

Liste Des Abréviations

AIS : Système Automatique D'identification

CMA : Code Maritime Algérien

CCI : Chambre de Commerce Internationale

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement

CNUDCI : **Commission** des Nations Unies pour le **Droit Commercial International**

CPT: Carriage Paid To

CIP: Carriage and Insurance Paid to

CIF: Cost Insurance Freight

CFR: Cost and Freight

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

CPN: Conférence de Placement de Navire

CETE: Centre d'Études Techniques de l'Équipement

DTS : Droits de Tirages Spéciaux

DAP: Delivred At Place

DDP: Delivred Duty Paid

DAT : Delivred At Terminal

EXW : EX Works

EPE : Entreprise Publique Economique

EVP : Equivalent Vingt Pieds

EPB : Entreprise Portuaire de Bejaia

FCA: Free Carrier

FOB: Free On Board

FAS : Free Alongside Ship

FMI : Fond Monétaire International

ISO : Organisation Internationale de Normalisation

INCOTERMS : International Commercial Terms

GPL : Gaz Pétrole Liquéfié

GNL: Gaz Naturel Liquéfié

LNG: Liquefied Natural Gas shipping

LPG : Liquefied Petroleum Gas shipping

LTM : Lettre de Transport Maritime

LHT : Longueur Hors Tout

MT: Millions Tonnes

OHSAS: Occupational Health and Safety Assessment Series

ONP : Original Nett Premium

PVD : Pays en Voie de Développement

RN : Route Nationale

SPA : Société Par Actions

SONAMA : Société Nationale de Manutention

SVH : Système Visuel Humain

TPL : Tonnage de Port en Lourd

ULCC : Ultra Large Crude Carriers

UE : Union Européenne

Liste des tableaux

Tableau n°01	Les Incoterms maritimes et transferts de frais.....	25
Tableau n°02	La structure de la flotte nationale en TPL pour l'année actuelle.....	38
Tableau n°03	Tonnage des importations et des exportations de l'Algérie 1981-2015 en millions de tonnes.....	40
Tableau n°04	Récapitulatif de l'exploitation du trafic maritime.....	55
Tableau n°05	Types et nombres de navires en 2014 et 2015.....	56
Tableau N°06	Tonnages réalisé par les trois ports en 2015.....	61
Tableau n°07	La productivité moyenne par navire en tonnes /heure de quelques types marchandises durant l'année 2015	61
Tableau n°08	La productivité moyenne par équipe en tonnes /heure de quelques types marchandises durant l'année 2015.....	63
Tableau n°09	Le séjour moyen en rade (jour) de quelques types de navires durant l'année 2015.....	64
Tableau n°10	Le séjour moyen à quai (jour) de quelques type navires durant l'année 2015.....	66

Liste des figures

Figure n°01	Organigramme général de l'Entreprise Portuaire de Bejaïa.....	47
Figure n°02	Evolution des hydrocarbures entre 2010-2015.....	57
Figure n°03	Trafic des céréales durant la periode (2010-2015).....	57
Figure n°04	Trafic de bois durant la période (2010-2015).....	58
Figure n°05	Trafic de métaux ferreux durant la période (2010-2015).....	59
Figure n°06	Trafic de ciment durant la période (2010-2015).....	59
Figure n°07	Trafic de sucre durant la période (2010-2015).....	60
Figure n°08	Trafic des conteneurs durant la période (2010-2015)	60

Sommaire

Remerciements	I
Dédicaces	II
Liste des Abréviations	III
Liste des tableaux et figures	VI
Introduction générale	1
CHAPITRE I : Le transport maritime dans le commerce international	3
- Section 1 : Le transport maritime dans le commerce international	3
- Section 2 : Le cadre réglementaire du transport maritime international	10
CHAPITRE II : Le trafic maritime en Algérie	27
- Section 1 : Evolution du système portuaire algérien	27
- Section 2 : La structure de la flotte nationale	34
CHAPITRE III : La gestion du trafic maritime au niveau de l'EPB	42
- Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil	42
- Section 2 : Le fonctionnement de l'accueil et de la prise en charge des navires	49
- Section 3 : La gestion de trafic maritime	55
Conclusion générale	69
Bibliographie	

Introduction générale

Introduction générale

Introduction Générale

Ces dernières années, le commerce mondial a connu une croissance vertigineuse. En effet, la globalisation imposée par les nouvelles économies mondiales favorise le déplacement de grandes quantités de marchandises d'un continent à un autre, empruntant des moyens et modes de transport divers. Les motifs de déplacement sont entre autres : la spécialisation de production des différentes zones du monde, la disponibilité des ressources humaines et matérielles, la délocalisation des unités de production vers les zones où ces ressources sont disponibles, et surtout, les habitudes de consommation des agents économiques. Ces facteurs, ajoutés aux processus économiques des marchés régionaux, font naître des besoins de déplacer un volume important de biens.

Le transport maritime qui est par excellence le mode de déplacement de marchandises en quantité et aux moindres coûts, intéresse fortement les acteurs du commerce international. Il occupe une part de plus en plus importante dans les échanges entre les pays, et contribue à l'accélération des relations commerciales. Ainsi, pour être à hauteur de l'évolution de ces flux, la taille de la flotte mondiale, la taille des navires et des formes de conditionnement ont considérablement accrus conduisant les pays à se doter d'infrastructures portuaires adéquates pour répondre à ces nouvelles exigences de la mondialisation. En effet, un port est un maillon important dans l'acheminement de biens vers une zone géographique. Il constitue la voie d'accès à un hinterland très large, desservant une multitude de pays qui n'ont pas de façade maritime. Du point de vue économique, les pays disposant d'un port enregistre des entrées importantes de capitaux.

Depuis l'indépendance, Les ports algériens ont souffert du manque d'investissement et de l'abus de la part des sociétés nationales qui sont les principaux chargeurs, chose qui est traduite par la gestion étatique¹. Ils sont considérés comme les ports les moins performants de la Méditerranée malgré leur importance étant donné qu'y transitent 95% des échanges de marchandises du pays. L'investissement public dans ce secteur n'a concerné que les ports pétroliers importants pour l'économie nationale vue la rente que génèrent les hydrocarbures.

L'Algérie jouit d'une position géographique privilégiée, positionnée sur la route d'accès à l'océan atlantique par le détroit de Gibraltar et à l'océan indien par le canal de suez. Le

¹ F.ZOHRA et M. CHERIFI, « Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'Etat », Paris, 2007, p 01.

Introduction générale

dynamisme d'un port repose sur une bonne localisation géographique et sur la compétitivité des activités portuaires qu'il offre.

A l'instar des ports du monde, le port de Bejaïa connaît un trafic annuel important de navires par type. Qu'ils soient de lignes régulières ou en tramping, les navires débarquent d'origines variées, dans le but d'exécuter des opérations de tout ordre. Ce trafic important a fini de faire du port de Bejaïa, une plateforme mettant en rapport différents acteurs maritimes. Ces auxiliaires de transport constituent des éléments facilitateurs dans les processus commerciaux, depuis la planification de l'arrivée des navires jusqu'à la fin de l'escale.

Dans ce présent travail, nous essayons de bien comprendre **comment s'effectue la gestion du trafic maritime au niveau du port de Bejaïa ?**

Et ce en tentant de répondre aux questions suivantes :

- ❖ Comment a évolué le trafic maritime de marchandises au niveau du port de Bejaïa ?
- ❖ Quelles sont les principales fonctions du port de Bejaïa ?
- ❖ Comment est conçu le plan de gestion de l'espace et quels sont les engins et/ou les matériels utilisés ?
- ❖ Quelles sont les différentes étapes que suit un navire depuis son entrée au port ?
- ❖ Quelles sont les contraintes qui peuvent freiner cette gestion ?

Ainsi l'hypothèse de notre recherche sont la suivantes :

H1 : Une bonne gestion des opérations de la manutention, et la disponibilité des infrastructures portuaires, permettront de réduire d'un côté la moyenne d'attente en rade et, de l'autre côté, la moyenne de séjour à quai, chose qui jouissait positivement sur la compétitivité du port.

Pour répondre aux questions déjà posées et vérifier notre hypothèse, un plan de travail est proposé, portant sur trois (03) chapitres qui vont nous servir de guide ; le premier chapitre intitulé *commerce et transport maritime international* est consacré à la description et l'établissement des liens entre le commerce international et le transport maritime international. Quant au deuxième chapitre intitulé *le trafic maritime en Algérie*, décrira l'état des lieux des ports algériens, l'évolution et l'évaluation du système portuaire algérien, la structure de la flotte nationale. Enfin, le troisième chapitre intitulé *la gestion du trafic maritime au niveau de l'EPB*, est consacré à la présentation de cas pratique qui se base sur la gestion du trafic maritime de marchandise au niveau du port de Bejaïa.

CHAPITRE I

COMMERCE ET TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

INTRODUCTION

Dans l'activité économique, le transport est un élément stratégique qui met en valeur la compétitivité commerciale. Les entreprises exploitent leurs produits en choisissant le mode de transport qui offre plus d'avantages à savoir le coût, la sécurité et le délai. Le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé pour le commerce international, il reste toujours le moyen de transport massif de marchandise le plus économique sur les grandes distances.

Ce chapitre fera l'objet d'un aperçu global sur le transport maritime international, il est scindé en deux sections, dont la première traitera le transport maritime dans le commerce international, la seconde sera consacrée pour le cadre réglementaire du transport maritime international.

Section 1 : Le transport maritime dans le commerce international

L'évolution du transport mondial a été facilitée par la possibilité de massifications offertes par le transport maritime, malgré que ce soit un mode de transport d'une relative lenteur, plus de $\frac{3}{4}$ du commerce international utilisent ce mode de transport². Ce secteur est donc international et dynamique. Ces dernières années, nous avons assisté à une internationalisation accrue de l'industrie du transport maritime.

1. Le transport concept et histoire

Les transports se sont d'abord opérés à l'aide de l'eau, le long des littoraux et des fleuves et rivières navigables où s'établie la plus grande partie de la population. Sur les continents, ils font d'abord appel au portage à dos d'animal, ou d'homme puis au roulage sur des chariots. Cette technique rudimentaire nécessite cependant une infrastructure minimale pour que les possibilités de roulement soient suffisantes (voies romaines). Les animaux constituaient l'unique moyen de traction. Cette situation dura pendant des siècles, jusqu'à l'utilisation de la machine à vapeur.

La navigation maritime constitue le premier système de transport, premières étendues concernées (les mers fermées). Le transport maritime se développe donc d'abord en Asie du Sud-est, en méditerranée et dans l'Europe du Nord-ouest. Le commerce maritime remonte aux activités des armateurs phéniciens, ils assuraient le transport des marchandises en

² CHELLAOUI Elhoussaine, « Techniques logistiques du commerce international », ISTA HAY SALAM, 2004, p 08.

méditerranée sur leurs propres navires. Leurs méthodes furent adoptées par des marchands grecs et romains, puis appliquées par les puissances maritimes de moyen âge à nos jours.

De 1300 à 1500, les Vénitiens étaient à la tête d'une puissante flotte marchande qui servait exclusivement les intérêts des marchands et de la cité. À partir de 1600, et jusqu'en 1650, les hollandais occupèrent la première place de commerce maritime, en assurant un service d'affrètement aux voyages autour de globe pour les marchands d'Europe occidentale. La navigation maritime connut un premier saut technologique avec l'apparition au 15ème siècle de la machine à vapeur, l'américain ROBERT FUTON invente le bateau à roves à aubes, qui devient très populaire aux États-Unis. En 1819, le voilier américain SAVANNAH effectuait une partie de la traversée dans l'océan atlantique à la vapeur ouvrant la voie au bateau britannique SIVRIS, qui traverse tout l'atlantique à la vapeur en 1838.

En 1869, a eu lieu l'ouverture de SUEZ, coïncidant avec la mise au point du moteur alternatif, à triple expansion, le canal permet un développement rapide des échanges entre l'Europe de l'Ouest et l'Asie. À la fin du siècle ; invention de la turbine à vapeur, en 1903, le WANDAL, une vapeur naviguant VOLGA, était propulsé pour le premier moteur diesel installé sur un navire. Le navire danois SELANDIA fut le premier vaisseau de haute mer à être équipé d'un tel moteur, en 1912. Après la première guerre mondiale, mise au point de la propulsion turboélectrique. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, la soudure a remplacé les rivets dans la construction navale.

2. Transport maritime et commerce international

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

2.1 Le transport maritime vecteur du commerce international

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

Cette évolution du trafic international de marchandises ne peut être gérée que par un mode de transport susceptible de fournir le meilleur rapport coût/quantité pour le déplacement des biens, en l'occurrence : le mode maritime.

Le transport maritime, par ses possibilités de massification du transport de marchandises, a facilité la croissance des échanges dans le monde, devenant un acteur incontournable de la

mondialisation. C'est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement de marchandises en grande masse sur de longues distances, pour des petits lots et de courtes distances. Le transport maritime est ainsi le mode le plus important pour le transport de marchandises : environ 80 % du volume mondial de marchandises échangées est acheminé par la mer. Reflet de la croissance économique et de la mondialisation, le transport maritime a connu une croissance soutenue ces 40 dernières années. Ce phénomène s'explique par la forte croissance économique de certains pays asiatiques qui a dopé le commerce mondial, et a été facilité par plusieurs facteurs qui ont contribué au dynamisme et à la modernisation du secteur, tel que la libéralisation des transports, la modernisation de la logistique, ou encore le développement de la conteneurisation.

À côté de ce mouvement de mondialisation s'est également développée une régionalisation des échanges : les échanges à l'intérieur d'une même zone (Europe, Asie, etc.) ont fortement augmenté. Aujourd'hui 80% à 90% des opérations du commerce mondial, selon qu'on compte en valeur ou en volume, se font par voie maritime. Ce tonnage important est la cause principale de la multiplication du nombre de navires, mais aussi de la prolifération des navires spécialisés.³

Les transports exercent une influence considérable sur l'activité économique. Les effets du transport sur l'économie peuvent être analysés en retenant deux approches :

- L'influence des coûts de transport sur le commerce international.
- Le rôle des infrastructures de transport dans l'aménagement de territoire.

2.1.1 Les coûts du transport, barrières aux échanges

Les coûts de déplacement des biens, qui comprend le coût de transport, de l'assurance et de stockage, constitue des barrières ou obstacles au commerce, qui réduit la profitabilité de l'échange, donc aussi les échanges internationaux.

Les autres principales barrières sont les barrières réglementaires, tarifaires et non tarifaires.

Les déterminants des coûts de transport : les coûts varient en fonction de transport, types de vaisseau et de distance, mais aussi les caractéristiques des biens (poids, fragilité, valeur, durabilité..), de la quantité transportée et de la qualité des infrastructures.

Pour comparer le transport à qualité égale de services, il y a deux éléments essentiels :

- La rapidité de transport : HUMMEL (2001) montre que le consentement à payer le temps gagné par l'usage de l'avion à la place de bateau dépasse les frais de stockage et d'immobilisations du capital ;

³ Focus sur le transport maritime, Centre d'études techniques de l'équipement de l'ouest, 2012, p 01.

- À qualité égale de service et pour un produit donné, les facteurs, dont l'impact sur les coûts de transport et le mieux connu, sont la distance et le volume du trafic.⁴

2.1.2 Les infrastructures de transport et le développement régional

La mise en place de nouvelles infrastructures de transport (autoroutes, nouvelles liaisons ferroviaires...) exerce les effets sur le développement régional, cette relation introduite le concept d'effets structurant, notion qui peut être définie comme étant « les modifications et les adaptations de comportements des individus et des groupes qui se manifeste par les changements dans les structures économiques et qui résultent de la création et de la mise en service de l'infrastructure du transport »⁵.

Cette définition signifie que la réalisation de l'infrastructure de transport va être à l'origine de changement dans la localisation des entreprises, de l'habitant, des commerces..., ces changements vont entraîner une transformation de l'espace économique. Dans ce processus, les nouvelles infrastructures de transport constituent un instrument utilisé dans les politiques d'aménagement du territoire⁶.

3. Les atouts du transport maritime

Le transport maritime offre plusieurs avantages par rapport aux autres moyens de transport, parmi les avantages on trouve :⁷

3.1 La massification du transport

La croissance des échanges dans le monde a été facilitée par les possibilités de massification offertes par le transport maritime. C'est un moyen de transport adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par de gros navires.

La flotte pétrolière mondiale est passée de 5 000 navires en 1965 à 7 000 en 1999, avec doublement de la taille unitaire moyenne sur cette période. Sa capacité de port en lourd s'élève à 280 MT, alors qu'elle n'était que de 24 MT en 1946 : elle est 12 fois supérieure à ce qu'elle était à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Toutefois cette progression couvre trois phases :

- Forte progression, essentiellement de 1960 à 1978 ;
- Baisse de 1978 à 1988 consécutive aux deux chocs pétroliers (1973 et 1979) ;
- Progression modérée depuis le début des années 1990.

⁴ Christophe GOUEL et Nina Kousnetzoff et Hassan Salman, Commerce international et transport : tendances du passé et prospective 2020, 2008, p 10 et 11.

⁵ F.PLASSERD, « Les autoroutes et le développement régional », édition economica.

⁶ Martine TEFRA, « Economie des transports », ellipse édition marketing S.A, 1996, p 149.

⁷ <http://www.logistiqueconseil.org>

3.2 Les avantages du transport maritime

Contrairement à l'image véhiculée par des accidents médiatisés, le transport maritime offre des avantages de sûreté, de moindre pollution et de fiabilité :

- ✓ Sûreté : Il a le niveau d'insécurité le plus faible de tous les modes de transport au regard des accidents de personnes. Il offre des garanties de sûreté maximale pour les chargements de marchandises,
- ✓ Moindre pollution : Il a une faible consommation d'énergie à la T km.
- ✓ Fiabilité : Il offre des garanties de régularité.

3.2.1 Le moindre coût

Le transport maritime est un moyen de transport peu coûteux (il coûte trente fois moins cher que le transport terrestre). S'il permet l'acheminement des marchandises en grande masse, le transport maritime est également un moyen de transport qui convient pour des petits lots et des courtes distances. Le transport par conteneurs maritimes est un peu l'équivalent du transport routier par messagerie.

Le transport maritime ne nécessite pas de fortes dépenses d'infrastructures (le milieu maritime est à disposition et, contrairement aux autres modes terrestres, il n'est pas nécessaire de construire des infrastructures autres que celles des ports).

