pas toujours.

Le Port de Bejaia étant un atout majeur pour le développement économique de l'Algérie et pour son potentiel d'attraction d'investissements étrangers directs, la rationalisation de son fonctionnement et l'augmentation de ses performances en matière de transit et de trafic de marchandises pourraient avoir des retombées positives sur l'économie Algérienne dans son ensemble, augmentant ainsi l'attractivité du pays auprès des investisseurs internationaux. L'efficacité du terminal à conteneur de Bejaia dépend autant de son organisation que de son équipement et dans le souci de mieux situer les responsabilités et pour une bonne célérité dans le travail, les multiples opérations de chargement et de déchargement sont confiées aux entreprises de manutention dont l'activité s'accroît vu le progrès décisif apporté par l'introduction des conteneurs dans le déplacement des marchandises.

Outre la modification des infrastructures et de l'outillage, la conteneurisation a vraisemblablement créé un réaménagement de la manutention portuaire qui a nécessité une mise en place des terres pour la gestion des conteneurs. Ils ont de ce fait modifié leur façon de travailler face aux nouveaux besoins de leurs cocontractants. Ainsi, ils ont commencé à procéder à la réception des conteneurs, à la vérification de l'état des conteneurs, à l'emportage et au dépotage des marchandises, au déplacement et au stockage des conteneurs vides, à prendre soin des conteneurs spécifiques ; autant de tâches qui ont une rémunération mais aussi qui nécessitent la mise en place de nouvelles installations et de nouvelles organisations.

CONCLUSION GENERALE

Dans une telle vision, la politique portuaire à développer doit privilégier la recherche continue de la satisfaction du client aussi bien pour le chargeur, l'armateur que pour les auxiliaires de transports maritimes qui sont les consignataires et les transitaires. Pour se faire, l'application des solutions proposées dans le cadre du présent travail et les conditions de leurs mises en œuvre, aideront à coup sûr le port de Bejaia et les autres acteurs de la communauté portuaire à réduire remarquablement le délai de passage des marchandises.

Notre étude n'ayant pas fait cas de tous les problèmes relevés, nous proposons que d'autres études soient menées pour trouver des solutions à l'ensemble des problèmes auxquels le terminal à conteneur BMT est confronté.

Recommandations

Recommandations :

Les avantages évident, la croissance constante de la conteneurisation et les perspectives optimistes du développement de ce trafic démontre de manière claire et formelle que l'on se trouve devant un phénomène irréversible et généralisé qui est le conteneur.

Certains pays en développement sont donc mis devant le fait accompli, c'est le cas de l'Algérie qui ne s'est pas vraiment préparée à la conteneurisation, ni des initiatives concrètes et efficaces ne sont pas prises pour la prospérité du transport de marchandises conteneurisées, le système s'activera de toute manière sous la pression des échanges internationaux avec des conséquences graves sur l'économie nationale.

Des obstacles majeurs, au nombre desquels la faible efficacité opérationnelle et fonctionnelle du port, ainsi que la lourdeur et la lenteur des procédures administratives et douanières, ne permettent pas au Port de Bejaïa de s'imposer aujourd'hui comme une plate forme nationale efficace de transit et une alternative crédible aux établissements portuaires des pays voisins. Les recommandations suivantes, non limitatives sont donc formulées afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle et fonctionnelle du port.

Alors l'utilisation du conteneur doit d'abord induire une véritable révolution dans les mentalités :

- Des opérateurs du commerce extérieur.
- Des opérateurs portuaires (ports, transporteurs, transitaire).
- Des institutions de l'état-douane, organes de contrôle, banque.

La lenteur de la manutention, et de la circulation des documents entre port, douane et banque ralentissent la circulation des conteneurs, qui perdent de ce fait les avantages pour lesquels il a été conçu. Les pouvoirs publics et les institutions concernées se doivent d'organiser un modèle harmonieux qui justifie un investissement long mais nécessaires pour relancer les échanges internationaux dans le sens de la rapidité et de la fluidité. Pour cela il faut cesser de gérer le transport maritime par créneau mais plutôt comme un tout qui allie. Solidairement le navire, les aires de transit et le transport terrestre. Pour améliorer le travail de tous les acteurs du transport il faut qu'ils soient tous au service de conteneur en coordonnant les activités.

Pour cela nous proposons les suggestions suivantes :

- Il est nécessaire de mettre en place des mécanismes opérationnels au niveau de tous les circuits du transport (clients, banque, douane ...) depuis d'arrivée au conteneur jusqu'à sa remise à quai et là il s'agit notamment de simplifier les formalités administratives.

- La rapidité des opérations de transit portuaire doit s'accompagner de celles des opérations d'enlèvement et de dégagement des espaces portuaires.
- Les autorités douanières doivent spécifier clairement les règles du contrôle des marchandises et les impliquer convenablement, notamment les contrôles sur la gestion inefficaces observés dans les ports qui perturbent la circulation des conteneurs.
- Il doit y avoir aussi une complémentarité entre les projets d'investissement consentis sur les terre-pleins portuaires, et aussi accompagné d'infrastructures routières et ferroviaires adéquates.

Le port est le lieu d'une étape importante dans le transit de conteneur, il est donc impératif qu'il soit adapté et bien organisé. Et pour mieux gérer le conteneur et le rentabiliser au maximum, nous suggérons :

- La réalisation de terminaux à conteneurs aux niveaux des ports et la mise en place d'un règlement d'exploitation, et définissant les conditions d'utilisations du terminal.
- L'acquisition d'équipements de manutention adaptée aux conteneurs.
- L'introduction de l'outil informatique pour la gestion des parcs à conteneurs
- La mise en place d'une réglementation spécifique à la gestion du conteneur incluant des mesures coercitives envers les opérateurs non respectueux des délais.
- Le développement de la réparation des conteneurs en Algérie et peut être même la mise en place d'une industrie de fabrication des conteneurs.

La création de dépôts sous-douane à l'extérieur des ports de conteneurs qui ont pour principal objectif :

- le dédouanement des conteneurs.
- Le transport des conteneurs d'un mode de transport à un autre
- L'empotage et le dépotage de conteneurs.
- L'entreposage temporaire des conteneurs et des marchandises
- Le groupage de cargaison.
- L'entretien et la réparation des conteneurs
- La formation du personnel, notamment des gestionnaires et les cadres techniques spécialisés dans tous les secteurs auront à traiter des problèmes de transport et de distribution pour promouvoir et mobiliser le conteneur.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages:

- BAUCHET P, « le transport maritime dans le commerce international », Ed Economica, Paris, 1991.
- BAUCHET P, « l'économie du transport international de marchandise (aire et mer) », Ed Economica, Paris, 1992.
- CLAUDE B. HENRI H, « le droit douanier », Ed. Economica, Paris, 2004.
- DUROUSSET M : « la mondialisation de l'économie », Ed ellipses, paris, 2000.
- KSOURI Idir, « les techniques douanières et fiscales », Ed Algérie-livres, Alger, 2010.
- LEGRAND G, MARTINI H, « gestion des opérations Import/ Export », Ed Dunod, Paris, 2008.
- LEGRAND G, « maritime des opérations de commerce international », Ed du nord France, paris, 2001.
- MOHAMED-CHERIF, F-Z, « l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives », Ed OPU, Alger, 2004.
- RODIERE: «les contrats de transport de marchandises », traite général du droit maritime, Ed Dalloz, paris, 1968.
- STORA B, « histoire de l'Algérie depuis l'indépendance 1962-1988 », Ed la découverte, paris, 2004.
- VANNEY J R: «Geographies de l'Océan global», Ed Gordon and Breach, 2001.

Mémoires et Thèse :

- RAJAONARISON M : « la conteneurisation dans les échanges maritimes internationaux », , Mémoire master, Aix-Marseille III, 2005.
- BENOIT N : «le transport maritime : le développement de la conteneurisation », mémoire de master, USA, 2003.
- HALHAL S : «le rôle de la conteneurisation dans le développement du transport maritime en Algérie », mémoire de master, Bejaia, 2013.
- MERZOUK S : « la place du transport maritime de marchandise dans le développement de la wilaya de Bejaia », thèse de magister, Bejaia, 2005.

Documents divers :

- FREMONT A : « les réseaux maritimes conteneurisés : épine dorsale de la mondialisation », revue, Saint Dié.
- FREMONT A : « le monde en boites, conteneurisation et mondialisation », Synthèse Inrets N° 53, 2007.
- MOHAMED-CHERIF, F-Z, « l'économie maritime Algérien et Euro-méditerranéen », revue N° 483, Alger.
- MOHAMED-CHERIF, F-Z, « Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale », Revue *Mappemonde*, Ducruet C, 2011.
- Direction Général des Infrastructures, de Transport et de la Mer : « analyse de la conjoncture économique transport maritime », rapport, 1^{er} semestre 2012.
- Synthèse ATLAS des villes portuaires du SEM, p1-28, Octobre 2013
- Glossaire des termes douaniers internationaux, 2014.
- Code des douanes.
- La convention douanière 1956.
- La convention de Bruxelles de 1924.
- Les règles de Hambourg 1978.

Sites internet :

- www.douane.gov.dz/Glossaire_C.html.
- <http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.html>
- www.containerinfo.net.
- www.marine-marchande.net.
- www.bejaiamed.com.