3.2.2 La diversité des marchandises transportées par voie maritime

- **Les vracs liquides** : Les « vracs » sont les produits directement transportés dans la cale du navire et ils sont :
 - ✓ les hydrocarbures : pétroles et produits pétroliers,
 - ✓ les produits chimiques,
 - ✓ les produits alimentaires.
- **Les vracs solides** : sont les suivants :
 - ✓ le charbon,
 - ✓ les minerais ferreux et non ferreux,
 - ✓ les engrais,
 - ✓ des denrées alimentaires (céréales, aliments pour bétail, farines...),
 - ✓ d'autres produits (ciment, bauxite...).

3.2.3 Les marchandises diverses

Parmi les marchandises diverses (ou encore marchandises générales), on distingue les « Marchandises conteneurisées » et les marchandises transportées de façon conventionnelle (marchandises diverses qui ne sont pas transportées par conteneur).

Pour ce qui est des marchandises diverses, le taux de conteneurisation est supérieur à 50 % et continue de s'accroître.

Pour les marchandises diverses, on distingue également le trafic roulier, c'est-à-dire l'acheminement par voie maritime d'ensembles routiers ou de remorques non accompagnées (c'est le cas, par exemple en Europe, des trafics RO-RO « roll on-roll off, trafic transporté par la technique du trans-roulage, qui concerne des navires dont la cargaison est manutentionnée par roulage grâce à une porte passerelle avant ou arrière. » entre le continent et les îles Britanniques).

4. Flotte mondiale et typologie de navires

Après une croissance annuelle de 4,1 % en 2013, la flotte mondiale a totalisé 1,69 milliard de TPL en janvier 2014. Les vraquiers ont représenté 42,9 % du tonnage total, suivi des pétroliers (28,5 %) et des porte-conteneurs (12,8 %). La croissance annuelle en 2013 a été la plus faible jamais observée au cours des dix années précédentes et la tendance au début de 2014 laisse présager d'un taux de croissance encore plus bas pour l'année. Ce ralentissement a marqué le retournement du cycle le plus dynamique jamais enregistré en matière de construction navale, dont le pic avait été atteint en 2012.

S'agissant des livraisons futures de navires, en 2013, pour la première fois depuis la crise économique et financière, le carnet de commandes a cessé de se dégarnir et s'est même légèrement amélioré pour la plupart des catégories de navires. Après la baisse d'activité prononcée des années précédentes, il faudra encore du temps avant que la reprise des commandes de navires signale l'ouverture d'un nouveau cycle des activités de construction navale.

En 2014, les cinq flottes les plus importantes par pavillon d'immatriculation sont celles du Panama, du Libéria, des Îles Marshall, de Hong Kong (Chine) et de Singapour. Ensemble, ces cinq pays d'immatriculation représentent 56,5 % du tonnage mondial.

En ce qui concerne la propriété des navires, la présente édition de l'Étude sur les transports maritimes introduit un nouvel élément d'analyse et une nouvelle distinction entre le concept de «nationalité du propriétaire ultime» et celui de «localisation des propriétaires effectifs» des navires. Ce dernier concept vise le lieu d'implantation de la compagnie de référence principale, c'est-à-dire le pays où est basée la compagnie principalement responsable du navire sur le plan commercial, alors que le concept de «nationalité du propriétaire ultime» a trait à la nationalité du propriétaire du navire, où qu'il se trouve.

De la même manière qu'aujourd'hui la plupart des navires battent pavillon d'un pays autre que celui dont sont ressortissants leurs propriétaires, les propriétaires de navires implantent de plus en plus leurs compagnies dans des pays tiers, ce qui ajoute une troisième dimension possible à la notion de «nationalité» d'un navire.⁸

Le navire est défini comme «tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit remorqué d'un autre navire, ou affectée à une telle navigation»⁹, dans le transport maritime international de marchandises il existe plusieurs sortes de navires :¹⁰

a- Les bateaux de transport de marchandises :

- ✓ Porte-conteneurs : Des navires puissants et rapides, les portes-boîtes, en jargon de marin. Leur taille s'évalue en quantité de conteneurs de 20 pieds qu'ils peuvent arrimer bien que les conteneurs soient maintenant presque tous les 40 pieds. Les plus gros actuels font plus de 300 mètres de long et transportent 8 000 EVP.
- ✓ Vraquiers : Ces navires transportent indifféremment du grain, du minerai ou du pétrole. Leur port en lourd varie de 50 000 à 300 000 tonnes, ils sont parfois classés en distinguant le minerai (Ore), le vrac (Bulk) et le pétrole (Oil)
- ✓ RO-RO (Roll on/Roll off) : Navires équipés de sortes de pont levé permettant de faire entrer et ressortir des véhicules, voitures et camions. Leur capacité se mesure en tonnes, mais aussi en longueur de roulage.
- ✓ Réfrigérés : Navires généralement rapides et de taille assez modeste, transportant bananes, poisson ou viandes congelées.

b- Les bateaux de transport de produits liquides et gazeux :

- ✓ Pétrole brut : les plus grands navires jamais construits. Baptisés VLCC (very large crude carriers) ou ULCC (ultra large crude carriers), existent aussi dans des tailles plus modestes, mais guère en dessous de 100 000 tonnes de port en lourd.
- ✓ Pétrole, produits : transportent plutôt des produits raffinés, trois ou quatre différents en même temps, essence, gazole, kérosène, fuel domestique. Donc des navires de taille réduite, plus de 30 000 ou 40 000 tonnes de port en lourd.
- ✓ Chimiques polyvalents : navires sophistiqués transportent à peu près n'importe quel liquide, à la pression atmosphérique. Chaque cuve est équipée d'une pompe et d'un

⁸ CNUCED, Etude sur les transports maritimes, Rapport 2014.

⁹ Nouveau code maritime Algérien, présenté par Mr. NEFFOUS Mohamed Mankour, 1998, p 10.

¹⁰ <http://www.logistiqueconseil.org> consulté le 14/04/2016

tuyautage à part, ce qui leur permet de transporter autant de produits différents que de cuves, 30 ou 40.

- ✓ Chimiques spécialisés : navires dédiés au transport d'un seul produit : acide phosphorique, méthanol, vin, jus d'orange. Affectés en général toute leur vie à une ligne donnée.
- ✓ Gaz : avec des techniques de construction différentes transportant des gaz à pression normale, mais plus ou moins réfrigérée : butane, méthane, gaz naturel (LNG) ou gaz de pétrole liquéfiés (LPG).

Section 2 : Le cadre réglementaire du transport maritime international

Jusqu'au début du siècle, la mer est une zone de non-droit (parties des mers et des océans qui ne sont pas soumis à la juridiction des États côtiers, c'est-à-dire sur qu'il est convenu d'appeler la haute mer sont reconnues à tous.). Au XXème siècle, de nombreux traités et conventions vont être ratifiés pour accroître la sécurité de la vie précisée les droits et les obligations des États. Pour déterminer les lois applicables au contrat du transport par mer, c'est-à-dire tout contrat par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter une marchandise par mer d'un port à un autre. En effet les organismes internationaux cherchent à l'échelle mondial, comme les États à l'échelle national, à optimiser l'intérêt général, c'est-à-dire assurer le bon fonctionnement de la navigation et l'exploitation des richesses de la mer.

1. les conventions maritimes internationales

Le transport en question dans notre travail est régi par différents conventions et protocoles qui sont : la convention de Bruxelles du 25 août 1924, les règles de Hambourg 1978, et les règles de Rotterdam.

1.1 La convention de Bruxelles de 1924

La convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, appelée parfois « règle de la Haye », a été ratifiée par 78 États. Entrée en vigueur le 02 juin 1931.

Elle s'applique à tous les connaissements émis dans un Etat contractant, et elle ne tient pas compte de la nationalité du navire ni de la nationalité des parties, ainsi la non-application la où la loi du 18 juin 1966 est valable¹¹.

¹¹ Jean-Patrick Marcq, « Risques et assurances transports et logistique », 2^e Edition l'Aargus, 2011, p 101.

Les hautes parties contractantes pourront donner effet à cette convention soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la convention sous une forme appropriée à cette législation. Elles se réservent expressément le droit :¹²

- ✓ de préciser que dans les cas prévus par l'article (4), alinéa 2 de c à p, qui indique que le porteur de connaissance peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par le paragraphe a.
- ✓ d'appliquer en ce qui concerne le cabotage national l'article (6), à toutes catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa dudit article.

a. Le principe de responsabilité

Cette convention impose seulement aux transporteurs maritimes une obligation de diligence raisonnable (due diligence) pour assurer la navigabilité du navire-transporteur. Ce dernier est présumé responsable sauf s'il prouve que les pertes ou dommages proviennent d'un cas d'exonération, l'ensemble de ce dernier vont ici aussi aggraver le risque en matière de marchandises transportées.

La convention de Bruxelles donne une liste impressionnante de cas d'exonérations. Le transporteur maritime peut s'exonérer pour tous les dommages aux marchandises résultants de :¹³

- ✓ L'innavigabilité du navire sauf diligence raisonnable du transporteur qu'il doit prouver ;
- ✓ La faute nautique ;
- ✓ L'incendie à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur (la charge de la preuve incombant au chargeur) ;
- ✓ Les périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ; Les « actes de dieu » (cas de force majeure) (une simple tempête ne suffit pas) ;
- ✓ Les faits de guerre ;
- ✓ La faute du chargeur ;
- ✓ Le vice caché ou lock-out ou arrêts de travail ;
- ✓ La freinte ;
- ✓ L'insuffisance d'emballage ;

¹² Transport Maritime, La convention de Bruxelles et ses différents amendements, p 7

¹³ Jean-Patrick Marcq. Op-Cite, p 101.

- ✓ Le sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
- ✓ L'insuffisance ou imperfection de marques ;
- ✓ Le vice caché échappant à une vigilance raisonnable ;
- ✓ La charge de la preuve incombe au transporteur.

b. Les limites de responsabilité

La convention de Bruxelles originelle prévoit une indemnisation de :

823.97 DTS - par colis pour les marchandises emballées.

- par unité pour les marchandises en vrac.

En ce qui concerne les pays qui ont ratifié les protocoles de modification de la convention de Bruxelles (les protocoles de Visby du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979), les limites de responsabilité applicables sont les suivantes :

- 2DTS par kilo de poids brut de marchandises perdues ou endommagées.

- 666.67 DTS par colis ou unité

La limite la plus élevée étant applicable, le transporteur ne peut pas bénéficier de ces limites en cas de faute intentionnelle et de faute inexcusable ou de fraude¹⁴.

c. Les délais de réclamation

En cas de dommage apparents : les réserves doivent être effectuées au moment de la livraison.

En cas de dommages non-apparents : les réserves doivent être adressées dans les trois (03) jours de la livraison. Une lettre recommandée n'est pas nécessaire.

Il est toujours possible de rechercher la responsabilité du transporteur sans avoir adressé la lettre de réserve. Mais il faut prouver que les dommages existaient lors de la livraison car il y a présomption de bonne arrivée. Sa prescription est fixée à un an¹⁵.

1.2 Les règles de Hambourg

Sous l'influence de l'évolution des échanges économiques internationaux, les justices ont adapté le régime de responsabilité du transporteur maritime en rédigeant les règles de Hambourg. Celle-ci est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992 avec la 20^{ème} signature nécessaire à leur mise en application.

L'origine de cette évolution nous vient des Etats Unis qui jusqu'à la dernière guerre mondiale étaient avant tout un pays de chargeur. Sous leur pression, le congrès vota le 13 février 1893 le « Harteract » pour mettre fin au régime de la liberté contractuelle totale

¹⁴ Jean-Patrick Marcq. Op-Cite, p 102.

¹⁵ Idem. P 102.

CHAPITRE I Commerce et transport maritime internationale

aboutissant à l'exonération totale de la responsabilité des transporteurs maritimes. Les Dominions Britanniques, essentiellement le Canada et l'Australie, également pays de chargeurs promulguèrent des lois semblables.

Ils réussirent à influencer les travaux préparatoires de la convention de Bruxelles de 1924 sur la responsabilité des transports et les connaissements.

La convention de Bruxelles sur les connaissements, s'est largement inspirée du Harteract en reconnaissant un rôle aux banquiers en tant qu'organismes de crédits. Désormais le connaissement devient un titre négociable, représentatif de la marchandise et transmissible. Cette reconnaissance implique que le transporteur ne puisse s'exonérer de sa responsabilité dans tous les cas.

En outre, la convention de Bruxelles 1924 a repris certaines dispositions du Harteract. Dans son texte, elle distingue les fautes nautiques des fautes commerciales. L'armateur n'est pas présumé responsable des fautes nautiques s'il a respecté son obligation de diligence, mais est présumé responsable des fautes commerciales et ne peut s'en exonérer.

Les règles de la Haye ont été revues par le protocole signé en février 1968 sous le nom de règles de Visby. Ces règles retiennent les nouvelles unités de chargement (notion de colis, palettes..) et modifient la monnaie de référence servant au calcul de la limitation de responsabilité.

Parallèlement, la fin des années 60 marque l'affrontement entre trois (03) grands groupes de pays : les pays en voie de développement, les pays de l'Europe de l'Est conduits par la Russie et les pays développés capitalistes.

Ces oppositions ne sont pas cristallisées au sein de la CNUDCI pour faire apparaître une volonté évidente des deux premiers groupes de remettre en cause les anciennes dispositions.

Finalement un compromis est intervenu lors de la conférence de Hambourg de 1978 sur 03 principes importants qui sont les suivants :¹⁶

- Le fondement de la responsabilité du transport maritime ;
- Les limites de responsabilité ;
- La déchéance du droit du transporteur à limiter sa responsabilité.

Parmi les principales règles de Hambourg on trouve ci-dessus :

¹⁶ Jean-Patrick Marcq, Op-Cite, p 102, 103.

a. Le domaine d'application dans le temps et l'espace

L'article (04) stipule qu'elles s'appliquent à tout document de transport (art.1^{er} § 6) et non plus seulement au connaissement maritime. Il met fin au sectionnement du transport maritime (« plan à plan »). Dorénavant, la responsabilité du transporteur s'étend sur toute la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement¹⁷.

Les règles de Hambourg s'appliquent lorsque le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport le prévoit. L'application des règles ne dépend pas de la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée. Ces règles ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement, le connaissement émis en vertu d'un contrat d'affrètement y est cependant soumis pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur¹⁸.

b. Le fondement de la responsabilité

L'article (05) indique que le transporteur est responsable des pertes et dommages subis par les marchandises et du retard à la livraison à moins qu'il ne prouve qu'il a pris toutes les mesures qu'il pouvait raisonnablement être tenu de perdre pour l'évènement.

Du fait qu'aucun cas d'exonération de responsabilité n'ait été retenu, la faute n'est pas un cas d'exonération. Deux (02) exceptions sont néanmoins prévues :

- L'incendie où la victime doit prouver la faute ou la négligence du transporteur ;
- L'avarie commune {art.24}, qui permet au destinataire de refuser sa contribution si une faute du transporteur est établie ou si celui-ci ne peut s'exonérer. :¹⁹

Les règles de Hambourg assurent une répartition plus équilibrée et plus équitable des risques et responsabilités entre transporteurs et chargeurs. La responsabilité est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Ce ci veut dire que le transporteur est responsable si l'évènement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ne pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences. Ce principe remplace l'énumération des obligations du transporteur et La longue liste des cas d'exonération de responsabilité du transporteur qui

¹⁷ Jean-Patrick Marcq. Op-Cite, p 103.

¹⁸ Convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer ,(Règles de Hambourg), Nations Unies, 1994,p 2,3.

¹⁹ Jean-Patrick Marcq. Op-Cite, p 103.

figurent dans les Règles de La Haye et élimine l'exonération de responsabilité en cas de Pertes ou dommages imputables à une faute dans la navigation ou l'administration du navire.

La responsabilité du transporteur en vertu des Règles de Hambourg correspond à celle imposée au transporteur dans les conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes de transport tels que la route et le rail²⁰.

c. Les limites de responsabilité

La majoration prévue par les règles de Visby a été réduite et elles ont été fixées à 2,5 DTS par kg et 835 DTS par colis ou paquet (pour les membres du FMI). Ces limites constituent une lente progression qui ne change pas fondamentalement les chocs.

Toutefois, sont expressément cités dans le texte, les comportements du transporteur susceptibles de faire sauter les limitations à savoir : la faute intentionnelle, la faute inexcusable²¹.

1.3 Les règles de Rotterdam

L'assemblée générale des Nations Unies a adopté le 11 septembre 2008 une « convention sur le transport de marchandises effectuée entièrement ou partiellement par mer », cette convention est signée le 23 septembre 2009, cette dernière rééquilibre les rapports entre chargeurs et transporteurs et modernise leurs relations en introduisant la reconnaissance des documents électroniques.

Elles concernent non seulement le transport maritime, mais aussi les opérations et post opérations par voie terrestre en incluant les terminaux à conteneurs, et les zones portuaires.

- ✓ Les points en faveur du chargeur sont :
- ✓ La faute nautique ne peut plus être systématiquement invoquée ;
- ✓ Les limites d'indemnisation sont rehaussées à 875 DTS par colis et 3 DTS par kg ;
- ✓ Le délai de prescription porté à 2 ans²².

a. Champ d'application de la convention

Sous réserve de l'article (6), la présente convention s'applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison, ainsi que le port de chargement d'un transport maritime et le port de déchargement de même transport maritime, sont situés dans

²⁰ Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Règles de Hambourg), Nations Unies, 1994, p 4

²¹ Jean-Patrick Marcq. Op-Cite, p 103.

²² Idem. P104.

des États différents, si, selon le contrat de transport, l'un quelconque des lieux ci-après se trouve dans un État contractant :

- ✓ Le lieu de réception ;
- ✓ le port de chargement ;
- ✓ le lieu de livraison ; ou
- ✓ le port de déchargement.

La présente convention s'applique quelle que soit la nationalité du bâtiment, du transporteur, des parties exécutants, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.

Aussi elle ne s'applique pas aux contrats ci-après dans le transport de ligne régulière : Les chartes-parties et Les autres contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire.

Ainsi, les règles de Rotterdam ne s'appliquent pas aux contrats de transport dans le transport autre que de ligne régulière. Elle s'applique néanmoins en l'absence, entre les parties, de charte-partie ou autre contrat d'utilisation de tout ou partie d'un navire et en cas d'émission d'un document de transport ou d'un document électronique de transport²³.

2. Les principaux intervenants

Les auxiliaires (intermédiaires) de transport et logistique apportent leurs services aux entreprises primo exportatrice/importatrice pour réaliser des économies. Ils jouent un rôle essentiel dans la maîtrise du transport maritime international et pour que les marchandises arrivent en bon état. Toute opération commerciale (import/export), fait appel à divers intervenants dans le but de faciliter le trafic maritime et d'éviter les pertes de temps. Et pour bien expliquer cette opération commerciale, nous allons présenter les principaux intervenants du transport maritime.

Les principaux intervenants dans le transport maritime sont les suivants :

2.1 Le transitaire

Il est chargé d'effectuer pour le compte de la marchandise un certain nombre d'opérations : les formalités douanières, la réservation de fret auprès du transporteur, la rédaction de connaissements, le groupage, le découpage, la reconnaissance et le pesage de la marchandise, etc. Suivant les cas il peut être simple mandataire (soumis exclusivement à une obligation de moyens) ou, plus largement, commissionnaire. Dans ce cas, il a entière liberté de concevoir la solution de transport la plus appropriée, le choix des modes de transport et des

²³ Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, NATIONS UNIES, Vienne, 2009, p 10.

transporteurs et de négocier les contrats avec ces derniers. Il est, en contrepartie, astreint à une obligation de résultats. À noter que les professionnels portuaires intègrent fréquemment plusieurs fonctions : un transitaire aura une activité de stockage et de manutention. Il n'est non plus rare de rencontrer qu'il possède une division qui s'occupe du transport de post-acheminement terrestre²⁴.

2.2 Le consignataire

L'agent consignataire est le plus important d'entre eux. Il joue dans le port un rôle vis-à-vis de l'armement aussi important que celui du transitaire pour la marchandise. Si l'armateur n'est pas représenté par une succursale directe dans le port, il délègue ses pouvoirs au consignataire qui devient l'interlocuteur du navire. Il effectue dans le port les opérations que le capitaine ne veut pas effectuer lui-même au niveau du navire (consignataire du navire ou de la coque) et de la marchandise (consignataire de la cargaison). C'est un mandataire²⁵.

2.3 Le manutentionnaire (l'acconier)

C'est un entrepreneur de manutention portuaire, il prend en charge les opérations de chargement et de déchargement en employant une main d'œuvre, des dockers...etc., ajoutant la réception, livraison, garde, arrimage ; extra portage, allotissement...marchandises²⁶.

En réalité, les entrepreneurs de manutention portuaire sont des mandataires qui travaillent soient :

- Pour les armateurs en cas d'une ligne régulière.
- Pour les chargeurs en cas de tramping ou le transport se fait par cargaison complète.
- Il est responsable des dommages dans les opérations de manutention proprement dites.

2.4 Le courtier maritime (conducteur en douane)

Il s'agit d'un prestataire de service, mandaté par l'agent maritime, qui est en charge des douanes du bateau. À ce titre il représente le capitaine pour « conduire en douane » les navires.

C'est lui qui se charge de toutes les démarches administratives inhérentes au dédouanement des marchandises, c'est lui qui va se mettre en relation avec la douane du port pour régulariser l'arrivée ou le départ des marchandises²⁷.

²⁴ M.DONALD DAILLY, « Logistique et transport international de marchandises », Guide pratique, l'harmattan, 1^{ère} édition, Paris, 2013, p 92.

²⁵ P.BOUCHET, « Le transport maritime », édition economica, Paris, 1992.

²⁶ Decret N°97-614 du Octobre, 1997 relatif à l'exercice des professions de manutentionnaire portuaire et de consignataire maritime.

2.5 La douane

À côté de l'assurance maritime qui constitue une source de financement pour l'importateur et aussi pour l'exportateur, l'administration des douanes joue un rôle essentiel dans le déroulement des échanges internationaux.

À cet égard, il est utile de rappeler que les droits et taxes perçus par l'administration des douanes constituent les éléments de compensation des écarts éventuels entre les différents produits nationaux et étrangers, la douane met à la disposition des exportateurs un éventail de dispositions dans le cadre de la promotion des exportation hors hydrocarbures (en Algérie).

En effet, toutes opérations à l'importation ou à l'exportation passent impérativement par une procédure douanière, qui d'après l'article 75 du code de douane Algérien, stipule que : « toutes les marchandises importées, réimportées, destinées à être réexportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail à l'administration du présent code par lequel le déclarant en douane indique le régime douanier assignés aux marchandises et de communiquer les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins de contrôle douanier.

À cet effet on peut constater les rôles suivants de la douane :

- Vérifier les marchandises et les documents y afférent ;
- Percevoir les droits et taxes ;
- Relever et verbaliser les infractions ;
- Contrôler l'exécution des engagements et des obligations ;
- Favoriser les échanges commerciaux.²⁸

2.6 Le transporteur

C'est le propriétaire de la compagnie de transport maritime, il est engagé de la part de l'expéditeur pour transporter et livrer une marchandise en un lieu spécifié (EX : le port), de plus, il est chargé de mettre le navire en état de navigabilité, en outre, l'armer, l'équiper et l'approvisionner.

Il est tenu de surveiller la marchandise durant son transport, de lui apporter du soin et de l'attention nécessaire aux chargements et aux déchargements, la manutention et l'arrimage de cette dernière.

Il est responsable sur la marchandise du moment de son embarquement jusqu'au moment où elle sera remise à son destinataire, des pertes et des dommages qu'elle peut subir durant son transport.

²⁷ <http://www.logtrans-services.fr> consulté le 20/04/2016

²⁸ Code des douanes, 2^{ème} édition, 1998.

Il peut dégager sa responsabilité en cas d'événement dû à des risques de mer, force majeure, guerre, grève, un défaut au niveau de la marchandise...etc.²⁹

2.7 Le chargeur

Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissance. Son rôle consiste à :

- préparer la marchandise ;
- prospecter un navire ;
- déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement
- Les banques et les compagnies de l'assurance sont aussi des intervenants qui ont le rôle de promouvoir le commerce maritime de marchandises. Le service des banques consiste à identifier la transaction et son suivi physique et financier. Quant aux compagnies d'assurances, elles assurent et indemnisent leur client ou l'assuré sur les risques liés au navire et à la cargaison.³⁰

2.8 L'assurance

Les marchandises transportées par voie maritime doivent être assurées par l'importateur et l'exportateur afin d'éviter tous conflits concernant les pertes, les vols, les incendies,...etc.

Dans l'assurance maritime, on distingue deux (02) types d'assurance :³¹

- Une assurance qui s'applique sur les navires « assurance corps ».
- Une assurance qui s'applique sur les marchandises « assurance sur faculté ».

3. Documents et contrats du transport maritime

Les conventions internationales réglementent le transport international, des textes qui s'appliquent pour tout mode de transport au départ ou au pays de destination quand il a ratifié la convention. Ces conventions déterminent principalement les documents de transport, preuve du contrat et la responsabilité du transporteur.

Le transport maritime peut entrer dans le cadre de deux types de contrat :

- Soit un contrat de transport (le connaissance maritime), c'est à dire que le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer la marchandise d'un port à un autre ;
- Soit un contrat d'affrètement par lequel les contractants conviennent de la location d'un navire pour une période de temps déterminé.

²⁹ Article 27 de la loi 1998 du code maritime Algérien.

³⁰ M.kheyar et N.Zerouklane, La politique maritime Algérienne après la libéralisation du commerce extérieur, bejaia , 2008.

³¹ Article 631 de l'ordonnance n°98-05 du juin 1998 portant code maritime.

3.1 Le connaissement maritime (Bill of Lading /BL)

Le connaissement maritime, comme tout document de transport, est d'abord un reçu de la marchandise, ensuite une preuve du contrat. Il est, en outre, un titre représentatif de la marchandise. En effet, selon la convention de Bruxelles, le transporteur doit remettre la marchandise non entre les mains d'un destinataire – comme dans les autres modes de transport –, mais au porteur du connaissement. Le connaissement maritime peut être :

- à ordre : transmissible par simple endos : c'est le cas le plus utilisé en particulier dans le cadre du crédit documentaire ;
- à personne dénommée : le document devient non négociable ;
- on board : il atteste le chargement effectif de la marchandise à la date de signature ;
- reçu pour embarquement : il atteste la prise en charge de la marchandise et non l'expédition définitive ;
- net de réserves : il certifie la prise en charge de la marchandise en bon état apparent ;
- surchargé : des réserves portées par la compagnie sur la quantité ou l'état des marchandises chargées atténuent la responsabilité du transporteur.

Le connaissement maritime est établi par l'agent de la compagnie maritime. Trois originaux sont émis par transport.³²

Autres documents :

- **Lettre de transport maritime (LTM)**

Elle n'est pas un acte de possession, elle constitue uniquement le contrat de transport passé entre le chargeur et la ligne maritime et représente le reçu de la marchandise. Comme telle, elle se compare de préférence à la lettre de voiture internationale (CMR) et à la lettre de transport aérien (LTA) : elle n'est, en effet, pas négociable. Ce document a été mis au point pour permettre au chargeur d'en communiquer les éléments au destinataire par télématique dès le chargement de la marchandise afin que ce dernier puisse immédiatement prendre toutes les dispositions nécessaires pour en effectuer le dédouanement et la réception.³³

- **Le manifeste**

C'est l'inventaire de toutes les marchandises se trouvant à bord, dressé par le capitaine à l'intention de l'autorité douanière du port où le navire vient faire escale et souvent délivré en copie aux divers intéressés à la cargaison. Le manifeste indique la nature de marchandises,

³² D. LOTH, « L'essentiel des techniques du commerce international », Edition publibook, 2009.

³³ <http://www.multitransalliance.wordpress.com> consulté le 10/05/2016

leur qualités, leur quantités, le nombre et les marques des colis, leur emplacement à bord, les dates et lieux de chargement et de destination, ainsi que les noms des chargeurs et destinataires. Indispensable aux formalités de douane et de déchargement, le manifeste doit être spécialement préparé par les soins de capitaine pour chaque port de déchargement.³⁴

3.2 Le contrat d'affrètement (charte-partie)

La charte-partie est l'acte qui énonce l'engagement des parties, et sert de preuve du contrat d'affrètement. Il s'agit d'un accord par lequel le propriétaire d'un navire (le fréteur) loue celui-ci à d'autres personnes (affréteurs) en vue du transport d'une cargaison. La charte-partie est donc l'instrument du contrat d'affrètement. Elle stipule les obligations des parties et leur tient de lois.

Dans la charte-partie, le propriétaire garde le contrôle de la navigation et de la gestion du navire, mais l'affréteur est responsable de la cargaison. Les navires qui ne sont pas affectés à des lignes régulières peuvent être affrétés sous diverses formes (au voyage, à temps, à coque nue).

a) L'affrètement au voyage : C'est la mise à disposition d'un navire pour un ou plusieurs voyages déterminés. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

b) L'affrètement à temps : le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps (plusieurs mois, voire plusieurs années). L'affréteur fait son affaire de la cargaison et des escales, mais le fréteur conserve la responsabilité sur l'équipage, l'assurance et l'entretien du navire.

c) L'affrètement coque nue : le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps défini sans armement ni équipage ou avec un équipage incomplet. L'affréteur a la gestion nautique et commerciale du navire³⁵.

4. Les Incoterms

Les Incoterms sont des termes commerciaux, dont la réglementation est édictée et publiée par la Chambre de Commerce Internationale à Paris. Ils s'expriment par une abréviation anglophone en trois lettres suivies de trois petits points qui définissent le lieu exact où s'applique la règle Incoterms négociée. Il importe que les deux parties (acheteur/vendeur) sachent précisément qui est responsable de quoi et qui paye quoi. Un mauvais choix d'incoterms peut faire supporter au vendeur ou l'acheteur des frais en plus comme les frais de transport et de perte pendant la durée de transport. Nous nous intéressons aux incoterms 2010.

³⁴ A.R WERNER, « Traité de droit maritime général », édition librairie Droz, 1964.

³⁵ <http://www.logistiqueconseil.org> consulté le 13/05/2016

Les incoterms ou «International Commercial Terms », sont nés de la difficulté pour les opérateurs du commerce international de mettre les mêmes significations sur la terminologie utilisé par eux pour désigner leurs obligations respectives lors d'une opération d'import/export.

4.1 Les différents types d'incoterms

L'incoterm est l'une des conditions du contrat de vente qui permet de préciser chacune des étapes de l'acheminement de la marchandise. Son utilisation n'est pas obligatoire, mais fortement conseiller pour toute transaction ou flux de marchandises à l'international.

C'est la chambre de commerce international (CCI) qui a établi les listes des incoterms les plus utilisé depuis 1936. Aujourd'hui les règles en vigueur sont de onze (11) incoterms 2010, entrés en vigueur en Janvier 2011, répertoriés et classés désormais en deux (02) groupes par mode de transport :³⁶

- Le premier concerne tous les modes de transport :
« EXW » (ex Works ou départ usine; le vendeur mis la marchandise à la disposition de l'acheteur, en usine).
 - « FCA » (free carrier ou franco premier transporteur).
 - « CPT » (carriagepaid to ou port payé jusqu'à)
 - « CIP » (carriage and insurancepaid ou port payé, assurance comprise jusqu'à)
 - « DAT » (delivredat terminal, rendu au terminal)
 - « DAP » (delivredat place, rendu au lieu de destination)
 - « DDP » (delivreddutypaid ou rendu droits acquittés)

Le vendeur supporte tous les coûts et risques entraînés par l'acheminement des marchandises jusqu'au pays de destination. Ces incoterms répondent aux nouveaux besoins créés par l'essor de la conteneurisation, des manutentions horizontales (Roll On-Roll Off), et de techniques particulières utilisées en transport multimodal ou combinée rail-route (conteneur, caisse mobile).

Ils convient à tous les modes de transport et donc aussi bien aux transports routiers, aériens ou ferroviaires qu'aux transports multimodaux qu'ils comportent une phase maritime ou non.

- Le deuxième étant réservé uniquement aux transports par voie maritime ou fluviale :
 - « FAS » (free alongside the ship ou franco le long de navire)

³⁶ Jean-Patrick Marcq. Op-Cite, p79, 80.

- « FOB » (free on board ou franco à bord, incoterm dédié désormais aux transports en vrac)
- « CFR » (cost and freight ou coût et fret)
- « CIF » (cost, insurance, freight ou coût, assurance, fret)

Ces incoterms conviennent particulièrement pour le commerce de marchandises de gros tonnage transportées par des navires conventionnels ou des péniches qui supportent des ruptures de charge aux ports de départ et d'arrivée.

C'est notamment le cas pour les matières premières, les produits de base, les vracs liquides ou solides.

Chaque incoterm détermine ainsi les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur et précise en particulier :

- Le moment du transfert des risques entre le vendeur et l'acheteur ;
 - Les documents des frais entre le vendeur et l'acheteur ;
 - Les renseignements qu'ils doivent se communiquer en temps utile.
 - Les changements majeurs dans le transfert du risque pour les incoterms maritimes :
 - FOB, CFR, CIF : le transfert du risque se faisait au passage du bastingage du navire. Cette notion est désormais réservée au vrac ;
 - Les incoterms 2010 ont introduit un nouveau point de transfert à bord du navire ;
 - Les trois (03) obligations sont principalement concentrées en un point :
 - ✓ Livraison des marchandises,
 - ✓ Transfert du risque en cas de dommages ou pertes aux marchandises,
 - ✓ Transfert de responsabilité pour les frais ;
- Clarification de l'emploi des incoterms, des frais, des garanties assurance ;
- Prise en compte de la notion de sécurité et de sûreté.

4.2 Rôles des incoterms

Le rôle des incoterms 2010 est de définir les obligations du vendeur et de l'acheteur, au cours d'un commerce international (ou national). Plus précisément, cela signifie qu'ils définissent à quel moment la marchandise passe de la charge du vendeur à celle de l'acheteur. Par ailleurs, être responsable des biens sous-entend : assumer la logistique, le choix des transports, les frais engendrés (douane, assurance) et tous les risques tels que les détériorations, les pertes ou les vols. On distingue trois principaux rôles des incoterms :³⁷

³⁷ Aoued GHERBI, Commerce International, les incoterms 2010, p 2 et 3.

- **Première rôle** : Dans le cadre de contrats de commerce internationaux et nationaux, ces termes définissent les responsabilités et les obligations d'un vendeur et d'un acheteur, notamment en matière de chargement, de transport, de type de transport, d'assurance et de livraison. Il s'agit donc aussi d'une répartition des frais de transport.
- **Deuxième rôle** : C'est de déterminer le lieu de transfert des risques, c'est-à-dire le lieu à partir duquel sera défini qui du vendeur ou de l'acheteur aura à supporter l'avarie en cas de mauvaise exécution du transport. Le lieu de transfert de risque correspond également au lieu de livraison de la marchandise.
- **Troisième rôle** : il concerne la fourniture des documents et des informations. Qui, du vendeur ou de l'acheteur doit fournir quel document ?

Cette fonction prend toute son importance en ce qui concerne la sûreté.

4.3 Les limite des incoterms

Les incoterms ne règlent pas les questions de transfert de propriété des marchandises, régies par des règles juridiques selon les pays ; ils ne traitent pas non plus les problèmes de rupture des contrats ni de ceux liés aux délais de livraison. Les incoterms n'ont aucun caractère obligatoire, les parties peuvent librement décider leurs obligations réciproques.³⁸

Les incoterms n'ont pas vocation à tout régler, mais ils sont juste une condition de vente parmi tant d'autres. Ainsi pour le transfert de propriété sur le plan contractuel, litige d'ordre commercial ou technique, dommages ou surcoûts suite défaillance dans la fourniture des données, arrimage des marchandises dans conteneurs. Ces aléas sont à régler via le contrat ou les conditions générales de vente.³⁹

³⁸ S.HADDAD, « Les règles du commerce international, Alger, 2011.

³⁹ Madeleine Nguyen, International Pratique, édition janvier, 2014, p 05.