Lexique maritime

Lexiques maritime

Accostage : l'approche du navire au quai

Accrochage : action d'accrocher le bateau au quai

Admission temporaire : ce régime permet l'admission sur le territoire douanier en suspension des droits et taxes à l'importation et avec dispense des formalités relatives au contrôle du commerce extérieur.

Armateur : le propriétaire du navire ou le locataire.

Arrimage : action de fixer solidement et conformément aux règles de la profession ; la marchandise dans une cale de navire ou dans un camion ; un conteneur en cale ou sur le pont.

Berges : bateau dépourvu de moteur construit ou aménagé pour être poussé avec fond plat.

Bassin : partie du port limité par des quais et des digues (dans les mers sans marée).

Bon à délivrer : Document remis par l'agent consignataire à la place du connaissement pour les formalités d'enlèvement. Le bon à délivrer peut être aussi le cachet apposé par l'agent maritime sur le connaissement, prouvant que le détenteur est en règle avec l'agent maritime.

Bon à enlever : Document présenté par le client au douanier de la zone pour procéder à l'enlèvement. Il donne une description de la marchandise avec toutes les références : marques, nombre de colis, nature et autres éléments nécessaires au dédouanement, et sert à récoler les colis. Après vérification, le douanier donne un visa pour la porte de sortie.

Bulletin de livraison : Document que remet le pointeur livreur à l'importateur après que celui-ci a terminé toute la procédure d'enlèvement.

Cabotage : en transport, navigation de port a port en restant en proximité des cotes.

Cales : partie interne d'un navire destiné à recevoir la cargaison.

Charte partie : contrat d'affrètement qui peut être au voyage coque nue ou à temps.

Connaissement : Preuve du contrat de transport en vertu duquel un transporteur en la personne du capitaine (ou d'une autre personne autorisée à cet effet : l'agent) reconnaît avoir

reçu à bord une marchandise qu'il s'engage à transporter d'un port à un autre moyennant un prix déterminé dénommé fret. C'est un reçu de la marchandise et également un titre de propriété. Certains connaissements sont endossables.

Draft Survey: Opérations à confier aux experts maritimes pour déterminer les quantités et éviter le problème des manquants.

Edifact-Onu : Échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport.

Envoi : Ensemble des marchandises transportées sous le couvert d'un même document de transport.

EVP : Équivalent vingt pieds. Unité de mesure uniformisée correspondant à un conteneur ISO de 20 pieds (6.10 m), utilisée comme mesure statistique des flux de trafic ou des capacités. Un conteneur standard ISO de série 1 de 40 pieds est égal à 2 EVP.

Feeders : petits navires.

Franchise : c'est un accord par lequel une entreprise, le franchiseur, accorde à une autre, le franchisé, en échange d'une compensation direct ou indirect, le droit d'exploiter une franchise dans le but de commercialiser des types de produits et/ou des services déterminés.

Fret : ce terme désigne le prix du transport de marchandise.

Manifeste : Etat récapitulatif des connaissements relatifs aux marchandises chargées à bord du navire. Il mentionne les éléments d'identification des marchandises tels que les marques et numéros.

Manutention : Chargement et déchargement d'unités de transport de colis, leur nature, leur poids.

Mouillage : espace maritime ou portuaire où un navire est autorisé à jeter l'ancre et séjourner qui appartient au domaine de la navigation.

Pavillon : enregistrement d'un navire dans un état d'appartenance.

Portek : société Singapourienne : est un opérateur de terminaux, à conteneurs, il est l'un des leaders mondiaux dans le trafic de conteneurs.

Portique : appareil de levage comportant une ossature horizontale porté par des pieds, se déplaçant le plus souvent sur des rails.

Revue de contrat : (définition de la norme ISO 8402/94) : Actions systématiques effectuées par le fournisseur avant la signature du contrat pour s'assurer que les exigences pour la qualité sont définies de façon adéquate, sans ambiguïté, exprimées par des documents et réalisables par le fournisseur.

Remorquage hauturier : Opération qui consiste en le convoyage d'un navire ou engin d'un point à un autre du globe.

Ro-Ro : Chargement/déchargement d'un véhicule routier, (« **roll-on-roll-off** ») d'un wagon ou d'une unité de transport intermodale (UTI) par roulage par les portes/rampes d'un navire. S'agissant de la route roulante, seul le chargement des véhicules routiers sur un train et leur déchargement d'un train sont effectués par le chauffeur.

Solas : Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, de l'OMI (1974).

Shift : période de temps en équipe.

Terminal : Endroit équipé pour le transbordement et l'entreposage d'unités de transport intermodal (UTI).

Tonnage : c'est la capacité en volume d'un navire. Elle s'exprime en tonneaux. 1 tonneau équivaut à un pied cube ou 2,83 m³.

Transport intermodal : Mouvement de marchandises (sur une même unité de charge ou sur un même véhicule) par différents modes de transport successifs sans qu'il y ait manutention des marchandises elles-mêmes lors du changement de mode.

Liste des tableaux et figures

<i>Tableaux</i>	<i>Titre</i>	<i>Page</i>
Tableau N°1	Principales caractéristiques des conteneurs.	9
Tableau N°2	Dimension intérieurs minimales du conteneur.	15
Tableau N°3	les réformes apportées au système portuaire Algérien à travers le temps.	52
Tableau N°4	Les 10 grands ports à conteneurs mondiaux 2011 avec l'évolution de leur trafic.	64
Tableau N°5	Les dix premiers armements de la ligne régulière.	65
Tableau N°6	l'effectif de BMT par catégorie socioprofessionnelles 2014.	78
Tableau N°7	la situation des blocs du terminal a conteneur BMT le 31/12/2013.	88
Tableau N°8	Nombre de conteneur (Débarqué/Embarqué) BMT Comparatif Réalisation 1er Trimestre 2013/ 2014.	89
Tableau N° 9	trafic conteneur BMT 2013/2014	90
Tableau N°10	les principaux intervenants dans le circuit de dédouanement d'une marchandise.	97
Tableau N°11	le circuit douanier par le quel une marchandise passe afin d'être dédouaner.	100
Figures N°01	. trafic conteneur BMT 2013/2014	90

Annexes

La liste des annexes

<i>Numéro d'annexe</i>	<i>Titre</i>
Annexe I	Les différents types de conteneur
Annexe II	Les différentes modalités d'expéditions des (FCL/LCL) conteneurs
Annexe III	Organigramme de BMT
Annexe IV	Container Décharge location slip
Annexe V	Bon de commande
Annexe VI	Bill of lading
Annexe VII	Mise à quai (mise à Déposition)
Annexe VIII	Bon à délivrer
Annexe IX	CMR
Annexe X	Bon de restitution
Annexe XI	Entretien
Annexe XII	Facture/ invoice/ facture d'achat domicilié
Annexe XIII	Certificat d'origine
Annexe XIV	Certificat de conformité
Annexe XV	Formulaire de demande pour l'entrée de la marchandise
Annexe XVI	D10
Annexe XVII	Quittance de paiement
Annexe XVIII	Facture MSC

Schéma N°01 : Expédition FCL/FCL .

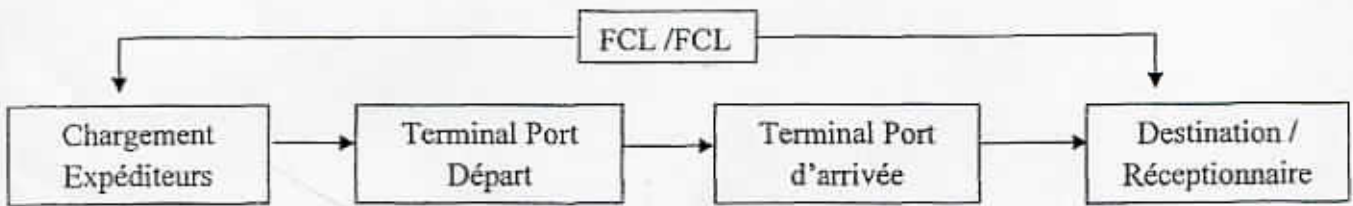


Schéma N°02 : Expédition LCL/LCL

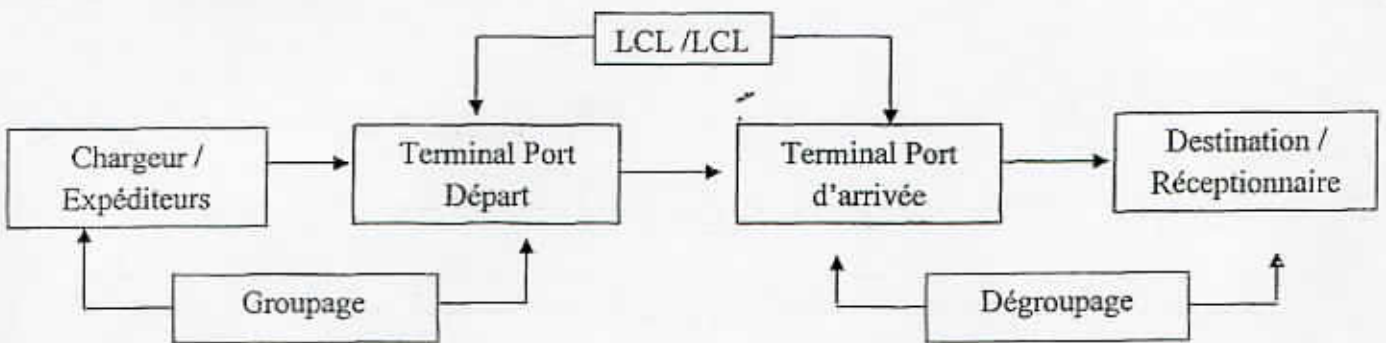


Schéma N°03 : Expédition FCL/LCL

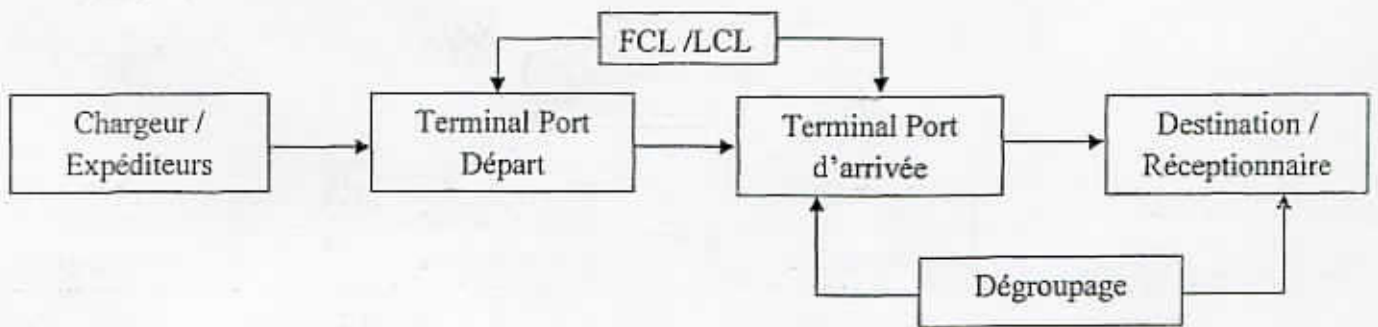
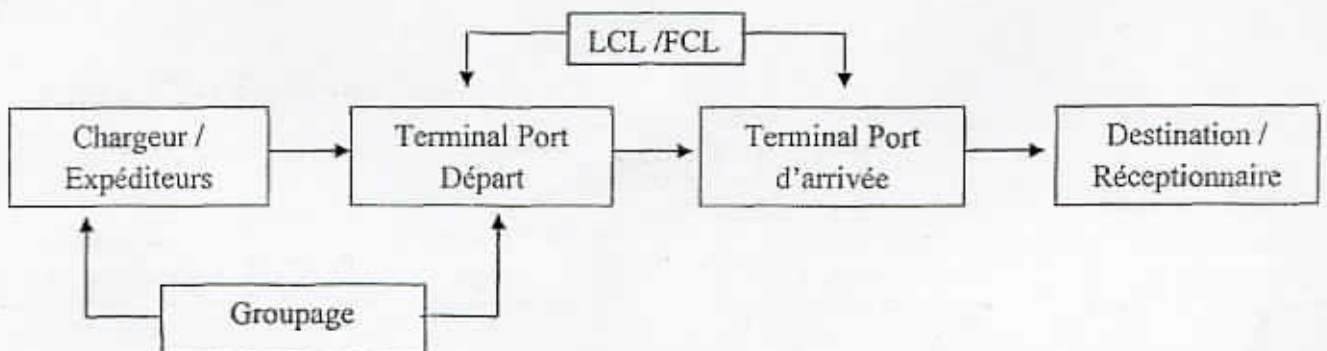
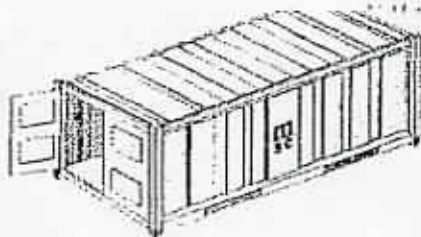


Schéma N°04 : Expédition LCL/FCL





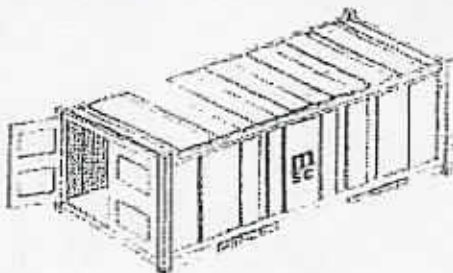
Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tara	Charge Maximum
19'4"	7'8"	7'10"	7'8"	7'6"	1,172 Cu. 4,916 Lbs	4,916 Lbs	47,500 Lbs
5,906 m	2,350 m	2,393 m	2,342 m	2,280 m	33,7 Cu.m 2,230 Kgs	2,230 Kgs	21,770 Kgs
Standard 40'							
39'5"	7'8"	7'10"	7'8"	7'6"	2,390 Cu. 8,160 Lbs	8,160 Lbs	59,040 Lbs
12,035 m	2,350 m	2,392 m	2,340 m	2,280 m	67,7 Cu.m 3,700 Kgs	3,700 Kgs	26,700 Kgs

Upgraded 20'

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tara	Charge Maximum
19'4"	7'7"	7'10"	7'6"	7'6"	1,150 Cu. 5,060 Lbs	5,060 Lbs	61,996 Lbs
5,900 m	2,311 m	2,393 m	2,266 m	2,280 m	33,63 Cu.m 2,300 Kgs	2,300 Kgs	28,180 Kgs

High Cube 40'

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tara	Charge Maximum
39'5"	7'8"	8'10"	7'8"	8'5"	2,094 Cu. 8,750 Lbs	8,750 Lbs	59,450 Lbs
12,036 m	2,350 m	2,697 m	2,338 m	2,587 m	76,3 Cu.m 3,070 Kgs	3,070 Kgs	26,510 Kgs



Reefer 20'

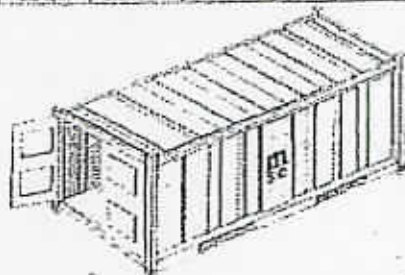
Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tara	Charge Maximum
17'8"	7'5"	7'5"	7'5"	7'3"	1,000 Cu. 7,040 Lbs	7,040 Lbs	15,760 Lbs
5,425 m	2,275 m	2,269 m	2,250 m	2,216 m	28,3 Cu.m 3,200 Kgs	3,200 Kgs	20,800 Kgs

Reefer 40'

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tara	Charge Maximum
37'8"	7'5"	7'2"	7'5"	7'0"	2,040 Cu. 10,780 Lbs	10,780 Lbs	56,276 Lbs
11,493 m	2,270 m	2,157 m	2,282 m	2,135 m	57,8 Cu.m 4,900 Kgs	4,900 Kgs	25,580 Kgs

Reefer 40' High Cube

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tara	Charge Maximum
37'11"	7'8"	8'2"	7'8"	8'0"	2,344 Cu. 9,900 Lbs	9,900 Lbs	57,561 Lbs
11,557 m	2,294 m	2,507 m	2,294 m	2,440 m	66,6 Cu.m 4,500 Kgs	4,500 Kgs	25,900 Kgs

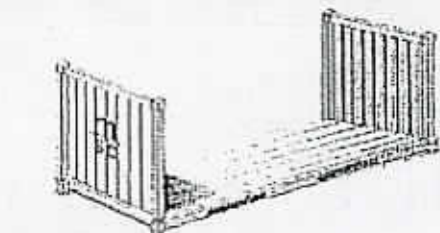


Open Top 20' (Upgraded also available)

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tara	Charge Maximum
19'4"	7'7"	7'8"	7'8"	7'2"	1,136 Cu. 5,280 Lbs	5,280 Lbs	47,620 Lbs
5,891 m	2,311 m	2,354 m	2,286 m	2,184 m	32,23 Cu.m 2,400 Kgs	2,400 Kgs	21,600 Kgs

Open Top 40'

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tara	Charge Maximum
39'5"	7'8"	7'8"	7'8"	7'5"	2,350 Cu. 8,480 Lbs	8,480 Lbs	56,710 Lbs
12,028 m	2,350 m	2,345 m	2,341 m	2,274 m	65,5 Cu.m 3,150 Kgs	3,150 Kgs	26,630 Kgs



Flat Rack 20'

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tara	Charge Maximum
18'5"	7'3"	7'4"	-	-	-	5,570 Lbs	47,333 Lbs
5,620 m	2,201 m	2,233 m	-	-	-	2,530 Kgs	21,470 Kgs

Flat Rack 40'

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tara	Charge Maximum
39'7"	6'10"	6'5"	-	-	-	12,081 Lbs	85,000 Lbs
12,090 m	2,438 m	2,103 m	-	-	-	5,480 Kgs	39,060 Kgs

Flat Rack Collapsible 20'

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tara	Charge Maximum
18'6"	7'3"	7'4"	-	-	-	6,061 Lbs	61,117 Lbs
5,618 m	2,200 m	2,233 m	-	-	-	2,750 Kgs	27,730 Kgs

Flat Rack Collapsible 40' (Stak Bed)

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tara	Charge Maximum
39'7"	6'10"	6'5"	-	-	-	12,707 Lbs	85,800 Lbs
12,080 m	2,126 m	2,043 m	-	-	-	5,800 Kgs	39,900 Kgs



Platform 20'

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tara	Charge Maximum
19'11"	8'00"	7'04"	-	-	-	6,061 Lbs	52,830 Lbs
6,058 m	2,438 m	2,233 m	-	-	-	2,750 Kgs	24,000 Kgs

Platform 40'