Tableau N°1 : Les Incoterms maritime et transferts de frais

	FAS	FOB	CFR	CIF
Les frais d'emballage	V	V	V	V
Les frais de chargement camion, wagon Empotage, conteneur usine	V	V	V	V
Les frais d'acheminement - aéroport,- port, -plate-forme de groupage au terminal	V	V	V	V
Les frais de dédouanement, export	V	V	V	V
Les frais de manutention -aéroport,- port, -plate-forme de groupage au terminal	A	V	V	V
Les frais du transport principal-air-mer-terre	A	A	A	V
Assurance transport	Aucune obligation V/A	Aucune obligation V/A	Aucune obligation V/A	Frais à la charge du V
Les frais de manutention -aéroport,- port, -plate-forme de groupage au terminal	A	A	A	A
Les frais des formalités douanières import, droits et taxes	A	A	A	A
Les frais d'acheminement à l'usine ou entrepôt d'arrivée	A	A	A	A
Le frais déchargement en usine ou entrepôt d'arrivée.	A	A	A	A

Source : M .DONALD DAILLY, Op-cite, p 65.66.

V : à la charge du vendeur/ À : à la charge de l'acheteur

Conclusion

Pour conclure, on peut dire que le transport maritime s'impose comme leader des modes de transport utilisés au niveau mondial grâce à ses avantages qu'il offre au commerce international, tant au niveau de l'organisation, sécurité, l'évolution technologique et ces règlements et lois, ou les prix de plus en plus concurrents.

Le transport maritime possède un rôle primordial dans le développement du commerce, sachant que 80% des échanges mondiaux s'effectue par voie maritime.

Il est le vecteur essentiel de la nouvelle économie mondiale dont la multiplication des mouvements internationaux, et la transformation de la structure des échanges et cela grâce notamment aux progrès technologiques du transport ces dernières décennies.

Pour la bonne réalisation d'une opération de commerce international (importation et exportation) les intervenants du transport maritime doivent veiller au respect de l'exécution du contrat, et cela par l'utilisation des divers documents établis entre chaque intermédiaire de l'opération.

L'utilisation des incoterms de la chambre de commerce international « CCI 2010 », permet de déterminer avec précision les obligations respectives des deux parties (importateur et exportateur) et aussi les coûts de l'opération dans le cadre de la livraison de marchandise, et cela permet de bénéficier d'une sécurité juridique international au sujet de leur interprétation en cas de litige.

Chapitre II

Le trafic maritime en Algérie

Introduction

L'Algérie possède une façade maritime dépassant les 1200km. Elle jouit d'une position géographique privilégiée, est placée sur la route d'accès à l'océan atlantique par le détroit de Gibraltar et, à l'océan indien par le canal de Suez. Les ports Algériens devraient donc être des escales logiques de ces routes maritimes. Mais, cet atout n'est pas une fin en soi.

Le dynamisme d'un port repose sur une bonne localisation géographique et sur la compétitivité des activités portuaires qu'il offre. L'activité des transports est considérée comme étant le lubrifiant de l'économie et le moyen par lequel sont approvisionnées et expédiées les marchandises d'un lieu à un autre. Le transport maritime l'est en Algérie par sa domination dans les échanges commerciaux avec l'extérieur et son rôle est vital dans le développement économique du pays (90% du volume globale). Dans ce présent chapitre qui est scindé en deux (02) sections, dont la première nous présenterons l'évolution du système portuaire Algérien, la seconde traitera la structure de la flotte nationale.

Section 01 : Évolution et évaluation du système portuaire Algérien

La quasi-totalité des échanges extérieurs de l'Algérie passe par les infrastructures portuaires, ainsi l'approvisionnement de la nation dépend de secteur maritime à hauteur de 96%. L'État algérien a donné une grande importance pour développer et améliorer les infrastructures et l'ensemble de l'activité portuaire qui englobe toutes les activités qui sont liées à la réception des navires : leur chargement et le stockage des marchandises, etc.

Le système portuaire algérien a connu dans son évolution et développement plusieurs phases et modes d'organisations et d'administration de ses activités toute en suivant une politique libérale.

1. Évolution et réformes du système portuaire algérien

En Algérie, l'analyse de la législation et de la réglementation des ports autonomes et plus distinctement à la parution des décrets :

§ N°63-442 du 5 novembre 1963 définissant le régime spécial des ports autonomes ;

§ N°63-443 du 9 novembre 1963 portant l'application du décret définissant les régimes spéciaux des ports autonomes.

- l'apparition de l'office nationale des ports (ONP) sous l'ère de l'ordonnance N° 71-29 du 13 mai 1971.

- l'ordonnance N° 75-40 du 17 juin 1975 portant sur l'organisation des séjours de marchandises dans des ports dont les textes d'applications n'ont jamais connu le jour.
- la création de la société Nationale des Manutentions (SONAMA). Quant au remorquage, il devient une structure rattachée à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN). Rappelons que jusqu'en 1971, la manutention était rattachée à la Compagnie Algérienne de Navigation.
- la création des entreprises portuaires d'Annaba, Skikda, Bejaia, Alger, Mostaganem, Arzew, Oran, Ghazaouet, portée par les décrets 82-283 14 Avril 1982.

Des reformes ont été apportées au secteur des transports avec la loi 98-05 portant nouveau code maritime et visant principalement à :

- L'amélioration des performances en modernisant l'organisation, les méthodes et les technologies dans les opérations portuaires,
- L'adaptation rapide de l'offre de services portuaires aux besoins de l'économie sur le plan de la qualité et de compétitivité, afin de réduire les coûts directs et indirects de transport.
- L'utilisation optimale du complexe portuaire existant et son développement harmonieux,
- La réduction des charges supportées par l'Etat dans ce secteur en facilitant la participation des usages au financement des opérations de développements ;
- L'atténuation de la vulnérabilité des approvisionnements du pays. ⁴⁰

Ces réformes s'appuient sur un encadrement juridique qui est le nouveau dispositif législatif constitué par la loi 98-05⁴¹. Portant code maritime lequel tout en définissant les ports, détermine les principales fonctions inhérentes à l'activité portuaire, précise leurs attributions et domaines d'intervention, particulièrement la séparation des missions de service public des activités commerciales exercées jusqu'à présent par une seule et même entité au niveau de chaque port (l'entreprise portuaire).

Ainsi, les missions de service public liées à la gestion, la préservation du domaine, au développement, à la coordination, à la police et la sécurité de la navigation maritime et des ouvrages portuaires, sont d'évolués à de nouvelles entités dénommées « autorités portuaires ».

La reforme comprend :

⁴⁰ Conférence de Tunis, REG-MED:09.11/10/2002

- La démonopolisation des activités portuaires commerciales et notamment de la manutention, de l'acconage et du remorquage qui ne seront plus du ressort d'un seul opérateur public, mais ouvertes, sur la base d'un cahier de charges, à l'ensemble des opérateurs qui évolueront ainsi dans un marché concurrentiel ;
- Une classification des obligations de l'état et de l'autorité portuaire en matière de financement des investissements d'entretien, de développement et de renouvellement des infrastructures, ouvrages et superstructures portuaires ;
- Une définition du rôle et de l'étendu de la fonction de la « police et sécurité » dévolue à l'autorité portuaire à travers une détermination des règles générale relatives à la protection et préservation des ouvrages et installations du domaine portuaire et des modalités de répression des infrastructures à ces règles.

C'est à ce titre que sont intervenus les décrets n°199-200/201/202 promulgués le 18 août 1999 et portant respectivement statut et création de trois autorités portuaires régionales Est, Ouest et Centre et dont la mise en place constitue une des priorités assignées à ce secteur.

2. Les principaux ports maritimes en Algérie

Si les ports ont joué un rôle très important dans l'économie d'extraversion coloniale, leur importance demeure dans l'orientation de l'espace algérien vers la mer. Toutefois, une nouvelle hiérarchie s'est établie. Les ports ont beaucoup d'importances au fonctionnement des activités économiques et sociales. Ils sont considérés comme des espaces économiques stratégiques et des lieux de transit des passagers et des marchandises dans les meilleures conditions, les ports étant des composantes essentielles dans la chaîne du transport maritime de marchandises. L'Algérie dispose de plusieurs ports, dont les plus importants sont les suivants :

2.1 Le port d'Alger

Icosium, El djazair ou Alger, trois appellations pour un même lieu (entre le neuvième siècle avant J.C et l'ère contemporaine) et depuis l'invasion coloniale française, le port d'Alger a connu plusieurs phases d'aménagement et de construction.⁴²

De part sa situation géostratégique, le Port d'Alger dessert plusieurs wilaya du pays. Son hinterland privilégié couvre le centre, centre est et centre ouest. D'autres régions du pays, notamment celle du sud, peuvent être considérées comme faisant partie de l'hinterland du port d'Alger, et ce, en considérant les flux des marchandises générés par l'activité des sociétés

⁴² Guide client, Entreprise Portuaire d'Alger, 2013, p 8 et 9.

pétrolières. Le port d'Alger jouit d'une position géographique particulière dans le bassin méditerranéen et aussi à l'échelle nationale faisant de lui le premier port commercial d'Algérie. Ouvert sur la mer méditerranéenne, le port d'Alger est situé dans la partie Nord-Ouest de la baie d'Alger, Le plan d'eau abrité par ces ouvrages est de 184 hectares divisé comme suit :⁴³

- Bassin du vieux port 75 ha ;
- Bassin de l'agha 35 ha ;
- Bassin de Mustapha 74 ha.

2.2 Le port d'Annaba

Le port de Annaba a une position bien abritée du golfe d'Annaba, la fertilité des plaines qui s'étendent au sud du rivage, les avantages de communication qu'offrait la Vallée de la Seybouse ont attiré Le port de Annaba a une position bien abritée du golfe d'Annaba, la fertilité des plaines qui s'étendent au sud du rivage, les avantages de communication qu'offrait la Vallée de la Seybouse ont attiré les commerçants étrangers depuis de longue durée comme un centre d'agglomération dans l'Afrique du Nord.⁴⁴

Le Port de ANNABA, fait partie des dix (10) principaux Ports de Commerce d'ALGERIE. Son champ d'influence s'étend sur douze wilaya du pays où sont situées des zones industrielles à fort potentiel de développement et des ressources naturelles tels que les mines de fer, de phosphates et les champs pétroliers.

Il est situé au point d'intersection d'importants réseaux routiers et ferroviaires qui lui assurent une excellente fluidité. Il est relié aux réseaux de voies express desservant l'Est et le Sud Est du Pays et au réseau ferroviaire national, précisément par une ligne ferroviaire électrifiée aux mines de fer de l'Ouenza et au Complexe Sidérurgique d'El-Hadjar. Enfin, l'Aéroport International de ANNABA, dénommé Rabah BITAT est situé seulement à 11km des installations portuaires.

Les missions de l'Entreprise Portuaire de Annaba couvrent les activités suivantes :⁴⁵

- Gestion du domaine public portuaire ;
- Manutention et acconage ;
- Pilotage et remorquage.

⁴³ <http://www.portalger.com.dz> consulté 27/05/2016

⁴⁴ Guide client, Entreprise portuaire d'annaba, 2003, p 7.

⁴⁵ <http://www.annaba-port.com/presentation.php> consulté le 27/05/2016.

2.3 Le port d'Oran

Mersa el Kabir était L'ancien port d'Oran. La réalisation d'un port accessible aux plus grand navires imposait, en 1933 l'aménagement d'un terre-plein qui marque la première ébauche, et plusieurs étapes se sont succédées jusqu'à la fin des années quarante. Le port d'Oran s'étend sur la région d'ouest couvrant ainsi les wilayas d'Oran, Mascara, Bechar Telmsen et Saida.⁴⁶

Le Port d'Oran est une création moderne, Sa construction commença par des travaux entrepris tardivement par les espagnols à la veille de leur départ définitif d'Oran en 1792. À l'arrivée des Français en 1831, tout était à refaire, pour doter une ville naturellement appelée à redevenir, comme au temps des Zianides, la porte d'entrée et le débouché de l'Algérie Occidentale. Il était clair que, tôt ou tard, on serait amené à la doter d'un établissement maritime proportionnel à son importance commerciale.⁴⁷

2.4 Le port de Djen-Djen

Situé à l'Est de l'Algérie, le port de DjenDjen, avec sa position géographique de 36° 51' Nord et 005° 54' Est, bénéficie d'une place stratégique à moins de 50 miles de la route maritime reliant le canal de Suez au détroit de Gibraltar. Il est le dernier port commercial construit en Algérie après l'indépendance et considéré comme le plus important ouvrage portuaire en Méditerranée en termes d'espaces et eau profonde. Sa construction décidée au cours de la décennie 70, a débuté en 1984 pour s'achever en 1992, s'inscrit dans le cadre de l'accroissement des capacités portuaires de la région Centre/Est.

Il partage un vaste hinterland avec les ports voisins à savoir le port de Bejaia et Skikda. Sa zone d'influence recouvrant une grande région de l'Est et le Sud-est qui comprend les Hauts plateaux avec son potentiel industriel et les plateformes pétrolières du Sud. C'est dans cette perspective, que la réalisation de la pénétrante (RN 77) communément appelée l'autoroute du port va favoriser l'extension de l'hinterland du port jusqu'à des régions très éloignées. Cette position lui confère un rôle privilégié dans le futur terminal de transbordement de conteneurs qui est en cours de réalisation de jouer pleinement son rôle comme hub pour les trafics transcontinentaux.⁴⁸

Le port de Djen-Djen dispose d'engins de manutention très perfectionnés. Sa position géographique et sa configuration infrastructurelle lui permettent d'être un port concurrent au

⁴⁶ Guide client, entreprise portuaire d'Oran, édition 2011,p 12.

⁴⁷ <http://www.port-oran.dz/presentation.htm> consulté le 29/05/2016

⁴⁸ <http://www.djendjen-port.com/present.php> consulté le 29/05/2016

niveau du bassin méditerranéen. Ce port pourrait être utilisé comme un grand port de trafic de mass (SILOS transcontinentaux de céréales, terminal à conteneurs). Il a bénéficié d'un projet de la construction d'un silo à céréale qui permet de traiter la grande partie des céréales importées par le pays. À l'heure actuelle, le port de Djen-Djen n'a pas encore connu un développement souhaité, mais des efforts sont fournis quotidiennement afin d'atteindre ces objectifs ultimes.

2.5 Le port de Bejaïa

Le port de Bejaïa est situé à une Latitude Nord 36°45'24'' et une longitude Est 05°05'50''. Son positionnement au cœur de la méditerranée occidentale et au centre de la côte algérienne présente une originalité économique et une place de choix sur les routes maritimes. Le port de Bejaïa jouit d'une situation géographique privilégiée. Bien protégé naturellement, sa rade est l'une des plus sûres.⁴⁹

Dans l'antiquité, Amsyouen, habitants des flans surplombant la côte, ne fréquentaient la côte que pour pêcher. Les premières nefes qui visitèrent nos abris naturels furent phéniciennes, ils y installèrent des comptoirs.

La Saldae romaine leur succéda, et devint port d'embarquement de blé. Ce n'est qu'au 11ème siècle que la berbère Begäïeth, devenue Ennaciria, prit une place très importante dans le monde de l'époque. Le port de Bejaïa devint l'un des plus importants de la Méditerranée, ses échanges étaient très denses. L'histoire retiendra également à cette époque, que par Fibonacci de Pise, fils d'un négociant pisan, s'étendirent dans le monde à partir de Bejaïa, les chiffres aujourd'hui universellement utilisés.

La réalisation des ouvrages actuels du port débuta en 1834, elle fût achevée en 1987. C'est en 1960 que fût chargé le 1^{er} pétrolier au port de Bejaïa.⁵⁰

Le port de Bejaïa est composé de trois (03) bassins :

- Bassin de l'avant-port : destiné à traiter les navires pétroliers. Ces bassins ont une superficie de 75 hectares, et dotée de 03 postes à quai d'une longueur totale de 770 m (250, 260 et 260 m).
- Bassin du vieux port : sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6.10 et 7.40 m. Sa passe est large de 120 m et draguée à 10 m.

⁴⁹ <http://www.portdebéjaïa.dz> consulté le 01/06/2016

⁵⁰ <http://www.portdebéjaïa.dz> consulté le 01/06/2016

- Bassin de l'arrière port : accessible par une passe large de 120 m, dragué à 10 m ; sa superficie est de 60 hectares et les tirants d'eau varient entre 7.50 m et 9.30 m.

Le port de Bejaïa est classé deuxième port d'Algérie en termes d'activité commerciale.⁵¹

3) Les ports algériens dans la mondialisation

Les ports de commerce algériens sont pris dans un paradoxe important de leur développement. D'un côté, la facilité des échanges héritée qu'a laissée les colons, renforcée par la suite à fixer le transport maritime comme vecteur de l'économie algérienne qui dépend fortement de ce mode (environ 95% du commerce international algérien). De l'autre, la vieillissement des infrastructures portuaires accroît leur inadaptation croissante aux normes mondialisées de la logistique moderne. Le passage de l'économie étatisée à l'économie libérale, au début des années 1990, n'a fait qu'aggraver la tendance, les ports étant incapables de supporter les flux commerciaux (faible productivité, délais d'attente très longs des navires, saturation des terminaux, etc.), allant jusqu'à ralentir l'insertion même du pays dans l'économie mondiale. Les autorités algériennes visent à restituer les ports nationaux en mettant en œuvre des mesures afin qu'ils puissent, assurer leur rôle d'infrastructures de transport et d'outils d'aménagement du territoire, et de l'autre, réduire la dépendance envers les autres ports maghrébins et méditerranéens en attirant plus d'escales directes. À cela s'ajoutent les contrats de management passés avec des partenaires étrangers comme DPW (Dubai Ports World) pour les ports d'Alger et de Djen Djen et Protek International (Singapour) pour le port de Bejaïa.⁵²

4) Les ambitions portuaires de l'Algérie

Le ministre des travaux publics a élaboré un schéma directeur portuaire à l'horizon 2025 : c'est un ensemble d'axes, de grandes orientations dans le cadre d'une vision d'avenir concernant les ports. En plus de cette projection à l'horizon 2025, le schéma est conçu de telle sorte à permettre sa révision chaque quinquennat.

Il est prévu d'ores et déjà l'adaptation du cadre législatif et réglementaire, c'est à dire revoir les textes régissant les ports et les activités portuaires avec séparation entre les différents intervenants : autorité, gestion,...comme il préconise la modernisation, la mise à niveau du complexe portuaire national et un management. D'où découle la nécessité de modernisation de la gestion des ports de commerce, du développement de la «containérisation», du

⁵¹ Guide client, Entreprise portuaire de Béjaïa, édition 2013, p 54.

⁵² <http://www.mediterranee.revues.org> consulté le 02/06/2016

développement de la pêche industrielle et semi industrielle, de l'augmentation des capacités des ports pétroliers, du développement de la plaisance et, enfin, de répondre aux besoins nationaux croissants avec la prise en compte de l'évolution du contexte international et euro-méditerranéen.⁵³

Le ministère des transports s'est mis d'accord pour l'application de nouvelles mesures dans les ports commerciaux pour faciliter et augmenter l'exportation hors hydrocarbure qui ne représente que 10% du volume global transitant par les ports.

En 2015, 42 millions de tonnes de marchandises importées ont transité par les 10 ports commerciaux de l'Algérie contre 5 millions de tonnes seulement de produits exportés. Ainsi la réduction de 50% le temps de traitement et d'attente des bateaux en rade, qui coûtent énormément au trésor public, à travers notamment la mise en place de guichets uniques dans toutes les enceintes portuaires.

L'État prévoit aussi d'agir sur le coût du transport et de la logistique de la marchandise, qualifié de « désastre ». Ce coût représente en Algérie 30% de la valeur du produit alors qu'ils varient, selon les normes internationales, entre 15 et 18%.

En outre, des efforts supplémentaires devraient être fournis par la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN), à travers ces deux (02) filiales Cnan Nord et Cnan Med, pour être plus compétitives face aux compagnies maritimes étrangères. Les deux filiales envisagent d'en recevoir une dizaine navires d'ici 2019, pour permettre, dans une première phase, d'assurer 25% du transport des marchandises par voie maritime. Il indique qu'il s'agit là d'une partie d'une flotte de 27 bateaux que la CNAN escompte recevoir contre un investissement d'un milliard de dollars.⁵⁴

Section 02 : la structure de la flotte nationale

L'Algérie s'est efforcée dès son indépendance de posséder une flotte maritime. Cette dernière est mise sous contrôle d'une société d'Etat, la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN), créée en 1963. La possession d'une flotte maritime se veut une affirmation d'une indépendance politique nouvellement acquise et d'une volonté de desserrer les liens de dépendance aux armateurs étrangers. A sa création, la CNAN n'a pas intégré au trafic de lignes régulières qui demeure sous le contrôle des armateurs français jusqu'au moins

⁵³ Quotidien liberté du 08/01/2007, p02.

⁵⁴ <http://www.ministere-transport.gov.dz> Consulté le 04/26/2016

les années 70. Depuis, la flotte nationale ne cesse de se développer et se de diversifier vers toutes les activités liées directement à l'économie nationale. A l'heure actuelle, le pavillon national est confronté aux contraintes de vieillissement, du déséquilibre dans le trafic maritime, de réglementation et de fonctionnement et enfin de contraintes liées à l'activité portuaire. C'est à ce stade de réflexion que nous avons intégré cette section. Nous verrons, les différents armateurs nationaux, la structure et le tonnage de leurs navires.

1. Les armateurs nationaux

La possession d'une flotte maritime était depuis longtemps signe de souveraineté et de puissance tant pour les pays en voie de développement (PVD) que pour les pays développés. Pour ces derniers, elle est le moyen d'affirmer leur puissance politique et leur présence en mer. De leur part, les PVD, la possession d'une flotte est motivée par «les raisons de prestige et de souveraineté nationale, la volonté d'indépendance économique, la nécessité d'équilibrer la balance des paiements, l'influence exercée au sein des conférences maritimes, la promotion des exportations, la diversification de l'emploi... »

Pour le cas de l'Algérie, la création d'une flotte marchande a pour mission principale, d'atteindre les objectifs macro-économiques suivants :

- La sécurité des approvisionnements, notamment en produits stratégiques ;
- L'action à la baisse sur les taux de fret pratiqués par les armateurs concurrents des pays tiers dans le commerce bilatéral de l'Algérie.

La véritable constitution d'une flotte nationale a commencé à partir du début des années 70, notamment celle destinée au trafic du vrac sec et des hydrocarbures (pétroliers, cargos, pinardiers, méthaniers et ammoniaquiers). Toutefois, le taux de couverture du commerce extérieur était faible, mais il a connu une forte croissance entre 1970 et 1980. La part totale de la flotte nationale dans le commerce extérieur, elle n'a cessé de s'accroître en passant de 7,5% en 1970 à 23% en 1980 avec des tonnages respectifs de 3,9Mt à 17,6 Mt en 1980, soit un taux de 35,1%.

En 2015, le pavillon national ne couvre que 2% des échanges du marché de transport maritime de marchandises, soit un recul important par rapport à 1980. Ce recul se confirme dans la diminution du nombre de navires toutes catégories confondues, passant de 130 unités à 22 unités entre 1981 et 2015. Cela en dépit de l'appui de l'Etat en tant que propriétaire du pavillon, le monopole du cabotage national et le trafic externe réservé à la flotte nationale.

Cette dernière est limitée au trafic méditerranéen, à l'exception de quelques lignes maritimes Algérie- USA, Algérie - la côteSud-Ouest du continent Africain (Abidjan et Libreville) et Algérie - Moyen-Orient. Ces deux dernières destinations sont dues à des accords bilatéraux et expriment la volonté de développer les relations Sud-Sud au détriment de la logique économique et commerciale, ce qui pèse lourdement sur la rentabilité de la flotte nationale.

Les dessertes assurées par la flotte nationale ne reflètent pas la diversité de l'avant-pays de l'Algérie, qui entretient des relations commerciales avec presque toutes les régions du monde. La limitation aux dessertes dans le bassin méditerranéen s'explique par la polarisation des échanges extérieurs de l'Algérie vers l'UE, notamment les pays du sud (France, Italie et Espagne) et les avantages qu'offre la situation géographique des ports des deux rives, par leur position parallèle.

La concurrence dans le domaine du TM, est en outre d'un effet important sur le pavillon national, incapable de s'intégrer au trafic pour le compte des tiers et de revitaliser les concurrents présents sur les mêmes itinéraires.

Suite à la restructuration des années 80 et l'ouverture des services de TM et des activités annexes, le pavillon national est composé des armateurs suivants :

La société nationale CNAN GROUP

Elle a été créée en 2005 et assure le transport maritime de marchandise dans plusieurs lignes dont la CNAN-Med couvre la zone méditerranéenne notamment la France, l'Espagne et l'Italie. Quant à la filiale CNAN Nord, elle assure le transport de marchandises à partir des ports d'Anvers (Belgique), de Hambourg (Allemagne), d'Istanbul (Turquie) et de Charleston (Etats-Unis). La CNAN favorise pour ses services, le port d'Alger et d'Oran et les dessertes sur les autres ports sont considérés secondaires. Pour atteindre les buts et missions qui lui sont assignés, notamment dans le segment principal de ses activités (le transport maritime de marchandise), elle gère en sa qualité d'armateur et de propriétaire, une flotte d'une quinzaine de navires de différents types, acquis dans le cadre de son plan de développement

La société a pour objet :

- le transport maritime de marchandise ;
- courtage, transit et commission en douane ;
- gestion d'entrepôts portuaire et sous douanes ;

- et d'une manière générale, toute opération légales, industrielles, commerciales ou financières, mobilières ou immobilières, pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'objet social ou susceptibles à faciliter la réalisation, l'extension ou le développement.⁵⁵

Hyproc shipping company

Une société par actions au capital de 12 milliards de dinars, détenu entièrement par la société de valorisation des Hydrocarbures/SVH agissant pour le compte du groupe SONATRACH, elle s'est imposée comme maillon décisif de la stratégie de valorisation et de commercialisation des hydrocarbures du groupe Sonatrach. Cette dernière, occupe le 2eme rang mondial des exportateurs de GPL après la Russie et le 6eme rang mondial des exportateurs de GNL après le Qatar, l'Australie, la Malaisie, L'Indonésie et le Nigeria.

Hyproc shipping company s'est dotée d'une organisation évolutive axée essentiellement sur le transport maritime et le shipmanagement. La nouvelle vision du top management de la compagnie porte sur quatre (04) directions centrales : Marine Opération, Marine Support, Marine Trade et Finance and Administration.

La flotte de la compagnie comporte seize (16) navires, treize (13) qui sont sa propriété et trois (03) qui y intègrent à travers un partenariat, utilisés dans le transport de GPL et GNL et du bitume.⁵⁶

La société se dote d'un potentiel formé de 2078 employés entre personnels navigants et sédentaires comptant des femmes.

2. Structure et tonnage de la flotte

La structure de la flotte nationale est quasi dominée par les navires destinés au transport du gaz et du pétrole qui représente 87.88 % du total de la flotte en TPL. Et les navires transportant des marchandises sèches et diverses suit derrière avec seulement 12.12 % du totale.

On remarque que le tonnage des navires est faible. La moyenne de l'ensemble de la flotte ne dépasse pas les 26 039 TPL. Cette situation peut s'expliquer par le faible tirant d'eau des ports algériens, qui sont inaccessibles pour les navires de gros tonnage. La contrainte d'accès

⁵⁵ <http://www.cnan-nord.com> consulté le 05/06/2016

⁵⁶ <http://www.hyproc.dz> consulté le 05/06/2016

pour ces types de navires est accentuée par l'envasement et l'ensablement des ports, qui manque d'entretien et de dragage.

Tableau N°02: La structure de la flotte nationale en TPL pour l'année 2016.

Nom du Navire	Année de construction	Type de Navire	Tonnage brut
M. Ben Boulaid	1976	LNG Tanker	81337
Larbi Ben M'hidi	1977	LNG Tanker	80328
Bordj Menaïel	1977	OilProducts Tanker	675
Ibn Sina 2	1978	Navire De Charge	8190
Bachir Chihani	1979	LNG Tanker	80654
Mourad Didouche	1980	LNG Tanker	81265
RamdaneAbane	1981	LNG Tanker	81265
Barouda	1983	LPG Tanker	6325
Tamgout	1995	Chemical/OilProducts Tanker	3116
Rhourd El Arda	2007	LPG Tanker	16938
Rhourd El Hamra	2008	LPG Tanker	16938
Ain Zeft	2008	Chemical/OilProducts Tanker	4243
Rhourd El Fares	2010	LPG Tanker	23059
Ras Tomb	2010	Chemical/OilProducts Tanker	4243
Berga 2	2010	LPG Tanker	23059
Gouraya	2010	Porte-conteneurs	7775
Sedrata	2011	Générale Cargo	8161
Stidia	2011	Générale Cargo	8161
Constantine	2012	Navire De Charge	9627
Saoura	2012	Générale Cargo	8161
Kherrata	2012	Porte-conteneurs	9627
Titteri	2012	Navire De Charge	9719

Source : Etablie a partir de : www.vesselfinder.com et www.fleetmon.com

Le faible tirant d'eau qui vient se greffer à d'autres contraintes :

- ✓ l'étroitesse et la vétusté des quais ;
- ✓ l'obsolescence des ouvrages de protections (jetées et brise-lames) ;
- ✓ l'insuffisance des capacités d'ensilage ;
- ✓ le vieillissement des équipements et des installations portuaires.

Ces derniers privent les chargeurs et les transporteurs de l'économie nationale en général de bénéficier d'un avantage important du transport maritime (TM), qui consiste en l'économie

d'échelles. En effet, le gigantisme permet aux armateurs de rentabiliser leurs navires et leur côté, les chargeurs d'accéder à des services maritime à bas prix.

En fin, outre que la flotte nationale est constituée des navires de petits tonnages, elle est menacée de démolition et désinvestissement dus au vieillissement qui frappe ses navires.

3. Etat et âge de la flotte

Les navires en possession des armateurs algériens sont construit essentiellement dans deux période, la catégorie des pétroliers et gaziers dans les années 1980 et les cargos de marchandises dans les débuts du 21eme siècle. Ce qui donne une moyenne d'âge de 17 ans en 2015. Les tankers sont les plus frappées par le vieillissement et la vétusté. Ce sont des navires très liées à la structure du commerce extérieur. Ce qui appelle à la nécessité de leur renouvellement. (Voir tableau 2).

A cette vétusté de la flotte nationale s'ajoute l'absence des porte-conteneurs dans sa structure, navires plus modernes et plus rentables. « En effet le pavillon algérien ne possède que deux (02) porte-conteneurs, il convient de rappeler que la productivité d'un porte-conteneurs équivaut à celle de 3 ou 4 navires conventionnels ».

Pour cela, la flotte nationale reçoit une concurrence ardue sur les lignes régulières, où intervient un trafic conteneurisé à valeur ajoutée élevée.

4. La situation du transport maritime en Algérie

Durant les années 80, l'Algérie disposait d'une flotte enviable, parmi les plus importantes du tiers monde. Elle était classée parmi les 50 premières mondiales. La flotte, sous pavillon algérien, était alors composée de plus de 80 navires de tous types (vraquiers, tankers, chimiquiers, transporteurs de gaz, pétroliers, Multipurpose, RORO, car-ferries). L'ensemble de cette flotte était exploitée par la CNAN qui constituait un grand armement au niveau mondial. En plus de sa propre flotte, la CNAN faisait appel à des navires affrétés dans le domaine aussi bien des vrac secs et liquides (céréales, charbon, huiles, vins, etc....) que de la ligne régulière. A noter que l'action de la CNAN était complétée par celle de la compagnie Algéro-libyenne, CALTRAM, qui est arrivée à exploiter 4 navires en propriété durant les années 80/90 et faisait également appel à l'affrètement.⁵⁷

L'armement CNAN assurait ainsi avec ses capacités propres et affrétées, une part de l'ordre de 35% des échanges extérieurs de l'Algérie avec un objectif à atteindre de 50%. La

⁵⁷ A.Bouarroudj, « Le transport maritime de marchandises un potentiel de croissance à promouvoir », 2012

demande en transport a été en progression durant les 30 dernières années, elle a littéralement explosée lors de la dernière décennie passant à l'import de 19 millions en 2001 à 42 millions de tonnes en 2015.

Tableau N°03 : tonnage des importations et des exportations de l'Algérie 1981-2015(en millions de tonnes).

Années	1981	1991	2001	2011	2015
Tonnage transporté import	14.5	17.5	19.1	37.6	42
Tonnage transporté exportations	47.1	65.8	80.5	80.4	05
Tonnage transporté	61.7	82.1	99.6	118.2	47

Source : CNAN 2012 et www.ministere-transport.gov.dz

L'offre nationale de transport maritime des marchandises générales est réduite à sa plus simple expression ; son évolution a été inversement proportionnelle à celle du commerce extérieur. La flotte nationale est constituée aujourd'hui d'une quinzaine de navires appartenant à la CNAN. En Algérie le tonnage transporté à l'import a été de 37 millions de tonnes en 2011, dont 27,6 millions de tonnes de marchandises générales. En 2015 le tonnage des importations transité par les 10 ports commerciaux de l'Algérie est passé à 42 millions contre seulement 5 millions de tonnes exportés, cette énorme baisse est due essentiellement à la problématique du transport qui avait favorisé l'import au détriment de l'export.

De plus le trafic reste insuffisant par rapport au nombre de navires traversant la mer de méditerranée : pour un trafic journalier de 3000 navires, seuls 10 502 accostent dans l'année en Algérie.

Conclusion

Le transport maritime en Algérie a évolué à l'image de l'économie nationale, dans un contexte « étatiste » et « socialiste ». L'État a conservé un rôle hybride, il est à la fois acteur et régulateur rôle qu'il a des difficultés à tenir. Dans cette ambiance les sociétés nationales, principaux chargeurs, sont devenues par leur gigantisme de véritable « Etat dans l'Etat ».

Le secteur maritime demeure partagé entre les réalités économiques, maritimes et les volontés des « politiques ». On croyait que la réglementation permettrait d'éviter la confrontation avec les règles de marché maritime.

Le bilan fait sur la qualité de l'activité maritime et portuaire de l'Algérie s'avère particulièrement préoccupant, cette constatation s'applique notamment pour le transport des marchandises hors hydrocarbures. L'Algérie a fait porter son effort uniquement sur le secteur des hydrocarbures en se dotant d'une flotte méthanier et en construisant une infrastructure portuaire adaptée à ce trafic. L'Algérie qui voit plus de 90% de son commerce extérieur emprunter la voie maritime a besoin des ports efficaces et d'une flotte performante pour assurer l'acheminement de ces produits. L'absence de cabotage, situation paradoxale lorsqu'on sait que l'Algérie dispose de 10 ports commerciaux. Malgré l'ouverture des activités liées au transport, aux opérateurs privés locaux et étrangers, reste très faible. En effet, la loi 98-05 portant sur le transport maritime a stimulé un accroissement sans précédent de transport maritime.

Si l'Algérie veut atteindre son ambition maritime, elle doit s'appuyer sur une communauté portuaire soudée et une fonction armatoriale revalorisée. Après l'accroissement important des échanges internationaux de marchandises qui ont dépassé les 100 millions de tonnes à partir de 1999, cela est soutenu en grande partie par la flotte étrangère, hors qu'en 2015 le volume de ses échanges a connu une tendance baissière due à la situation économique de l'Algérie qui passe par une période d'austérité financière et économique.

Chapitre III

La gestion du trafic maritime au niveau de l'EPB

Introduction

Le port de Bejaia, maillon de l'économie algérienne se présente comme une excellente plate-forme pour l'activité des opérations économiques basées sur le flux intercontinentale de marchandises, à une vocation prépondérante grâce à sa position géographique. Cela constitue un facteur déterminant pour les échanges commerciaux et le transport dans la sous-région. Ainsi au niveau du port, les activités s'organisent en tenant compte du contexte, de la spécification, de la modernisation des transports maritimes et de la manutention des marchandises.

Le transport des marchandises en quantité de plus en plus importante par voie maritime nécessite donc toute une logistique en termes d'installations et d'équipements adéquats pour l'accueil des navires dans les meilleures conditions de sécurité et de fiabilité. C'est le but de notre stage dont le thème intitulé « **la gestion de trafic maritime international de marchandises** » a été réalisé à la direction logistique et manutention (DL).

Le présent chapitre est réparti en trois sections ; la première consistera à la présentation du cadre de stage que constitue l'EPB. La deuxième sera consacrée au déroulement de notre stage et enfin, la dernière fera part du fonctionnement de l'accueil et de la prise en charge des navires et de l'analyse de notre thème.

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil

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

Le port de Bejaïa est classé 2^{ème} port d'Algérie en marchandises générales et 3^{ème} port pétrolier. Il est également le 1^{er} port du bassin méditerranéen certifié ISO 9001.2000 pour l'ensemble de ses prestations, et à avoir ainsi installé un système de management de la qualité. Cela constitue une étape dans le processus d'amélioration continue de ses prestations au grand bénéfice de ses clients. L'Entreprise Portuaire a connu d'autres succès depuis, elle est notamment certifiée à la Norme ISO 14001 :2004 et au référentiel OHSAS 18001 :2007, respectivement pour l'environnement et l'hygiène et sécurité au travail.