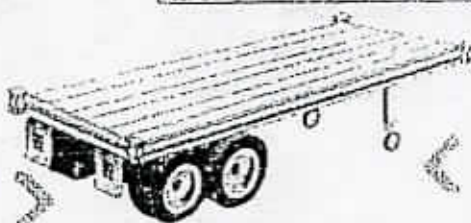
Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tara	Charge Maximum
40'00"	8'00"	8'5"	-	-	-	12,703 Lbs	86,321 Lbs
12,18 m	2,40 m	1,95 m	-	-	-	5,800 Kgs	39,200 Kgs

Châssis 33'Tri-Axe

Longueur	Tara	Charge Maximum
OVERALL EXTENDED 41'3"	10,900 Lbs	44,500 Lbs*
Lunghezza massima 16,60 m	4,950 Kgs	20,185 Kg**

Châssis 40'Gooseneck

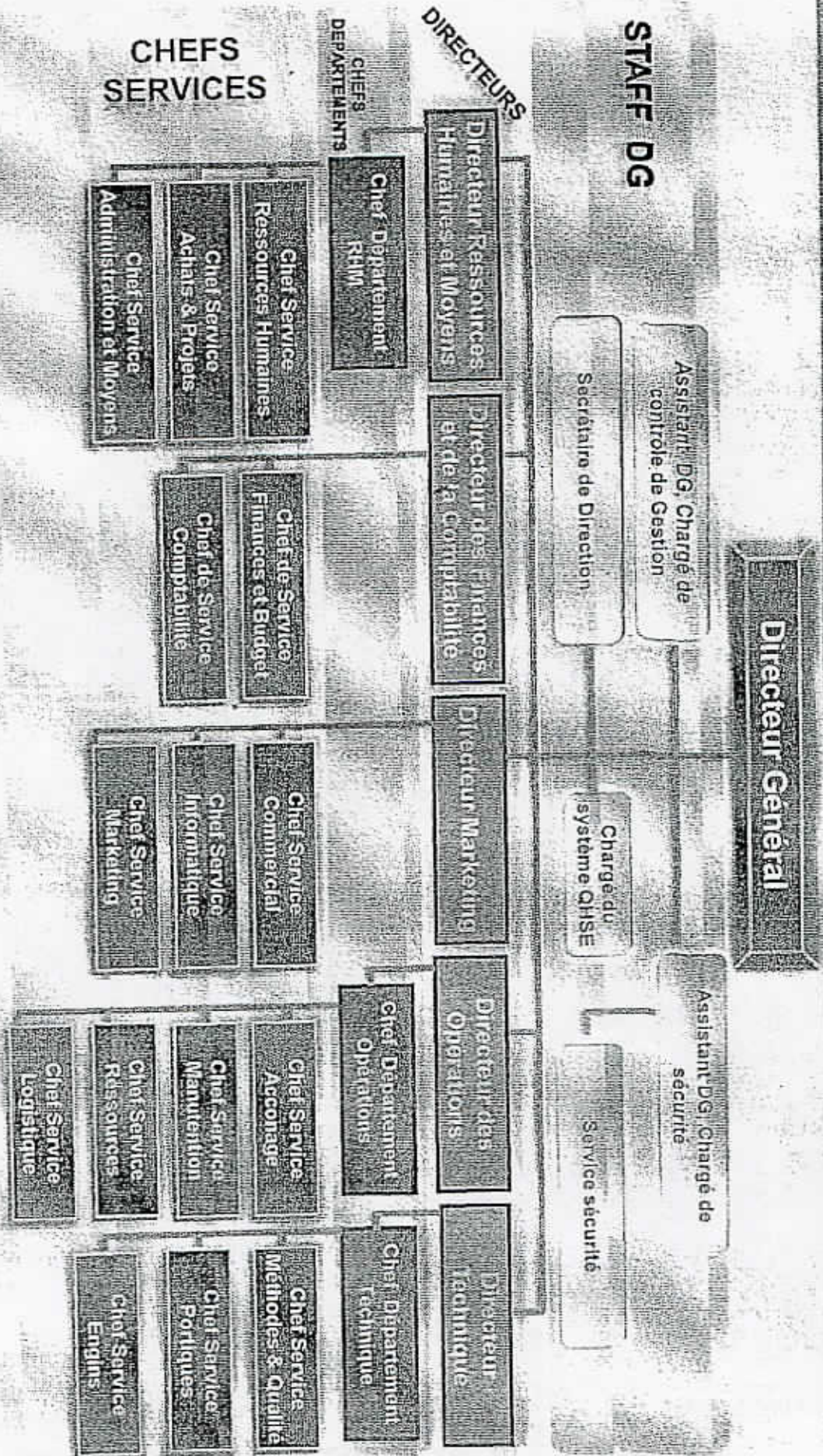
Longueur	Tara	Charge Maximum
OVERALL EXTENDED 41'3"	6,500 Lbs	44,500 Lbs*
Lunghezza massima 16,60 m	2,950 Kgs	20,185 Kg**



Châssis 23,5'

Longueur	Tara	Charge Maximum
OVERALL EXTENDED 23'6"	6,600 Lbs	35,500 Lbs
OVERALL EXTENDED 27'2"	6,600 Lbs	39,500 Lbs
OVERALL EXTENDED 7'20"	2,995 Kgs	16,100 Kg
OVERALL EXTENDED 8'30"	2,995 Kgs	17,920 Kg

Important : Les spécifications mentionnées sont données à titre indicatif. Il existe plusieurs différences entre les séries opérationnelles et celles commandées. Il appartient au client de faire transporter le conteneur sur un camion qui répond à ses spécifications.



BMT Container Discharge Location Slip

Date: Fri 04 Apr 2014 05:30:40



Location Slip No.: DS00491643

Vessel Name	DAINA
Container No.	GESU5255272
Container Category	HW
Container Status	F
Container Size	40
Discharge Sequence	32
Bay No	02D
Yard Range	A / 46 - 47 / 1 - 6
Container Location	
Container Condition	
Page	16

C

C42/112

Annexe

IN TRANSIT OUAHMED

41, Rampe du Port Béjaia
Tél. : 213 34 21 28 52
Fax : 213 34 22 99 52

Bejaia, le 09/04/2014
P/C SARL POLYRESINE
Adresse : Constantine

Bon de Commande de visite DCP
intégral avec chèque

N° 001389

Navire: Devon Strait du: 07/04/2014

Gros: 797 Art.: 68

Avis : _____

Désignation : collorant

Poids : _____

Type de l'Opération : visite DCP intégral

No TCS : 09 TCS

[Handwritten signature]
REQUISITION
12 2014

Le Transitaire
[Handwritten signature]

Annexe : Bon de Commande



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.
 12-14, chemin Rieu, 1208 GENEVA, Switzerland
 Website : www.msccgva.ch

SCAC Code: MSCU

BILL OF LADING No. MSCUDZ988017
ORIGINAL

Part of "Port" or "Combined Transport" (see Clause 1)

NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's NO. OF RIDER PAGES

SHIPPER:
 VS INTERNATIONAL (S) PTE. LTD.
 33 CECIL STREET 16-02A
 MECK SENG TOWER, SINGAPORE 069535
 TEL/FAX +65-6-3344930/3342063
 CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of..." here.
 O ORDER

CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD)

CONTINUED FROM NOTIFY PARTIES
 NOTIFY-II
 SARL CIBD GF
 ROUTE DE BLIDA, MAZAFRAN
 KOLEA TIPAZA, ALGERIA
 FCL/FCL
 Lloyds / IMO Number = 9203461
 INTEND TO CONNECT : MSC PALOMA FD407R
 Shipping Terms : LINER IN FREE OUT
 PORT OF DISCHARGE AGENT
 MSC BEJAIA
 sarl Mediterranean Shipping Company Algeria -
 "sarl MSCA " CITE DES FRERES MOUHOUBI PROMOTION
 ABBOU QUARTIER SGHIR
 Tel:+213 34 214 132, Fax:+213 34 214 559

NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20)
 BANQUE AL BARAKA /

VESSEL & VOYAGE NO. (see Clauses 8 & 9)

PORT OF LOADING

PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)

OTTO V. HC407A
 BOOKING REF. (or)

SHIPPER'S REF.

TANJUNG EMAS, SEMARANG,
 PORT OF DISCHARGE
 INDONESIA

XXXXXXXXX

PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)

122N1400632 XXXXX BEJAIA, ALGERIA XXXXXXXX
 PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)

Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)	Gross Cargo Weight	Measurement
UA/1463/BEJAIA/	10X40' CNTR(S) S.T.C SHIPPER'S LOAD STOW COUNT 190 CRATES SAID TO CONTAIN 22662 SHEETS OF COMMERCIAL PLYWOOD INDONESIA BB/CC GRADE - FALCATA CORE - MR GLUE JPIC STANDARD FALCATA FACE/BACK (ECOBOARD BRAND) N.W : 231,336.00 KGS 19 CRATE	23502.000	64.2274
MSCU8336220/40HC CARRIER SEAL/FEJ2901118 Tare Wt :3940 TCLU5337311/40HC CARRIER SEAL/FEJ2901111 Tare Wt :3840 AMPU8464378/40HC CARRIER SEAL/FEJ2901120 Tare Wt :3890 TCLU5307240/40HC CARRIER SEAL/FEJ2901114	19 CRATE	23502.000	64.2274
	19 CRATE	23502.000	64.2274
	19 CRATE	23502.000	64.2274

Container Numbers, Seal Numbers, Marks and Descriptions Continued on the Rider Pages

FREIGHT PREPAID

... order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled Carrier's Receipt for carriage subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT.