1. Historique du port de Bejaïa

Bejaïa, une ville, un port, au cœur de l'espace méditerranéen, la ville de Bejaïa possède de nombreux sites naturels et vestiges historiques datant de plus de 10 000 ans, ainsi que de nombreux sites archéologiques recelant des objets d'origine remontant à l'époque néolithique.

Bejaïa joua un grand rôle dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen, grâce au dynamisme de son port, la sécurité de la région, la bonne politique et les avantages douaniers. Bougie a su attirer beaucoup de puissants marchands.

La Saldae romaine devient un port d'embarquement de blé du grenier de Rome, ce n'est qu'aux XI^{ème} siècle, que Bgaieth, devenue Ennaceria, pris une place très importante dans le monde de l'époque ; le port de Bejaïa devient l'un des plus importants de la méditerranée.

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

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

- **Historique de création de l'EPB**

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

L'entreprise, réputée commerçante dans ses relations avec les tiers, fut régie par la législation en vigueur et soumise aux règles édictées par le sus mentionné décret.

Pour accomplir ses missions, l'entreprise est substituée à l'Office National des Ports (ONP), à la Société Nationale de Manutention (SO.NA.MA) et pour partie à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN).

Elle fut dotée par l'Etat, du patrimoine, des activités, des structures et des moyens détenus par l'ONP, la SO.NA.MA et de l'activité Remorquage, précédemment dévolue à la CNAN, ainsi que des personnels liés à la gestion et au fonctionnement de celles-ci.

En exécution des lois n° 88.01, 88.03 et 88.04 du 02 Janvier 1988 s'inscrivant dans le cadre des réformes économiques et portant sur l'autonomie des entreprises, et suivant les

prescriptions des décrets n°88.101 du 16 Mai 1988, n°88.199 du 21 Juin 1988 et n°88.177 du 28 Septembre 1988.

L'Entreprise Portuaire de Bejaïa ; entreprise socialiste ; est transformée en Entreprise Publique Economique, Société par Actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989, son capital social fut fixé à Dix millions (10.000.000) de dinars algériens par décision du conseil de la planification n°191/SP/DP du 09 Novembre 1988. Actuellement, le capital social de l'entreprise a été ramené à 1.700.000.000 Da, détenues à 100% par la Société de Gestion des Participations de l'Etat «Ports », par abréviation « SOGEPORTS ».

2. Missions et activités

La gestion, l'exploitation et le développement du domaine portuaire sont les charges essentielles de la gestion de l'EPB, c'est dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays. Elle se doit d'assumer la police et la sécurité au sein du pays.

Cependant, Elle est chargée des travaux d'entretien, d'aménagement, de renouvellement et de création d'infrastructures.

Enfin, L'EPB assure également des prestations à caractère commercial, à savoir ; le remorquage, la manutention et l'aconage.

Les principales activités de l'entreprise sont :

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations d'aconage et de manutention portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage.
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire.
- Groupage/découpage et dédouanement sur la plate-forme import/export.
- Livraison rapide ainsi que des enlèvements réguliers.
- Organisation des départs et arriérés des conteneurs/remorques/marchandises homogènes/camions/wagons depuis et à destination du port de Bejaïa.
- Des services liés aux conteneurs (entretien, lavage,...etc.).

L'activité portuaire est une chaîne dont la défaillance de l'un des maillons serait une perte pour l'économie nationale. Il s'en suit une nécessité pour les uns et les autres d'accomplir avec professionnalisme leurs activités.

Bon nombre d'entreprises mènent des activités dans le domaine de la manutention, de la consignation, du transit, du relevage, du transport, et par conséquent, sont impliquées dans les opérations portuaires.

Ce professionnalisme suppose l'existence d'un personnel au point et passe par des équipements modernes conformes au besoin de la clientèle, la souplesse des tarifs des prestations et la nécessité d'éviter des comportements pouvant porter atteinte à l'image du port de Bejaia.

Par ailleurs, les atouts du port de Bejaia tels que sa position géographique, la stabilité politique, le professionnalisme des différents opérateurs et la capacité à opérer les réformes nécessaires par le transport maritime, seront déterminants dans la concurrence inter portuaire.

3. Situation géographique

Le port de Bejaïa, est délimité par :

- ✓ Au nord par la route nationale N°9.
- ✓ Au sud par les jetées de fermeture et du large sur une largeur de 2 750m.
- ✓ A l'est par la jetée Est.
- ✓ A l'ouest par la zone industrielle de Bejaïa.

• **Mouillage**

Connue pour être l'une des meilleures de la côte algérienne, la rade de Bejaia offre d'excellentes potentialités en matière de protection et des fonds propices à un bon mouillage, avec des profondeurs allant de 10m à plus de 20m . Abrisée de tous les vents sauf du nord est

À l'est, la rade est limitée par une ligne imaginaire s'étendant du Cap Carbon au Cap Aokas. Pour les pétroliers la zone de mouillage est située à l'est du Chemin d'accès.

• **Accès au port**

- ✓ La passe principale d'accès est large de 320m et draguée de 10 à 13.5m. Elle est formée par les deux musoirs du jet.
- ✓ La passe Abdelkader, large de 110m et draguée à 12m
- ✓ La passe de la Casbah, située entre le vieux port et l'arrière port, sa largeur est de 125m et draguée à 12m

• **Bassins du port**

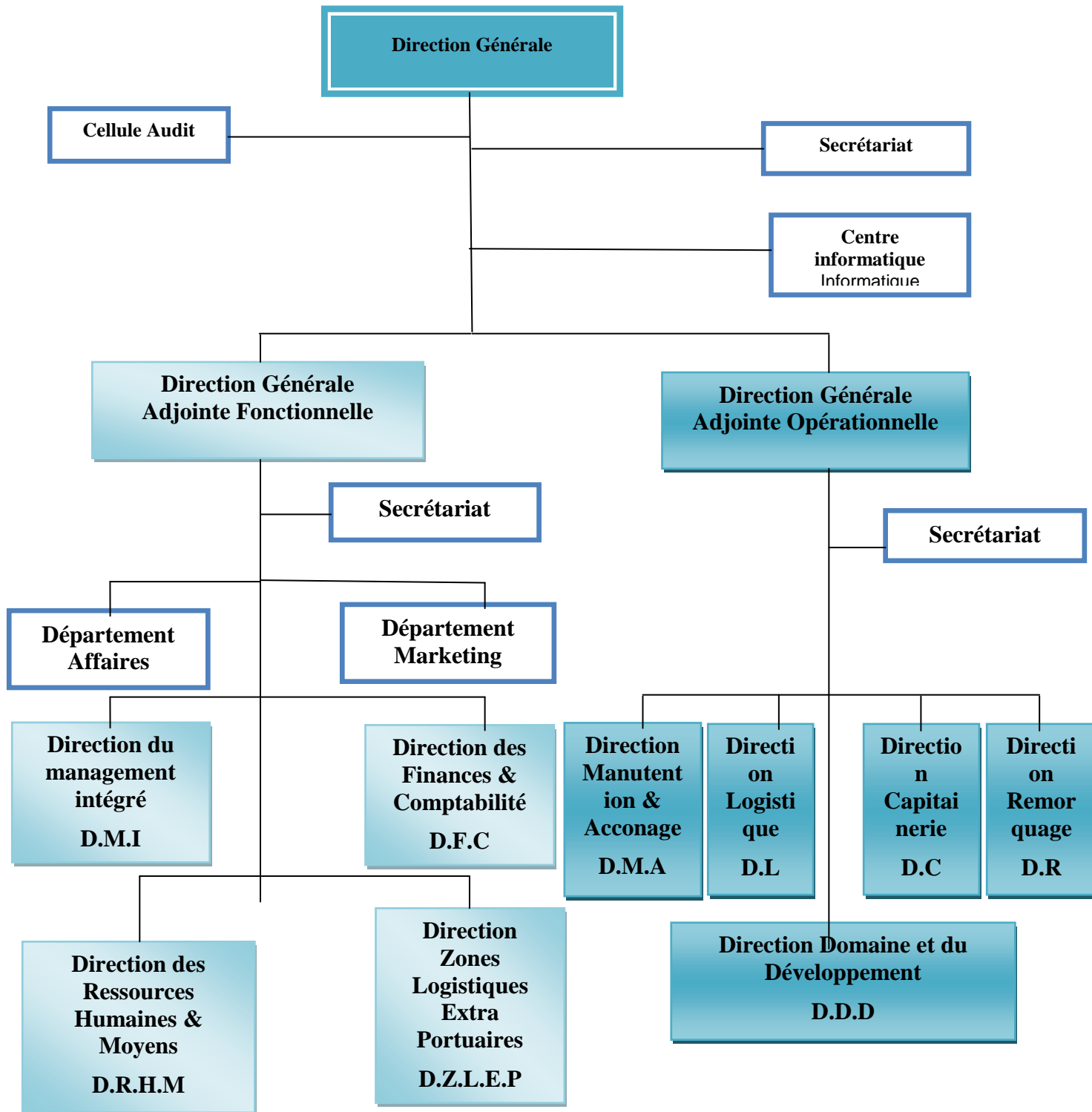
Le Port de Bejaia est constitué de trois bassins :

- ✓ Bassins de l'avant Port : Sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10m et 13.5m. L'avant Port est destiné à traiter les navires pétroliers.

CHAPITRE III La gestion du trafic maritime au niveau de l'EPB

- ✓ Bassins du vieux Port : Sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 8m.
- ✓ Bassins de l'arrière Port : Sa superficie est de 55 hectares et les tirants d'eau varient entre 10m et 12m.

Figure N° 01 : Organigramme général de l'Entreprise Portuaire de Bejaïa



Source : documents interne de l'EPB

4. Présentation de la Direction de la Capitainerie « DC »

La direction de la capitainerie représente une structure opérationnelle très importante à l'EPB, comme le stipule la loi n° 98-05 du 25 juin 1998, portant notification du Code Maritime Algérien « CMA », la capitainerie incarne l'autorité portuaire à l'intérieure du domaine public portuaire.

De part ces vocations majeurs qui sont la sécurité des navires, la sureté, l'hygiène, et le bon ordre dans l'enceinte portuaire, aussi bien du côté mer tel les bassins, la rades ainsi que les terres plains et hangars du coté terre.

La direction de la capitainerie est subdivisée en deux départements :

- **Missions de la direction**

- A. Missions du département police et sécurité**

Elle a pour principale mission l'application du règlement en vigueurs, dans les limites du port, ce département est subdivisé à son tour en trois services :

- Service sécurité terrestre ;
- Service sécurité maritime ;
- Service sécurité interne.

Ces services sont chargés de :

- L'application de la réglementation nationale et internationale notamment en ce qui concerne le transit des marchandises dangereuses dans le port ;
- L'élaboration de la mise en œuvre des différents plans de prévision, préventions, défense alerte et sureté du complexe portuaire ;
- Du placement et affectation des postes à quai des navires et leur contrôle ;
- La sécurité de la navigation et la gestion du trafic maritime ;
- L'identification du personnel, prévention des actes mal veillant, l'élaboration des plans de circulation, gardiennage et la vigilance.

- B. Missions du département d'aide à la navigation**

Ce département est chargé principalement de la régulation des mouvements des navires et leur prise en charge, il regroupe les pilotes, les chefs de bordée, les lamaneurs, et le service maintenance.

Le département a pour mission :

- L'entretien et la maintenance de parc naval, et de la station pilotage « vedettes et canots » ;
- De fournir des prestations diverses aux navires notamment, le pilotage, l'amarrage et le remorquage.

C. Missions du service sécurité terrestre

Il est subdivisé en quatre (04) postes :

- Chef service sécurité terrestre ;
 - Chargée d'étude ;
 - Officier de port ;
 - Secrétariat.
- ✓ **Chef service sécurité terrestre** : Il est chargé de la sécurité et le suivi du transit des marchandises dangereuses et l'élaboration des modes de traitement et consigne de sécurité pour la manipulation des marchandises dangereuses.
 - ✓ **Chargée d'étude** : Sa responsabilité porte sur la gestion des administrations et sortie des marchandises dangereuses au centre de transit des marchandises dangereuses.
 - ✓ **Officier de port** : Il assure la bonne exécution des consignes de sécurité relative au transit et à la manutention des marchandises dangereuses.
 - ✓ **Secrétaire** : Elle a comme tâches : la saisie, l'enregistrement, le classement, la repartitions de documents,...etc.

Section 02 : Le fonctionnement de l'accueil et de la prise en charge des navires

Du fait que l'EPB a pour mission essentielle, la gestion, l'exploitation et le développement du domaine portuaire, dont l'objectif primordial est de promouvoir les échanges extérieurs du pays dans les meilleures conditions d'économie.

L'accostage des navires constitue, un maillon essentiel dans l'escale des navires, du point de vue de la sécurité de l'opération.

Cette mission est du ressort de l'autorité portuaire, à savoir de la direction de la capitainerie.

1. Accueil d'un navire

1.1. Avant l'arrivée du navire au port

A l'annonce de l'escale par l'armateur, il convient à l'agent consignataire de connaître d'une façon précise l'ETA (estimation du temps d'arrivée) du navire, afin qu'il puisse informer les autorités portuaires pour permettre la programmation et la mise à quai.

Il devra assister quotidiennement à la conférence de placement des navires qui se tient quotidiennement à 10h au sein de la capitainerie.

Le consignataire devra passer une commande avec les différents auxiliaires qui aideront à abréger la durée de séjours du navire dans le port. Ces commandes sont ainsi faites à l'avance sur ordre et pour le compte de l'armateur afin d'éviter au navire un retard à son escale (selon la charte partie). Ces auxiliaires sont : le pilote et le remorqueur.

Par ailleurs, le consignataire contractera avec la direction de manutention qui travaille habituellement avec l'armateur, les commandes d'équipe de manutention aussi, il devra passer la commande pour les soutes (combustibles) et le ravitaillement nécessaire au navire via le ship Schindler ou autres agréés à cet effet.

1.2. Après l'arrivée du navire au port

A l'arrivée du navire, il appartient à la capitainerie d'informer le capitaine (commandant du bord) de se préparer à bord et la manœuvre effectuée, l'agent participe au contrôle des différentes livraisons de prestations fournies par l'entreprise portuaire en tant que mandataire de l'armateur.

Après l'opération de réception, l'agent consignataire informe l'armateur et lui communique des informations relatives à l'accostage.

Au commencement des opérations commerciales, l'agent aura à s'occuper du navire, et veille à ce que le déchargement et/ou le chargement des marchandises s'effectue dans les meilleures conditions et délivre celles-ci selon les pratiques réglementaires.

2. La procédure pilotage des navires

Cette étape peut se résumer comme suit :

- L'opérateur radio contacte le navire par V.H.F pour préparer son escale au moins une heure avant l'arrivée ;
- L'opérateur radio organise l'accueil du navire pour s'informer et informer le commandant du navire, avant le mouillage, par V.H.F et enregistre sur le « journal des mouvements » et note les éventuelles observations ;

CHAPITRE III La gestion du trafic maritime au niveau de l'EPB

- L'opérateur radio guide le commandant du navire pour sa mise en mouillage ou sa mise à quai, dès son arrivée sur rade, et selon le programme de la C.P.N. L'opérateur radio sollicite le pilote pour l'exécution d'une manœuvre (entrée ou sortie) d'un navire par moyen adéquat : verbal, téléphone, ou V.H.F ;
- Le pilote confirme la manœuvre en vérifiant l'information, avant de quitter la station par une mise au point avec le capitaine du navire à piloter, l'opérateur radio et l'officier de port ;
- L'opérateur radio avise les veilleurs sur remorqueurs, le patron de pilotin et les canotiers pour se mettre à la disposition du pilote suffisamment à temps pour être prêt à servir, soit par V.H.F pour les remorqueurs ou par téléphone pour les autres ;
- Le pilote s'informe auprès de l'opérateur radio de la disponibilité de tous les moyens nécessaires avant la manœuvre (pilotins, canots ou remorqueurs) ;
- Le pilote quitte la station pour exécuter la manœuvre demandée, lorsque toutes les conditions sont réunies ;
- L'opération radio enregistre le départ du pilote et la nature du mouvement pour la traçabilité et la maîtrise des enregistrements, sur le « journal des mouvements » au fur et à mesure du déroulement de la manœuvre ;
- Le pilote embarque à bord du navire par l'échelle de pilote ou la coupée, pour assister le capitaine du navire dans les manœuvres à effectuer ;
- Le pilote consulte le capitaine du navire et l'état de fonctionnement et de la disponibilité des moyens de propulsion, de direction et autres organes du navire pour servir et aider au bon déroulement et à la sécurité de la manœuvre du navire ;
- Durant la manœuvre d'approche, le pilote propose verbalement ou par un croquis au capitaine de navire piloté un plan d'amarrage du navire (détails techniques, instruction de la manœuvre d'entrée, sortie ou mouvement, en donnant des ordres et des instructions à l'équipage ;
- Pendant toute la durée de la manœuvre, le pilote assiste le capitaine du navire, avec l'aide des remorqueurs (V.H.F, canal 12), les canotiers et lamaneurs ;
- A la fin de la manœuvre, le capitaine du navire piloté signe le « bon de pilotage », (DC.IMP.05), en apposant son visa pour attester du service fait. Ce bon est ensuite déposé à la tour de control ;
- A la fin de la manœuvre, le pilotage libère les remorqueurs et les canotiers pour signifier la fin de la manœuvre ;

- Le pilote débarque du navire pour rejoindre la station, une fois le navire amarré en sécurité par le biais du pilotin ;

Au retour du pilote l'opérateur radio enregistre l'heure de retour du pilote à la station sur l'imprimé « bon de pilotage » (DC.IMP.05) pour la traçabilité.

3. La procédure de mise à quai

Après la signature du bon de pilotage et la mise à quai du navire, c'est au tour de la Direction de manutention et d'acconage de procéder au chargement et déchargement des marchandises après préparation du matériel à affecter à l'embauche des équipes de manutention.

Cette Direction s'occupe du mouvement des marchandises qui comprend les opérations de prise ou de mise des marchandises au magasin, stock, calles ou terres plaines.

4. les différents équipements et terminaux du port de Bejaïa

Les différents équipements et terminaux du port de l'EPB se présentent respectivement comme suit :

4.1 Les principaux équipements

- 06 chariots élévateurs à pinces de 2.5 à 3 Tonnes de capacité de levage ;
- 38 chariots élévateurs à fourches de 3 à 52 Tonnes de capacité ;
- 08 Pelles chargeuses ;
- 02 Retrochargeurs ;
- 01 chargeur sur pneus ;
- 02 stackers ;
- 07 tracteurs remorques de 38 et 50 Tonnes ;
- 01 Grue Gottwald HMK 260E ;
- 01 Grue Gottwald HMK 170E ;
- 03 Grues LIEBHERR de 63 Tonnes ;
- 01 Grue portuaire LIEBHERR de 124 Tonnes ;
- 03 Grues portuaires LIEBHERR de 64 Tonnes ;
- 02 Grues auto mobiles LIEBHERR de 50 Tonnes ;
- 01 Grues auto mobile GROVE de 59 Tonnes ;
- 01 Portique à grain VIGAN de 550 (Tonnes/heure).

4.2 Les différents terminaux

a) Terminal à conteneur

Le terminal à conteneur est exploité depuis juillet 2005 par une nouvelle entité BMT (Bejaia méditerranéen Terminal). A été créée sur décision du Conseil des Participations de l'Etat (CPE) en Mai 2004. C'est une jointe venture entre l'Entreprise Portuaire de Bejaïa (EPB) et PORTEK Systems and Equipment (PSE), une société Singapourienne. BMT est spécialisée dans la gestion et l'exploitation du Terminal à conteneurs du port de Bejaïa. C'est le seul terminal algérien à disposer de portiques de quai pouvant traiter les navires postpanamax. Le terminal dispose également de sa propre structure douanière (guichet unique). De part sa position géographique favorable, le dynamisme de son équipe, l'hospitalité de sa région, le port de Bejaia s'affirme comme destination choisie par excellence des armateurs et des clients de l'arrière pays.

b) Le terminal à Bois

Le terminal dispose de sa propre surface d'entreposage ainsi que d'un guichet unique. Il est doté d'équipements performants et parfaitement adaptés à ce type de marchandise. Les nouvelles grues à palonniers, permettent de traiter dix fardeaux en même temps et de réduire la durée de séjour à quai des navires, tout en réduisant le risque d'endommagement de la marchandise. L'EPB de cette manière, a consolidé sa part de marché et sa position de leader sur le produit Bois et offre un service de meilleure qualité à sa clientèle, qui compte d'importantes entreprises du Bâtiment et Travaux Publics, très exigeantes et pointilleuses en matière de qualité de service. Ces caractéristiques sont :

- 300 ml de quai avec 02 postes à quai favorisés ;
- Emplacement : Nouveau quai et quai de large ;
- Tirant d'eau maximum autorisé : 8 m à 11,50 m ;
- Superficie du terminal : 07 hectares ;
- Capacité totale : 19,300 fardeaux gerbes sur 04 niveaux.

c) Le terminal Divers

Doté en moyens matériels et humains au même titre que les autres terminaux, on y traite les divers produits de conditionnements hétérogènes (Gros colis, big bag, ballots, palettes ...). Caractérisé par :

- 07 postes à quai ;
- Emplacement : quai de la Casbah et quai de la gare ;
- Tirant d'eau maximum autorisé : 10 m ;

- Surfaces d'entreposage : 50.218 m².

d) L'abri papier

Il est d'une superficie de 1.200 mètres carrés, spécialement aménagé pour accueillir des bobines de papier de grand et petit formats, d'en garantir la sécurité et la qualité grâce à la manipulation de ces cargaisons par des moyens adéquats dans un environnement sec, propre et sécurisé. Les capacités de cet abri sont estimées à 1.528 unités au sol, avec une possibilité de gerbage sur 2 mètres de hauteur. Ces Caractéristiques :

- Emplacement : A l'entrée du poste 19 ;
- Surface totale : 1286 m² ;
- Capacité commerciale au sol : 1528 unités ;
- Hauteur de gerbage : 2 niveaux.

e) Centre de Transit des Marchandises Dangereuses « CTMD »

Unique en Algérie, le CTMD est dédié au stockage dans les meilleures conditions de sécurité toutes les marchandises classées dangereuses. Le centre CTMD est caractérisé par :

- Surface totale : 7000 m² ;
- Nombre de hangars : 06 sur une surface de 1440 m² ;
- Emplacement : Nouveau quai (poste 20).
- Le terminal roulier : Il permet la réception des matériels roulants (Véhicules touristiques, utilitaires et de transport public, engins de Travaux publics, Engins d'exploitation ferroviaires...)
- Emplacement : poste 18 ;
- Superficie du parc : 13.000 m².

f) Le terminal céréalier

L'EPB, occupant la première position pour ce qui est du trafic céréalier, l'activité est dotée d'équipements les plus performantes sur le marché ; qui ont fait que les rendements de la manipulation des céréales sont passés de 50T/heure à 750T/heure. L'EPB peut ainsi traiter de gros céréaliers de 60.000 tonnes. Le terminal céréalier est Caractérisé par :

- 400 ml de quai avec 03 quais favorisés ;
- Emplacement : Quai Sud Ouest / Quai de la gare et Nouveau Quai ;
- Tirant d'eau maximum autorisé : 10 m à 11,50 m.

Vu la densité de ce trafic, les navires céréaliers peuvent être affectés à d'autres postes à quai que ceux cités ci-dessous :

- Silos OAIC : Emplacement : Poste 17, Capacité: 30.000 tonnes.

- Silos CEVITAL : Emplacement : Nouveau Quai, Capacité: 120.000 tonnes.

j) Le terminal pétrolier

Est caractérisé par :

- 770 ml de quai avec 03 postes à quai spécialisés ;
- Emplacement : Avant Port ;
- Tirant d'eau maximum autorisé : 13,50 m ;
- Capacité de chargement : 16,8 millions de tonnes ;
- Une station SPM/ sea-line pour le chargement des navires de grande capacité entre 80.000 DWT et 320.000 DWT avec un débit de 10.000 m³ / heure.

Section 3 : La gestion du trafic maritime

Cette dernière section, fera l'objet d'une réponse à la problématique posée auparavant, dont on comprendra dans un premier lieu la gestion de trafic maritime, aussi une mesure en quelque sorte de l'effet de cette gestion sur la compétitivité du port.

Le port de Bejaia, à travers la direction des opérations maritimes et de la sécurité et plus principalement la CPN, possède à l'accueil de tout navire ayant demandé à faire escale au port de Bejaia. Dans ce contexte on va détailler et faire comprendre non seulement l'accueil des navires mais aussi la prise en charge de ces derniers, ainsi de traité une analyse du trafic maritime durant la dernière période au sein du port de Bejaia, enfin de déduire les difficultés qui s'oppose a cette gestion et donner quelques suggestions qui pouvons être utile.

1. Analyse du trafic maritime

Tableau N°04 : récapitulatif de l'exploitation du trafic maritime

Année	Nombre D'escales	Tonnage en marchandises	Tonnage de conteneurs
2013	2796	20.27 Mt	2.03 Mt
2014	2784	21.15 Mt	1.97 Mt
2015	2721	20.15 Mt	2.32Mt

Source : Rapport annuel et statistiques (EPB)

A. Analyse des trafics maritime 2014 et 2015

Les tendances des trafics des navires et des marchandises issues du tableau ci-dessus au cours de l'année 2015 par rapport à l'année 2014 se présentent comme suit :

- **Au niveau des navires**

Le port de Bejaia a traité 2721 navires au cours de l'année 2015, soit 63 navires de moins que l'exercice 2014. Précisément à l'entrée, 1359 navires se sont amarrés au port, soit 33 navires de moins par rapport à la saison 2014. La majorité des navires a connu une augmentation excepté les navires RO/RO et hydrocarbures raffinés qui ont régressé avec, respectivement, (-33) et (-34). La baisse des RO/RO est occasionnée par le manque de postes à quai pour réceptionner ces navires, vu que les travaux du poste dédié à ces derniers sont en cours d'achèvement. Pour ce qui est des hydrocarbures raffinés, leur diminution est due à la conjoncture actuelle qui a affecté ce marché.

Tableau N°05: Types et nombres de navires en 2014 et 2015

Type de Navires	Nombre de Navires	
	2014	2015
Car-ferries	14	15
Cargo	641	615
Céréaliers	112	120
Porte-conteneurs	178	218
RO/RO	97	64
N/Essence	171	137
Pétroliers	89	96
Butaniers	30	32
Huiliers	60	62
Total	1392	1359

Source : Rapport annuel et statistiques (EPB) 2015

- **Au niveau des marchandises**

En 2015, le port de Bejaia a enregistré plus de 20.15 millions de tonnes de marchandises, soit une baisse de 4.7% par rapport à l'année 2014.

Les résultats obtenus au niveau des composantes (importation et exportation) de ce trafic sont constatés ; en effet, alors que les importations ont enregistré une hausse de 4.36% (passant de 11 773 839 tonnes en 2014 à 12 286 764 tonnes en 2015, les exportations ont connus à Bejaia une régression de -16.1% (passant de 9 382 966 en 2014 à 7 871 679 en 2015). Les principaux produits à la base de l'augmentation du trafic de marchandise à l'importation sont :

Le phosphate : (49.7)% de hausse en raison de l'accroissement de la demande et de la production.

En ce qui concerne la baisse observée au niveau du trafic des exportations, elle est due dans une large mesure à la régression du trafic des oléagineux (-81.08%) et celui des produits pétroliers (-17.10%) ainsi l'exportation du sucre (-7.02%) cette dernière est due principalement à la perturbation du marché international.

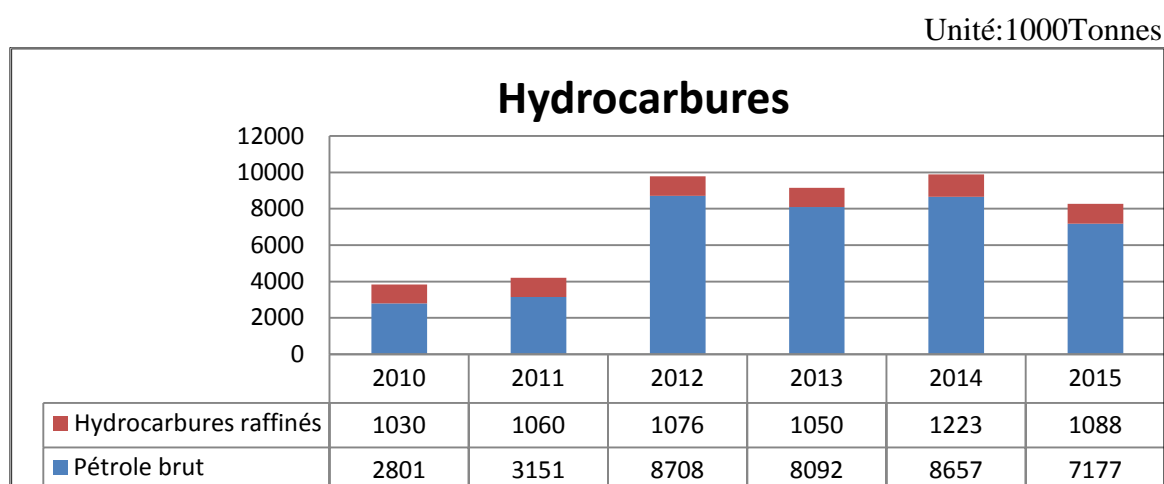
B. Evolution des principaux produits

Dans ce point, nous allons étudier l'évolution de l'ensemble des principaux trafics

Trafic hydrocarbures

Le graphique suivant représente le trafic des céréales entre 2010-2015.

Graphique N°01 : Evolution des hydrocarbures entre 2010-2015



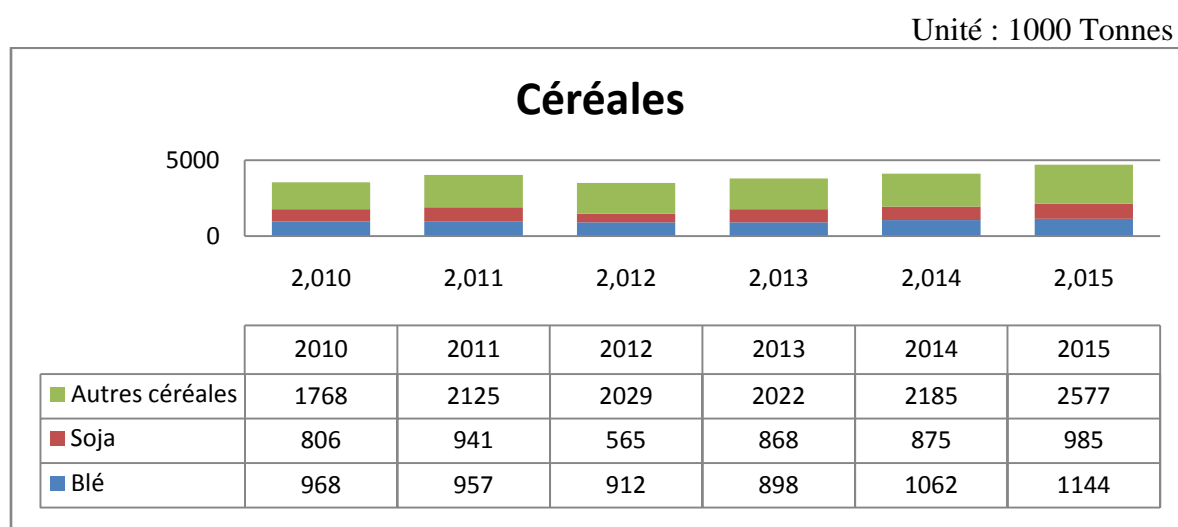
Source : Rapport annuel et statistiques(EPB) 2015

Le trafic des hydrocarbures, qui représente 43.5% du trafic global, a enregistré, durant l'année 2015, une baisse de 16.35% et ce, aussi bien à l'import avec (-11.04%) qu'à l'export avec (-17.10%). Une régression occasionnée par la chute du cours du pétrole sur le marché mondial.

Trafic des céréales

Le graphique suivant représente le trafic des céréales entre 2010-2015.

Graphique N°02 : Trafic des céréales durant la période (2010-2015)



Source : rapport annuel et statistiques (EPB) 2015

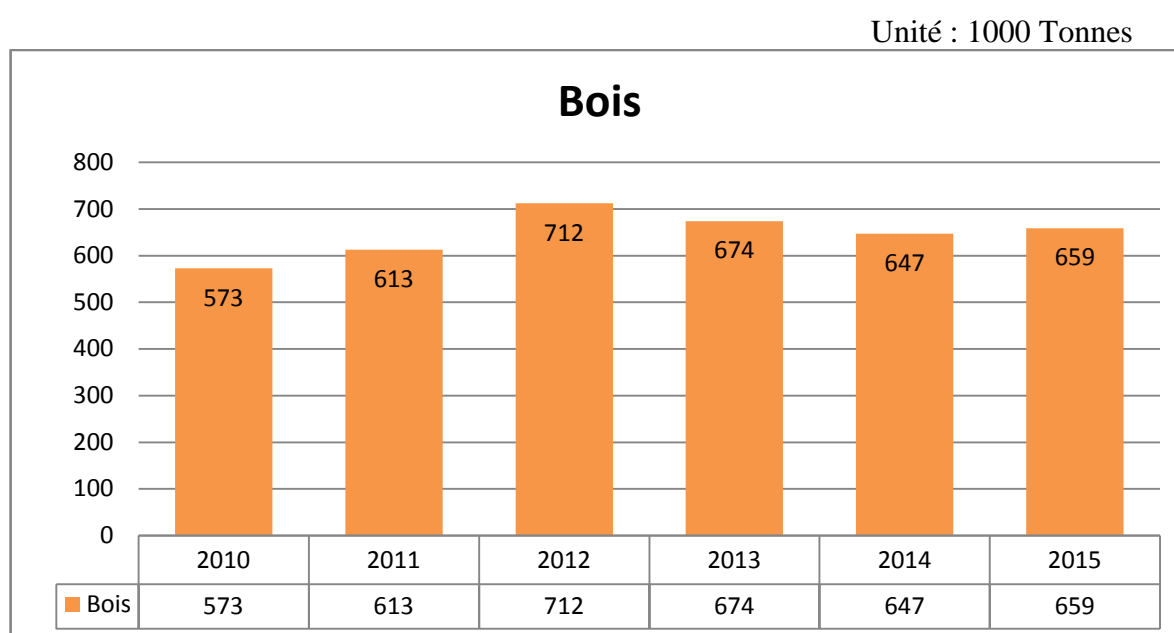
CHAPITRE III La gestion du trafic maritime au niveau de l'EPB

L'année 2015 aura été une année record pour le volume de l'ensemble des céréales avec 4.7 millions de tonnes, soit 14.2% d'augmentation comparativement à 2014. Cette catégorie, qui représente près de 39.6% du trafic hors hydrocarbures, à l'import, demeure le segment phare du port avec 32% de parts de marché. Cette croissance, qui s'est traduite par l'ascension des autres céréales de 18%, le blé avec (+7.8%) et le soja avec (+12.6%), est attribuable aux bons rendements réalisés par le port grâce aux équipements de manutention nouvellement acquis.

Trafic de Bois

Le graphique suivant représente le trafic de bois entre 2010 et 2015

Graphique N°03 : Trafic de bois durant la période (2010-2015)



Source : rapport annuel et statistiques (EPB) 2015

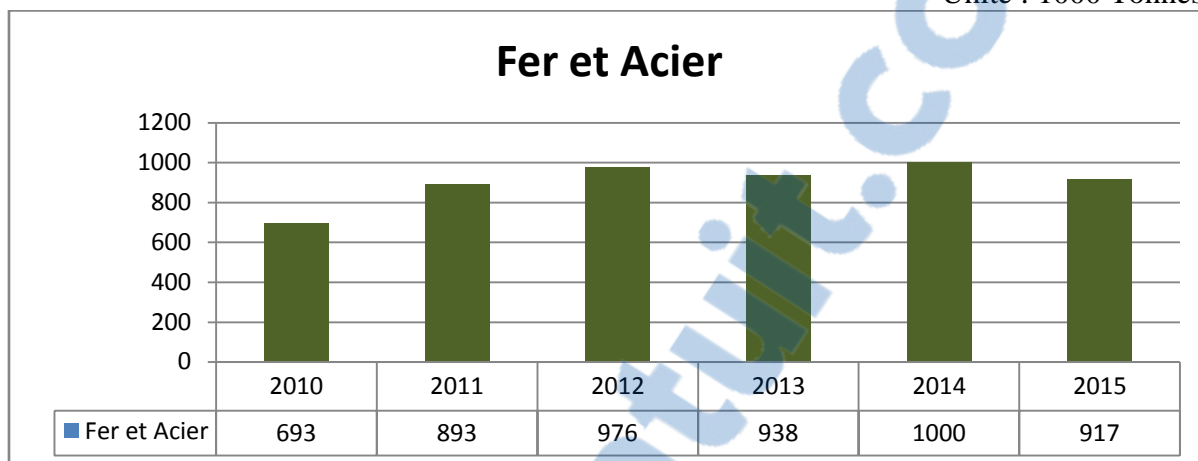
Le trafic de bois, compté parmi les produits phares traités au port, a enregistré un léger progrès de l'ordre de 1.9%. L'acquisition des nouvelles grues a permis d'améliorer le rendement de ce produit.