If this is a negotiable (To Order / of) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for the Goods or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable.

IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, all of this tenor and date, and wherever one original Bill of Lading has been surrendered all other Bills of Lading shall be void.

DECLARED VALUE (only applicable if Ad Valorem Charges paid - see Clause 7.3)

CARRIER'S RECEIPT (No. of Cntrs or Pkgs rcvd by Carrier - see Clause 14.1)

SIGNED on behalf of the Carrier Mediterranean Shipping Company S.A.

PLACE AND DATE OF ISSUE
 XXXXX

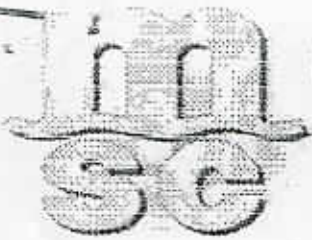
SHIPPED ON BOARD DATE
 10 CNTRS

PT. PERUSAHAAN NUSANTARA
 PANURJWAN

SEMARANG 18-FEB-2014

18-FEB-2014

A 179988962



SARL MSCA Mediterranean Shipping Company
Algeria

Bejaia, le : 01/04/2014

A MONSIEUR
L'INSPECTEUR PRINCIPAL
DES BRIGADES DES DOUANES
BEJAIA

OBJET : Mise à disposition conteneur vide

Monsieur,

Nous vous serons grés de bien vouloir autoriser la mise à disposition de 1 conteneur 40' HC vide N° **MEDU8383834** actuellement au parc à conteneurs de BMT à notre client «TRANSIT MADALA P/C BND TRANSFORMATION DE LIEGE» pour une éventuelle exportation de 15000 KGS de BOUDJN AGGLOMERES à destination de TIANJINXINGANG (CHINE).

Nous vous remercions par avance.
Veuillez agréer Monsieur nos salutations distinguées.

02 AVR 2014

Bejaia le /04/2014
L'IP Brigades



Signature
Zohair Belkhal

Freres Mouhoubi quartier seghir - Béjaia -
BP 07D BEJAIA RP
RC. N° 00 13032-B-00
Tel : 213. (0)34.21.42.24
Fax : 213. (0)34.21.45:59
Web : www.mscgva.ch - E-mail : jnfobejaia@mscalg.com.dz

Annexe **VI** : Mise à quai (Mise à disposition).

CMACGM BEJAIA

06 AVENUE BEN BOULAID BEJAIA

Capital: 207 000 000 DA NIF:099916000895665 RC:99B0008956 AI:06014402752

Banque: AGB:032001074393001208-10

Tel: 034212038/034212193 Fax: 034 212578



BON A DELIVRER

Client **SARL POLYRESINE**
CITE 416 LOGEMENTS AADL BT F NO 2 GUE DE CONSTANTINE ALGER-ALGERIE NIF 000 416 0

Transitaire : 2008000007 TRANSIT OUAHMED

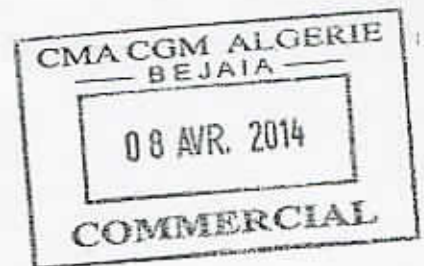
BL échangé le:	08/04/2014	BL	KR2605960	Gros	797
Voyage	2G052N	POL	KRPUS	Qual	BEJAIA
Navire	DEVON STRAIT	POD	DZBJA	Poste	
D.Accost	07/04/2014	Prov	MALTE		

Arti cle	BL	Détails	Type	Marchandise	Unite	Poids	Tare
065	KR2605960	TTNU2193308	20ST	STC BAGS MASTER BATCH BLACK MB 9160	720	18 360,000	2 230,000
065	KR2605960	CMAU1232068	20ST		720	18 360,000	2 230,000



BON A DELIVRER
Béjaia, Le.....

B.C.P



Nombre de lignes : 2

Important:

1- L'ayant droit sur les marchandises déclare avoir pris connaissance que le (les) conteneurs dont il a pris livraison doivent être restitués à CMA CGM Algérie au plus tard 85 jours après la date d'accostage du navire qui l'(les) a transportés.
En cas de dépassement, l'ayant droit sur les marchandises assumera seul la responsabilité des conséquences d'un tel dépassement et sera tenu de prendre à sa charge les conséquences liées au dépassement de ce délai. CMA CGM Algérie se réserve toutes les voies de recours appropriées afin de préserver les intérêts de notre armateur

2- Les conteneurs CMACGM doivent être restitués à BMT port de Béjaia

CMACGM ALGERIE

Annexe *VET*: *Bon A Delivrer*

08/04/2014

1/1

Container Movement Request - Container List

Vessel: DEVON STRAIT Vessel Call No.: 2014000087
 Voyage Out: 20052N
 CMP No.: CM00205738 RefNo.:
 Forwarding Agent: TRANSITE OUAHMED Account No.: 000029
 Consignor: SARL POLYRESINE
 Reason: Customs Inspection
 No. of Containers: 2

Return CMR	Container No.	Status	Size	Location From	Location To	New Status	New Location	Unstuff Completion Date/Time (dd/MM/yyyy HH:mm)	Completion Date/Time (dd/MM/yyyy HH:mm)	CMR Status
	TTNU2193308	F	20	C/48/11 3	A					Not started
	CMAU1292059	F	20	C/20/5/ 5	A					Not started

Tout conteneur laisse ouvert après chaque visite est sous la responsabilité du client.

Annexe IX: Container Movement Request - Container List
 CMR



Béjaia Mediterranean Terminal

Direction des opérations

Bon de restitution

N° 135192

Client :

N° TCS :

Bloc :

Matricule :

Date :

Le pointeur
Visa

Annexe ~~10~~ : Bon de restitution

Guide d'entretien :

Bonjour Madame ; Bonjour Monsieur ;

Nous voudrions bien avoir de vous certaines informations dans le cadre de la rédaction de notre mémoire sur les limites de la gestion de la conteneurisation et son impact sur le délai de dédouanement des marchandises. Nous vous demandons de bien vouloir accepter nous accorder un peu de votre temps pour un entretien. Nous vous remercions d'avance pour votre collaboration.

Q1. Comment peuvent être manutentionnés les conteneurs dans l'aire de stockage BMT ?

Q2. Que pensez-vous du temps d'attente des navires en rade au Port de Bejaia?

Donnez-nous vos raisons ?

Q3. Comment évaluez-vous la cadence de manutention des marchandises ?

Q4. Pensez-vous qu'il faudrait l'améliorer ou la laisser telle quelle ?

Q5. Donnez-nous votre opinion sur les procédures de formalités de passage portuaire des marchandises ?

Q6. Quelle relation peut-on établir entre le temps d'attente des navires en rade, le séjour à quai des navires et la cadence de manutention des marchandises ?

Q7. Quelle est votre appréciation sur le délai de passage des marchandises au Port de Bejaia ?



TRANSITYRE B.V.
Registered Office
Eindwerk 5
P.O. BOX 6578
4802 HN BREDA
The Netherlands
Reg. 200 54402 K.v.K.
Phone (31) 76 57 92 300
Fax (31) 76 57 733
Fax (31) 76 57 92 327

Sales and Administration Department
Establishment in FRANCE
Siret : 480 127 026 00023
Place des Carmes-Déchaux
63040 - Clermont-Ferrand Cedex 9
France
Tel : 33 (0)4 73 32 20 00
Fax : 33 (0)4 73 32 29 85
WAT : NL007853737 B01

Client - Customer - Cliente

MICHELIN ALGERIE SPA
BACHDJARAH ROUTE DE BIRKHADEM
BP 436 HUSSEIN DEY
16040 ALGER
ALGERIE - NIF:000216001966906
018309

Destinataire - Consignee - Destinatario

MICHELIN ALGERIE SPA
BACHDJARAH ROUTE DE BIRKHADEM
BP 436 HUSSEIN DEY
16040 ALGER
ALGERIE - NIF:000216001966906
018309/0001 00000

Conditions de paiement / Terms of payment / Forma de pago

COMPTANT PAR CREDIT DOCUMENTAIRE IRREVOCABLE

Bateau - Ship - Vapor
Or substitute

Départ - Departure - Salida
Or or about

EBA

QUANTITE QUANTITY CANTIDAD	DESIGNATION - DESCRIPTION - DESIGNACION	CODE ARTICLE	PRIX UNITAIRE UNIT PRICE PRECIO UNITARIO	MONTANT TOTAL TOTAL AMOUNT IMPORTE TOTAL
			USD	USD
		REPORT		1.09
	VOTRE COMMANDE : 13002041 NOTRE REF. : 173692 KORMORAN S/TOTAL PNEUMATIQUES NEUFS POUR POIDS LOURD, CAMIONNETTE AYANT INDICE DE CHARGE SUPERIEUR A 121			
112	PNEU 315/80R22.5 KORROADSF TL 156/150L KO CODE DOUANIER 40112090	594758_103P	63	934
	VOTRE COMMANDE : 13002078 NOTRE REF. : 179120 KORMORAN S/TOTAL PNEUMATIQUES NEUFS POUR POIDS LOURD, CAMIONNETTE AYANT INDICE DE CHARGE SUPERIEUR A 121			
8	PNEU 12R22.5 U TL 152/148L KO CODE DOUANIER 40112090	11541_102P	97	13
44	PNEU 315/80R22.5 KORROADSF TL 156/150L KO CODE DOUANIER 40112090	594758_103P	63	95
	SOUS TOTAL			04
	INLANDS			3
	FRET MARITIME INCLUANT FRAIS MISE A BORD			36
	TOTAL CPT PORT ALGERIEN			

NOUS, TRANSITYRE B.V., CERTIFIONS QUE LA PRESENTE FACTURE EST AUTHENTIQUE ET CONFORME A NOS LIVRES DE VENTE.

L'EXPORTATEUR DES PRODUITS COUVERTS PAR LE PRESENT DOCUMENT (AUTORISATION DOUANIERE NO. NL/155/01/0234) DECLARE QUE, SAUF INDICATION CLAIRE DU CONTRAIRE, CES PRODUITS ONT L'ORIGINE PREFERENTIELLE EU. L'ACCUMULATION DES TAUX N'EST PAS APPLIQUEE.

594758 103P
Societe Generale
Agence Grandes Entreprises Atlas
Douanition Importation
161519/2013 2100052050
04/06/13

TRANSITYRE B.V.
MICHELIN EXPORT FACILITIES
BREDA



N° 11012*01

<p>1. Expéditeur (nom, adresse, pays) <i>Consignor Expedidor</i> المُرْسِلُ 发货人 Отправитель</p> <p>TRANSITYRE B.V. MICHELIN EXPORT FACILITIES REGISTERED OFFICE EIKDONK 5 - P.O. BOX 6578 4802 HN BREDA - THE NETHERLANDS</p>	<p>N° 02.2014* 1208</p>	<p>ORIGINAL</p>
<p>2. Destinataire (nom, adresse, pays) <i>Consignee Destinatarlo</i> المُرْسَلُ 收货人 Получатель</p> <p>MICHELIN ALGERIE SPA BACHDJARAH ROUTE DE BIRKHADEM BP 436 HUSSEIN DEY 16040 ALGER ALGERIE NIF:000216001966906</p>	<p>COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE EUROPEAN COMMUNITY COMUNIDAD EUROPEA المجموعة الأوروبية 欧洲共同体 ЕВРОПЕЙСКОЕ СООБЩЕСТВО CERTIFICATE OF ORIGIN CERTIFICADO DE ORIGEN شهادة المنشأ 原产地证明 СЕРТИФИКАТ О ПРОИСХОЖДЕНИИ ТОВАРА</p> <p>3. Pays d'origine <i>Country of origin Pais de origen</i> بلد المنشأ 原产国 Страна происхождения</p> <p>UNION EUROPEENNE HONGRIE</p>	
<p>4. Informations relatives au transport (mention facultative) <i>Transport details Expedition مرحلة بواسطة 运输情况</i> Вид транспорта и маршрут следования (насколько это известно)</p> <p>MARITIME</p>	<p>5. Remarques <i>Remarks Observaciones</i> ملاحظات 任务 Для служебных отстков</p> <p>L/C N° 00022CDIVIP59784 LOAD N° 440420</p> <p>Suite du champ N°1: sales and administration departement place des carmes dechaux 63040 CLERMONT FERRAND CEDEX</p>	
<p>6. N° d'ordre ; marques, numéros, nombre et nature des colis ; désignation des marchandises <i>Item number ; marks, numbers, number and kind of packages ; description of goods</i> N° de orden ; marcas, numeros, nombre y naturaleza de los bultos ; designacion de las mercancías مواصفات البضاعة : رقم التسلسل، العلامة، رقم الطرود، عدد وطبيعة الطرود 序号；商标；号码；包装件数量和性质；商品种类； Порядковый номер, маркировочные знаки, нумерации, количество мест и вид упаковки; описание товара</p> <p>1 CONTAINER(S) N° : [REDACTED] 8</p> <p>170 PNEUS</p>	<p>7. Quantité <i>Quantity</i> <i>كمية</i> <i>数量</i> Количество</p> <p>KG GROSS 9 931,08</p>	

8. L'autorité soussignée certifie que les marchandises désignées ci-dessus sont originaires du pays figurant dans la case N°3
THE UNDERSIGNED AUTHORITY CERTIFIES THAT THE GOODS DESCRIBED ABOVE ORIGINATE IN THE COUNTRY SHOWN IN BOX 3
LA AUTORIDAD INFRASCrita CERTIFICA QUE LAS MERCANCIAS DESIGNADAS SON ORIGINARIAS DEL PAIS INDICADO EN LA CASILLA N°3
شهد السلطة الموقعة أدناه أن البضائع المذكورة أعلاه مصدرها البلاد المذكورة في الحقل رقم 3
签发该证当局证实上述商品原产于第3栏内所注明的国家
Подписавший уполномоченный орган удостоверяет, что вышеприведенные товары происходят из страны, указанной в графе N° 3

24 FEB. 2014

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS
Pour le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays-de-Paris
Coralie TOURNEBIZE

Lieu et date de délivrance : désignation, signature et cachet de l'autorité compétente
Place and date of issue ; name, signature and stamp of competent authority

Lugar y fecha de expedición : designación, firma y sello de la autoridad competente

Место и дата выдачи : наименование, подпись и печать уполномоченного органа

REPRODUCTION INTERDITE

Annexe N° XIV



TRANSITYRE B.V.
Registered Office
Eikdonk 5
P.O. BOX 6578
4802 HN BREDA
The Netherlands
Reg. 200 54402 K.v.K.
Phone (31) 76 57 92 300
Fax (31) 76 57 14 733
Fax (31) 76 57 92 327

Sales and Administration Department
Place des Carmes-Déchaux
63040 - Clermont-Ferrand Cedex 9
France
Tél : 33 (0)4 73 32 20 00
Fax : 33 (0)4 73 32 29 85
VAT : NL007853737 B01

CERTIFICAT DE CONFORMITE

Référence de l'expédition : 440420

Facture(s) N° 12350335 12350336 12350337
Date 18/02/2014

La soussignée

TRANSITYRE B.V.

Registered Office – Eikdonk 5 – P.O. BOX 6578 – 4802 – HN BREDA

déclare que les marchandises objet de la (des) facture(s) référencée(s) ci-dessus
sont conçues et fabriquées conformément aux réglementations en vigueur dans
le pays où elles ont été conçues et fabriquées.

Fait à Clermont-Ferrand, le 11/03/14



نموذج (ر. د. م.)

مديرية التجارة لولاية بجاية

الرقم التسلسلي N° 0276

مفتشية الحدود حيناوي ربيع

رخصة دخول المنتج

رقم النموذج 24 MARS 2014

(المادة 9 من المرسوم التنفيذي رقم 05-467 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1426 الموافق 10 ديسمبر سنة 2005)

- المستورد (1) : شركة ذات مسؤولية محدودة الجزائر
- رقم و تاريخ س ر : 06101-0019069 ب 02 : 2013/10/03
- العنوان (2) : فويقة بئر خادم رقم 13 قبلا 05 ساحة براج الجزائر
- تعيين المنتج (3) : اطار ارض حطاط
- معروض في (4) : الجزائر
- مكون من (5) : 239 وحدة
- الكمية (6) : 13.648 طن
- رقم التعريف (7) : 40 11 20 20
- فاتورة الشراء (8) : 12349414 في 11/11/2014 القيمة (9) : [Redacted]
- الصانع (10) : TRANSITRE BV
- مكان المصدر (11) : بلجيكا
- رقم الحصص (12) : 1
- رقم و تاريخ ت.إ.م (13) : 1519 في 2014/03/24
- رقم و تاريخ م.م.م (14) : 1516 في 2014/03/24
- المراقبات المنجزة : مراقبة اورتائو المراقبة بالاجرة الى جرد
- نتائج المراقبات : لا شيء يذكر

- 1/ اللقب و الاسم و اسم شركة المعامل
- 2/ العنوان الحقيقي للمعامل المني
- 3/ بين الطلبة الحققة للمنتج
- 4/ بين كيفية عرض المنتج
- 5/ بين عدد الطرود
- 6/ الكمية بالطنان
- 7/ التعريف المبركة (8 أرقام)
- 8/ بين الرقم و التاريخ
- 9/ القيمة بالدينار الجزائري
- 10/ اللقب و اسم الشركة و عنوان المنتج
- 11/ بين البلد الاصل للمنتج أو مكان االسع
- 12/ علامات التعريف و المعلومات المعطاة بخرم المنتج
- 13/ رقم و تاريخ الصرح بالمنتج
- 14/ رقم و تاريخ محضر مراقبة مطابقة المنتج

المراقبة المنجزة على المنتج المذكور أعلاه لم تظهر أي عدم مطابقة. يسمح بدخوله لأجل وضعه رهين الإستهلاك.


24 MARS 2014

تاريخ و تأشيرة و ختم
رئيس مفتشية الحدود

[Signature]



رئيس مفتشية مراقبة الحدود
فوق العشر على مستوى الحدود
بجاية

DECLARATION 1025 MC ACCORD ASSOCI 0001 0016				EXEMPLAIRE RETOUR					DOUANES ALGERIENNES						
IMPORTATEUR / EXPORTATEUR REEL A MICHELIN ALGERIE				ENREGISTREMENT N° 2014-005780 (VALIDEE) DATE - HEURE 2014-04-03 18:07 CODE - BUREAU 006201BEJAIA-PORT											
SITE DE BIR KHADEM BP 436 H DEY				TYPE D'OPERATION REVENTE EN L'ETAT											
SAISIE DU NUMERO NIF 1 ^{er} code fiscal 000216001966906-00006 ^{es} 16000				PRIX TOTAL FACTURE NET (P.T.F.N) MONNAIE USD MONTAHT 1179,81											
FOURNISSEUR / DESTINATAIRE REEL KANSITYRE PO BOX 6578 4802 HN BREDA THE				MONNAIE FRET MONTAHT 2554,58 MONNAIE ASSURANCES MONTAHT 9828,02											
PAYS ACHAT VERTE CODE 567		PAYS DEST DEF CODE 532 1		RELAT VERTE / ACHAT 1		COEF AJUST		SOLDE AUTRES ELEMENTS ET (P.T.F.N)		TAUX DE CHANGE 78,51490					
DECLARANT RANSIT BOUHARICHE SALAH 4, RUE AHMED OUGANA-BEJAI 06000				N° AGREMENT 1998/12		LIC-REP 234		VALEUR EN DA 1,60 160		DOMICILIATION BANCAIRE 519/2013/2/10/00552/USD					
ARTICLE 0001 Flaps FLAPS				DESIGNATION DES MARCHANDISES (NOMBRE, NATURE, MARQUES, N° CONTAINER ET N° DES COLIS) STADI SCHWERIN				REGIME FISCAL 532		ORIGINE 40129030		CODE STATISTIQUE 40129030			
ARTICLE 002 15 kgs TEUS				DESIGNATION DES MARCHANDISES (NOMBRE, NATURE, MARQUES, N° CONTAINER ET N° DES COLIS) 15 kgs TEUS				REGIME FISCAL 532		ORIGINE 40129030		CODE STATISTIQUE 40129030			
PECES JOINTES: 5-620-630-646-648-655-902-903-				LIEUX D'UTILISATION OU DES PREP... 902				DELAI		TAUX		MONTANT			
MARQUE				GENRE				INDICATIONS VEICULES PARTICULIERES				ANNÉE			
CODE				N° DÉCL				REGIME DOUANIER PRECEDENT				DATE			
CODE TAXE				QUOTITE				ASSIETTE				MONTANT			
.D.				4,50				3972,00				178,74			
.V.A				17,00				4150,74				705,63			
.U.S												15,00			
.P.S												200,00			
TOTAL								1.428.543,00							
COMPTANT				X											
.V.A								1.420.935,00							
.D								178,00							
SPV								7.215,00							
.U.S								15,00							
.P.S								200,00							
TOTAL								1.428.543,00							
CONSIGNATION															
PENALITES															
TRANSIT / SCHELEMENTS APPOSES				NOMBRE				MARQUES				AUTORISE PAR : N° : DU :			
DATE (LIMITE)				BURFRONT				BURDEST				OBSERVATIONS manifeste annoté GLOBAL			
QUITANCE CONSIGNATION				N° : DU :				QUITANCE CONSIGNATION DROIT ET AXES				ENGAGEMENTS SOUSCRITS			
QUITANCE PENALITES				N° : DU :				DATE :				A. Je soussigné, sollicite sous les peines de droit mettre sous le présent régime douanier les marchandises déclarées dans cette déclaration.			
SIGNATURE DU CHAMBER												Le Déclarant Agri: 98012 Rue Ahmed Ougana Tél: 034 77 96 94 Tél/Fax: 034 20 23 14			
CONSIGNATION												ENGAGEMENTS			

Annexe N° XVII

BEJALA FUKI

Quittance de paiement.

005316 01/04/2014

U & I
IMMEDIAT

1025 005/00 02 04 2014

2 56A 664J 03/04/2014 1851584,00

TRANSIT BOUHARICHE S
SPA MICHELIN ALGERIE

204	1.845.384,00	221	10,00
		601	200,00
611	3.900,00	600	50,00
		408	2.000,00
	1.849.324,00		2.260,00

UN MILLION HUIT CENT CINQUANTE UN MILLES
CINQ CENT QUATRE VINGT QUATRE DINARS

-----1.851.584,00

Annexe N° XVIII

M S C A

Cité DES FRERES MOUHOUSSI PROMOTION ABOU QUARTIER SGHR 05000, Béjaïa

IF: 000916910297357 RC: 0813032-9-00 Art: 06 018 002773 NIS:

Tel: 213 34 21 41 32/55 FAX: 213 34 21 45 59

Banque: BADR LIBERTE N°357-300424-57.300

Facture N°: 5502

Date: 24/12/2013

Avire: MAERSK WINDHOEK Voy: 350R scale: 13.03/042 Du: 25/12/2013 B/L: MSCUGJ811038 Quai: 22 Poste: 22 Gros: 2769 Poids Brut: 41 642 57 KG Taxe: 13 200 00 KG Adresse(s): 97, RUEUS+CHAMBRESI	<u>Doit:</u> NIS: NIF: 000218001965806 B00093 MICHELIN ALGERIE, SPA ROUTE DE BIRKHADEM BADIJAH BP 436 HUSS ALGER
---	---

Code	Description	TVA	Mont. TVA	Montant HT
Prestations				
MP	F.M.P	17 %	10 400,94	61 182,00
FIA	F.I.A	17 %	4 947,00	29 100,00
Taxes et Débours				
EA	Péages	0 %	00	1 072,72
TIM	Timbre sur B/L	10 %	00	1 000,00



Listing Contr(s): FSCU666625/1(40)||MSCU853873/0(40)||TCLU500855/3(40)||

Arrêtée la présente facture à la somme de :

SEPT MILLE SEPT CENT DEUX DA ET
 SIXANTE SIX CENTIMES

Total HT	90 262,00
Total TVA	15 347,94
Total Débours et Taxes	2 072,72
Timbre sur espèces	00
Total TTC :	107 702,66

Apurement par Chèque N°: 8051194 Du 03-03/2014, CREDIT POPULAIRE D'ALGERIE

Transitaire: BOUHARICHE, PORT BEJAIA 034 202314



03/03/2014 10:57:45

SERVISE COURTOAGE

Table des matières

Dédicaces	
Remerciements	
Liste des abréviations	
Introduction générale	1
Chapitre I : l'évolution de la conteneurisation	5
Introduction du chapitre	5
I. Section 1 : Généralité sur la conteneurisation	5
A. Origine et définition de la conteneurisation	5
1. Origine de la conteneurisation.....	5
2. Présentation du conteneur	6
B. Les différents types de conteneurs et principale caractéristique des conteneurs	6
1. Les différents types de conteneurs	7
2. Les principales caractéristiques du conteneur	8
C. Les différentes modalités d'expédition (FCL/LCL) du conteneur	8
1. FCL/FCL	8
2. LCL/LCL.....	8
3. FCL/LCL.....	9
D. LCL/FCL.....	9
E. Les porte-conteneurs	9
1. Définition de porte conteneur.....	10
2. L'évolution de porte conteneur	10
3. Les différents types de porte conteneur.....	11
a. Les petits porte-conteneurs côtiers.....	11
b. Les grands porte-conteneurs	11
c. Les navires post-panamax	12
d. Les navires multifonctions	12
II. Section 2 : les paramètres généraux de la conteneurisation	12
A. Les différents types de normes appliquées aux conteneurs.....	13
1. La standardisation de l'utilisation du conteneur	13
a. La norme ISO	13
1) Les dimensions du conteneur	14
2) Les normes de construction.....	14

a) Le planchéier	14
b) L'armateur	14
c) Le toit	14
d) Les pièces de coins	15
3) Le numéro d'indentification ou ALPH CODES ISO	15
B. Les avantages et les inconvénients de la conteneurisation.....	16
1. Les avantages de la conteneurisation	16
a. La rapidité	16
b. L'économie	16
c. La souplesse	16
d. La sécurité	16
2. Les inconvénients de la conteneurisation.....	16
a. La consommation d'espace	17
b. Coûts des infrastructures	17
c. Gerbage et logistique.....	17
d. Gestion et logistique.....	17
III. Section 3 : L'aspect et problèmes juridiques de la conteneurisation	18
A. la nature juridique et le régime douanier du conteneur.....	18
1. Nature juridique du conteneur.....	18
a. Conteneur en tant qu'emballage.....	18
b. La jurisprudence française.....	18
c. Solution douanier	18
2. Régime douanier du conteneur.....	19
a. Formalité à accomplir à l'entrée	19
1) Demande	19
2) Autorisation.....	20
3) Compte ouvert.....	20
4) Déclaration	20
5) Enregistrement	20
a) Le conteneur importé pleins.....	20
b) Le conteneur importé vides.....	20
b. Formalité à la sortie.....	21
1) Suivi de comptes ouverts	21
2) Régularisation des comptes ouverts.....	21
3) Contrôle de commerce extérieure et des charges.....	21

4) Autres conteneurs.....	21
B. Les problèmes juridiques de la conteneurisation.....	22
1. Les opérations de pré-conteneurisation.....	22
a. La fourniture du conteneur.....	22
1) Le transporteur loué	22
2) Fournitures du conteneur par un tiers.....	22
b. L'empotage du conteneur.....	23
c. La prise en charge du conteneur par le transporteur	24
2. Les opérations de chargement	24
a. La mise en conteneur.....	24
b. L'arrimage.....	25
3. Les opérations de déchargement	25
a. Le contentieux du conteneur	25
b. Les problèmes juridiques relatifs à la marchandise empotée.....	26
1) Responsabilité en cas de retard	26
2) Responsabilité en cas d'avaries et manquants.....	26
c. Les problèmes juridiques relatifs au conteneur lui –même.....	27
1) Responsabilité en cas d'avaries.....	27
2) Respectabilité en cas d'immobilisation.....	27
Conclusion du chapitre.....	28
Chapitre II : les procédures de dédouanement	29
Introduction du chapitre	29
I. Section 1 : Les formalités préalables au dédouanement	29
A. La conduite et la présentation en douane des marchandises	30
B. La mise en douane des marchandises.....	32
II. Section 2 : Situation d'attente du dédouanement.....	33
A. Magasins et aires de dépôt temporaire (MADT) ou ports secs.....	33
1. Base légale des MADT et des ports secs	34
2. Objectifs visés par la création des MADT et des ports secs	34
3. Règles de création et d'exploitation des MADT et des ports secs.....	34
a. Personnes habilitées à créer les MADT et les ports secs	35
b. Conditions d'établissement et de mise en exploitation des MADT et des ports secs.....	35
c. Formalités d'agrément des MADT et des ports secs	35

d.	Responsabilité de l'exploitant des MADT et des ports secs	36
e.	Délai de séjour des marchandises dans les MADT et les ports secs	36
f.	Manipulations autorisées.....	36
g.	Fermeture des MADT et des ports secs	36
h.	Dispositions particulières aux ports secs.....	37
B.	Dépôt en douane.....	37
1.	Constitution des marchandises en dépôt	37
2.	Vente des marchandises en dépôt	38
3.	Destination du produit de la vente des marchandises constituées en dépôt d'office des douanes.....	38
III.	Section 3 : Les formalités de dédouanement.....	39
A.	La déclaration en détail	39
1.	Modalités d'établissement de la déclaration en détail.....	40
2.	Les pièces à joindre à la déclaration en détail.....	41
B.	Contrôle de la déclaration en douane	41
1.	Contrôle de la recevabilité et enregistrement des déclarations	42
a.	Recevabilité de la déclaration en détail.....	42
1)	Dans la forme	42
2)	Dans le fond	42
3)	Des mentions obligatoires	43
b.	Enregistrement de la déclaration en détail	43
2.	Contrôle consécutif à l'enregistrement de la déclaration.....	43
a.	Le contrôle documentaire.....	43
1)	Examiner la facture commerciale.....	44
2)	Examiner l'espèce tarifaire	44
3)	L'examen de la licence d'importation.....	44
4)	L'examen de l'origine	44
5)	L'examen de la provenance	44
b.	La vérification des marchandises	45
1)	Le caractère facultatif de la vérification.....	45
2)	Les obligations incombant au déclarant.....	45
3)	L'ordre dans lequel s'effectue l'opération de vérification.....	46

4) Résultats de la vérification des marchandises	46
a) Cas de la vérification conforme aux énonciations de la déclaration.....	46
b) Cas des résultats de la vérification différents des énonciations de la déclaration....	46
i. Certificat de reconnaissance du service	46
ii. Certificat de visite proprement dit.....	47
3. Règlement des litiges nés en cours de vérification	47
C. Liquidation et acquittement des droits et taxes	47
D. Enlèvement des marchandises.....	48
Conclusion du chapitre.....	49
Chapitre III : La conteneurisation en Algérie.....	50
Introduction du chapitre	50
I. Section 1 : Généralité sur les conteneurs et le système portuaire Algérien	50
A. Histoire et régime de conteneur.....	51
B. Les principales réformes du système portuaire Algérien	51
C. Le système portuaire en Algérie.....	53
II. Section 2 : les caractéristiques du trafic maritime et les ports polyfonctionnels en Algérie.....	55
A. Les principaux ports en Algérie et les caractéristiques du trafic maritime	55
1. Les principaux ports en Algérie	55
a. Caractéristiques du port d'Alger	55
b. Points faibles du port d'Alger	56
c. Réponses ponctuelles apportées aux problèmes	57
d. Projets du port d'Alger.....	57
2. Les caractéristiques du trafic maritime	58
B. Les ports polyfonctionnels : Un obstacle pour l'économie maritime Algérien	59
C. Le partenariat euro-méditerranéen : une chance pour assurer le développement des ports algériens.....	60
III. Section 3 : la flotte marchande mondiale	63
A. Les dix (10) grands ports mondiaux et l'évolution de la taille des navires.....	63
1. Les dix grands ports mondiaux	63
2. Evolution récentes sur le marché du transport conteneurisé.....	65
3. L'évolution de la taille des navires	66
B. Evolution des taux de fret et de remplissage des navires.....	67

C. Prévision et situation des compagnies.....	68
Conclusion du chapitre.....	69
Chapitre IV : Etude d'un cas pratique sur la gestion des conteneurs et la procédure de dédouanement au sein de BMT.....	70
Introduction du chapitre.....	70
I. Section 1 : présentation de l'organisme d'accueil.....	70
A. Présentation et la situation géographique de la BMT.....	71
1. Créations de la BMT.....	71
2. Situation géographique de la BMT.....	71
B. Structure organisationnelle et fonctionnelle de la BMT.....	72
1. Direction Générale (DG).....	72
2. Direction des Ressources Humaines et Moyens (DRHM).....	72
3. Direction des Opérations (DO).....	72
4. Direction Marketing (DM).....	73
5. Direction des Finances et de Comptabilité (DFC).....	73
6. Direction Technique (DT).....	74
C. Effectif de la BMT par catégorie socioprofessionnelles 2014.....	74
D. Les activités de la BMT.....	74
E. Les Atouts de la BMT.....	75
F. Opérations du terminal BMT.....	75
1. Opération de planification.....	75
2. Opération de manutention.....	75
3. Opération d'aconage.....	76
II. Section 2 : Etude de la gestion des conteneurs au niveau de BMT.....	76
A. Technologies acquise pour l'innovation et la productivité de la BMT.....	76
1. Système de gestion informatique « CTMS ».....	77
2. Système logiciel de gestion des escales « PDS ».....	77
3. Système logiciel de gestion des opérations « RDS ».....	77
4. Système logiciel de gestion Reconnaissance Optique de Caractère.....	79
B. Procédure de traitement du conteneur.....	79
1. La BAY.....	80
2. Le ROW.....	80
3. Le TIER.....	80
C. Traitement des conteneurs à l'importation.....	80

1. BMT et consignataire	81
2. BMT et transitaire.....	81
a. L'opération de dépotage	81
b. L'opération d'enlèvement (livraison)	81
c. La restitution d'un conteneur	82
D. Exportation d'une marchandise dans un conteneur	82
E. L'interprétation des résultats des activités de BMT	82
1. La situation des blocs du terminal a conteneur BMT	82
2. La situation du trafic conteneur au niveau Bejaia Méditerranéen Terminal 2013/2014	83
III. Section 1: Les procédures et délais de dédouanement d'une marchandise.....	86
A. Présentation du service logistique	86
1. Le chef de service	87
2. Le chargé logistique interface client.....	87
3. Le chargé logistique interface transit.....	88
4. Le chargé du transport	88
5. Le chargé de la facturation	88
B. Etude du dédouanement de la marchandise PNEUS MICHELIN au sein de BMT ...	89
1. Le commissionnaire en douane (transitaire)	89
2. Les intervenants dans le circuit de dédouanement et le dossier à fournir	89
a. Les intervenants	90
b. Le dossier pour le dédouanement	91
1) Registre de commerce	91
2) Carte d'immatriculation fiscale	91
3) Facture d'achat domicilié	91
4) Le BL.....	91
5) Certificat d'origine	92
6) Certificat de conformité	92
3. Recette des douanes.....	92
Conclusion du chapitre.....	97
Conclusion générale	98

Bibliographie

Liste des tableaux et figure

Lexique maritime

Liste des annexes

Table des matières

Résumé

La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime, elle permet une meilleure, organisation de la chaîne de transport, particulièrement dans les ports. La douane joue un rôle décisif dans la circulation des marchandises puis, offrir des mesures de fluidité et de rapidité des échanges. Notre étude repose sur une échelle minutieuse, qui est une recherche sur la gestion du terminal à conteneur et les délais de dédouanement de la marchandise, précisément dans Bejaia Méditerranée Terminal (BMT).

Dans le but d'atteindre l'objectif de la recherche et de vérifier les hypothèses de travail, nous avons opté pour la méthode descriptive, pour cela nous avons élaboré un entretien avec le quelle nous avons abouti aux résultats souhaitées: La performance d'un terminal a conteneur se mesure par le temps d'escale, la rapidité des opérations, la qualité de service et le Coût du transit du conteneur. BMT à pour objectif d'améliorer ces facteurs de performance.

Mots clé

La conteneurisation

Le dédouanement

BMT

Summary

Containerization is undoubtedly one of the most significant maritime transport revolutions, it allows for better organization of the transport chain, particularly in ports. Customs plays a decisive role in the movement of goods then provide measures of fluency and speed of trade. Our study is based on a detailed scale, which is a research on the management of container terminal and customs clearance time of goods, specifically in Bejaia Mediterranean Terminal (BMT).

In order to achieve the objective of the research and verify assumptions, we opted for the descriptive method, for this we developed an interview with what we have produced the results desired: The performance of a container terminal is measured by the stop time, speed of operations, and quality of service and cost of transit container. BMT aims to improve these factors for performance.

Keywords

Containerization

Clearance

BMT