Trafic Métaux ferreux

Le graphique suivant représente le trafic de métaux ferreux entre 2010-2015

Graphique N°04 : Trafic de métaux ferreux durant la période (2010-2015)

Unité : 1000 Tonnes



Source : rapport annuel et statistiques (EPB) 2015

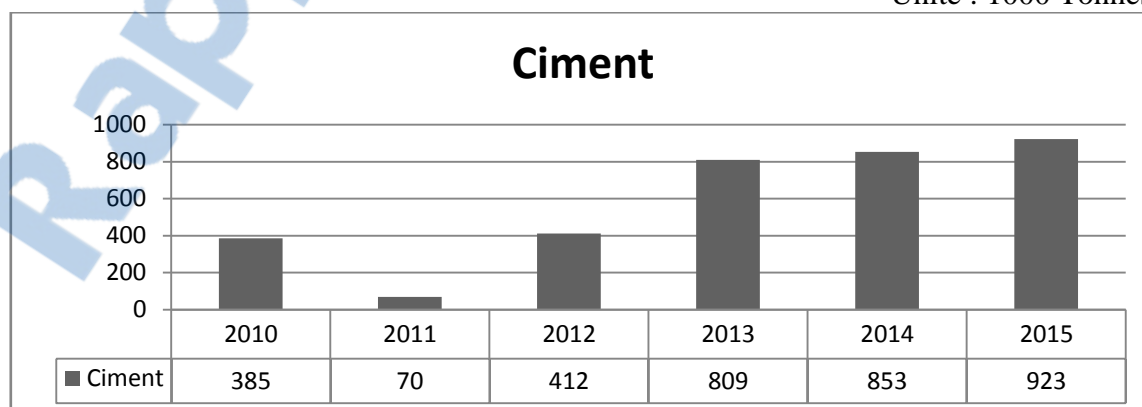
Le trafic des métaux ferreux, qui constitue l'un des principaux trafics au port de Bejaia, a enregistré, durant l'exercice de 2015, une baisse de 8.3%. Une diminution engendrée par la perturbation économique et financière actuelle. La majorité des importateurs ont ainsi diminué le volume des importations par faute de blocage des franchises, le retard dans l'attribution des autorisations d'importation pour le rond à béton ainsi que la suspension de certains projets importants.

Trafic de ciment

Le graphique suivant représente le trafic de ciment entre 2010-2015

Graphique N°05 : Trafic de ciment durant la période (2010-2015)

Unité : 1000 Tonnes



Source : rapport annuel et statistiques (EPB) 2015

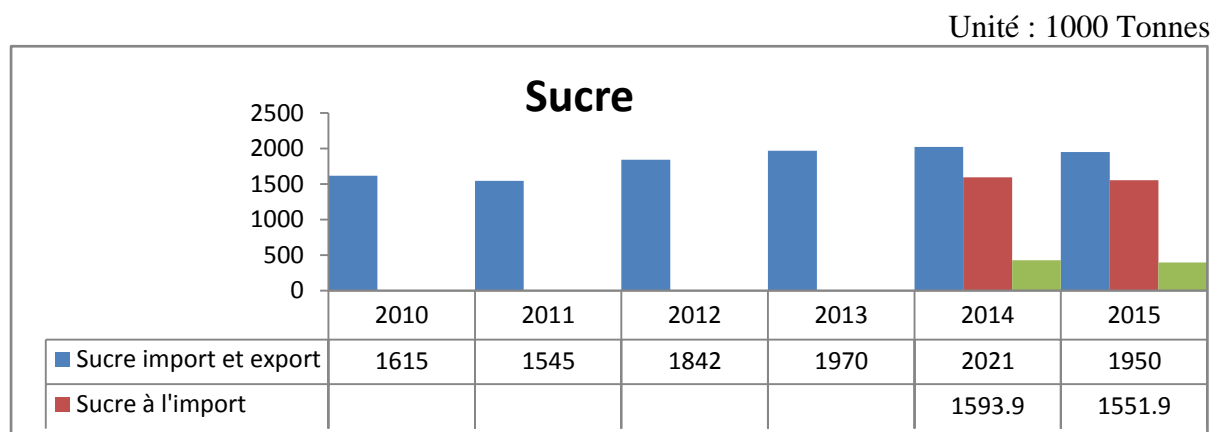
CHAPITRE III La gestion du trafic maritime au niveau de l'EPB

En dépassant les 923 mille tonnes en 2015, le trafic du ciment continue son ascension en enregistrant une hausse de 8.13% par rapport à l'exercice de 2014. Une augmentation due, principalement, aux projets de construction lancés dans la région.

Trafic de sucre

Le graphique suivant représente le trafic de ciment entre 2010-2015

Graphique N°06 : Trafic de ciment durant la période (2010-2015)



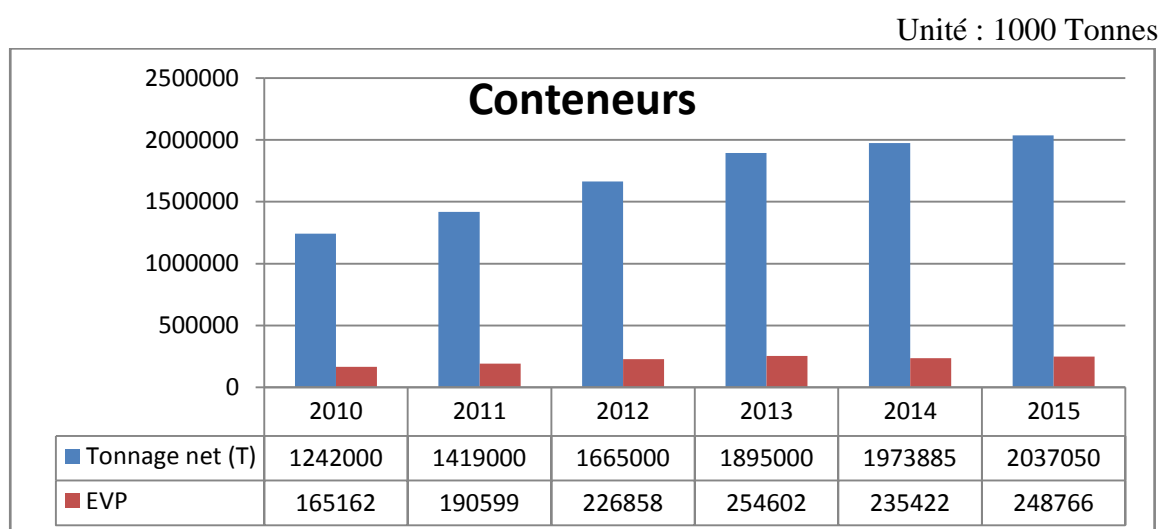
Source : rapport annuel et statistiques (EPB) 2015

Durant l'exercice de 2015, le trafic de sucre a atteint 1.95 millions de tonnes, en baisse de 3.5%) par rapport à l'exercice de 2014. Le volume a régressé à l'import et à l'export avec (-2.6%) et (-7%) et cette régression a été observée durant les cinq derniers mois de 2015, excepté décembre, d'où la cause principale est la perturbation du marché international.

Trafic conteneurs

Le graphique suivant représente le trafic de ciment entre 2010-2015

Graphique N°07 : Trafic des conteneurs durant la période (2010-2015)



Source : rapport annuel et statistiques (EPB) 2015

CHAPITRE III La gestion du trafic maritime au niveau de l'EPB

Le trafic conteneurs a enregistré durant l'exercice de 2015 une hausse de 5.67%, soit près de 7884 EVP au débarquement et 5460 EVP à l'embarquement. Le tonnage des marchandises conteneurisées, lui aussi augmenté de 3.2% pour totaliser plus de deux millions de tonnes. Le volume à l'export a, par contre, baissé de 7% à cause de recul du volume du sucre conteneurisé.

Comparaison :

Après avoir détaillé l'essentiel de l'activité de trafic maritime de marchandise au niveau de port de Bejaïa durant ces dernières années, on entame notre travail par une petite comparaison avec deux ports étrangers, le port de Tanger Med (MAROC) et le port de Marseille (FRANCE). Pour donner un aperçu sur le degré de compétitivité de notre port.

Accompagné d'une stratégie d'aménagement du territoire et de la planification, un nouveau maillage du territoire avec des infrastructures refaites à neuves. Le port Tanger Med a enregistré en 2015 pas moins de 3140 escales de navires de marchandises. Ce dernier été un formidable moteur de développement pour la région. La congestion enregistrée est très faible grâce à la compétence des équipes de la capitainerie et de pilotage, la qualité de service maritime offerte et la forte productivité du port. Le trafic conteneurs a enregistré plus de 32 millions de tonnes en 2015, ainsi le trafic de marchandises diverses au niveau du port Tanger Med a atteint 496.400 tonnes, et le trafic des hydrocarbures a atteint la barre des 5.3 millions de tonnes dans cette même année.

A son tour le port de Marseille a enregistré durant l'année 2015 un tonnage total de 63.83 millions de tonnes de marchandises, dont 50 Mt des hydrocarbures et de 13.89 Mt de vrac, et en ce qui concerne la conteneurisation, le port marseillais a établi un total de 17.9Mt.

Tableau N°06 : Tonnages réalisés par les trois ports en 2015.

Unité : 1million de tonnes

	Tanger Med (Maroc)	Bejaia (Algérie)	Marseille (France)
Tonnage de marchandises divers	0.5	11.88	13.89
Tonnage des hydrocarbures	5.3	8.27	49.93
Tonnage des conteneurs	32	2.03	17.9

Source : Rapport annuel port de Marseille (2015), Rapport annuel port de Tanger Med (2015).

2. Mesures de rendement

2.1 La productivité sur un navire

Le tonnage par heure travaillé sur un navire est un indicateur primaire est important qui montre le plus clairement l'efficacité de la manutention.

C'est le tonnage moyen par navire, divisé par le nombre moyen d'heures de travail par navire.

Tableau N°7 : La productivité moyenne par navire en tonnes/heure de quelques types de marchandises durant l'année 2015.

Type de Marchandises	Tonnage moyen d'un navire	Nombre d'heure de travail pour un navire	Productivité par navire (Tonnes/Heure)
Mais	34385	118.44	290.32
FDX BOIS PREELINGUE	4000	45.36	73.58
Fer	830	54.36	15.27
Ciment	7251	74.88	96.83

Source : Établir par nos soin a partir des documents interne de l'EPB.

De ceci on remarque, que la productivité moyenne est plus élevé pour les navires du maïs, dont elle atteint plus de 290 tonnes par heure, cela malgré le long séjour a quai pour ce mode, cette forte productivité revient essentiellement au grand nombre d'équipes et d'hommes affectées pour le déchargement d'un navire du maïs. Contrairement aux navires de fer qui réalise une faible productivité de 15.27 Tonnes par heure.

Ainsi la moyenne de la productivité pour les navires de ciment et du bois, se stabilise respectivement à 96.83 et 73.58 Tonnes par heure.

2.2 La productivité par équipe

C'est la valeur la plus révélatrice du rendement du travail, une mesure de production très utilisé, la productivité par équipe correspond à la quantité moyenne mesurer généralement en (tonnes) de marchandises manutentionnées par une équipe dans une période donnée (heure, jour,..), au port de Bejaïa une équipe est composée de 6 a 8 personnes , réparties à divers taches.

Tableau N°8 : La productivité moyenne par équipe en tonnes /heure de quelques types marchandises durant l'année 2015.

Type de Navires	Productivité Moyenne par navire (Tonnes/Heure)	Nombre Moyen d'équipes affectées pour un navire	Productivité Moyenne par équipe (Tonnes/Heure)
Mais	290.32	30	9.68
FDX BOIS PREELINGUE	73.58	8	9.19
Fer	15.27	2	7.63
Ciment	96.83	15	6.45

Source : Établir par nos soins à partir des documents internes de l'EPB.

Ici dans ce tableau on cherche à mesurer le rendement des équipes affectées pour la manutention des différents types de marchandises, d'où les chiffres sont donnés en « tonnes par heure » on ce qui concerne le rendement par équipe.

Dé la première vue on s'aperçoit que les moyennes se rapproche entre elles pour les différents types de marchandises, représentée par (6.68) tonnes par heure pour les navires de mais, et (9.19) T/Heure pour le bois, et respectivement 7.63 et 6.45 Tonnes par heure pour le Fer et Ciment. Et que la petite différence entre elles, revient aux matériels utilisés et au fonctionnement des opérations de manutention et essentiellement à la distorsion que constitue la « composition des équipes ».

2.3 Temps Total passé au port

2.3.1 Séjour en rade

C'est le temps passé d'un navire en mer lors de son arrivé au port de destination en attente de pouvoir s'accoster pour effectuer ces opérations commerciales. Où on distingue plusieurs causes d'attentes, parmi essentiellement :

- attente poste à quai : c'est l'attente pour l'attribution d'un poste à quai en tenant compte de la disponibilité des postes d'accostages.
- attente documents :
- attente pour des analyses : lorsqu'un produit transporté par ce navire réclame des analyses, ces derniers se font avant s'accoster.
- attente remise à quai : c'est lorsque un navire occupe un poste à quai mais qui ne travail pas, ex : indisponibilité des camions pour le décharger. dans ce cas il est

CHAPITRE III La gestion du trafic maritime au niveau de l'EPB

- nécessaire de le renvoyer en rade pour céder ce poste.

Tableau N°9 : Le séjour moyen en rade (jour) de quelques types de navires durant l'année 2015.

Type de navire	Séjour moyen en rade (jours)	Analyse des attentes en rade
Cargos	4 j 2 h 21 mn	POSTE A QUAI → 65.64 % ATTENTE DOCUMENTS → 8.03 % ATTENTE ORDRES → 0.49 % ATTENTE ARMATEUR → 0.87 % ANALYSE → 11.25 % CLIENT → 12.86 % ATTENTE REMISE A QUAI → 0.37 % POSTE OCCUPE → 0.12 % ATTENTE BMT → 0.37 %
HUILIER	3 j 9 h 55 mn	POSTE A QUAI → 43.84 % ATTENTE DOCUMENTS → 12.33 % ANALYSE → 13.7 % CLIENT → 27.4 % POSTE OCCUPE → 2.74 %
Céréaliers	18 j 11 h 8 mn	POSTE A QUAI → 52.9 % ATTENTE DOCUMENTS → 3.23 % ATTENTE ORDRES → 0.65 % ANALYSE → 1.29 % CLIENT → 39.35 % ATTENTE REMISE A QUAI → 1.29 % POSTE OCCUPE → 1.29 %
GAZIER	1 j 19 h 54 mn	POSTE A QUAI → 32.14 % MANOEUVRE NUIT → 7.14 % CLIENT → 53.57 % POSTE OCCUPE → 7.14 %
PORTE CONTENEURS	4 j 6 h 7 mn	POSTE A QUAI → 6.13 % ATTENTE BMT → 93.87 %
RO/RO	2 j 13 h 56 mn	POSTE A QUAI → 92.16 % ATTENTE REMISE A QUAI → 5.88 % ATTENTE BMT → 1.96 %
NAVIRE CARBURANT	14 j 13 h 21 mn	POSTE A QUAI → 30.14 % ATTENTE ORDRES → 2.74 % CONSIGNATION RESSAC → 1.37 % MANOEUVRE NUIT → 4.11 % AUTRES ATTENTES → 1.37 % CLIENT → 31.51 % ATTENTE REMISE A QUAI → 10.96 % ATTENTE MANOEUVRES → 1.37 % POSTE OCCUPE → 15.07 % ATTENTE SNGC → 1.37 %
BITUMIER	2 j 5 h 51 mn	POSTE A QUAI → 28.57 % CLIENT → 14.29 % POSTE OCCUPE → 57.14 %
NAVIRE SUCRE	8 j 7 h 12 mn	POSTE A QUAI → 34.21 % ATTENTE DOCUMENTS → 10.53 % CLIENT → 39.47 % ATTENTE REMISE A QUAI → 2.63 % POSTE OCCUPE → 13.16 %

Source : Documents interne de l'EPB.

Il ressort de nos observations que ces attentes s'aggravent en périodes importantes pour les céréaliers avec une moyenne annuel de plus de 18 jours, causé essentiellement par le manque de postes disponibles pour l'accostage, ce manque revient à la grande densité de ce mode de trafic , et malgré la dotation des infrastructures et des équipements, ainsi d'autres causes freinent ces céréaliers parmi des attentes liées au clients généralement pour un manque de camions pour la sortie de leurs marchandises ou bien au manque de moyens financiers pour dédouaner cette marchandise. Aussi pour un autre type d'attente qui appel à la nécessité des prélèvements dans le cadre du contrôle pour divers produits, car les prélèvements se font obligatoirement dans les bateaux et les déchargements ne sont autorisés qu'après résultat d'analyse.

Ainsi pour les navires de carburant et de sucre dont ont peut jugé que la moyenne d'attente est moyennement élevé avec respectivement plus de 14 jours et plus de 8 jours due aussi aux causes déjà citées et expliquées au dessus ainsi pour d'autres liée essentiellement a ces modes.

Et contrairement les autres modes de trafics sont plus au moins touchés par ce phénomène avec des moyennes qui varient entre 1 et 4 jours, cela pour la disponibilité des postes spéciaux pour ces derniers et peut être pour leurs priorité d'accostage.

2.3.2 Séjour à quai

C'est le temps passé par un navire dès son arrivé au poste d'accostage jusqu'a sa sortie de ce poste, il se répartie alors du tempo auquel les opérations de manutention se déroulent ainsi des attentes qui peuvent bloquer le travail avant le début de ces opérations ou pendant ces dernières, on repère parmi :

- mouvement de grue
- arrêt avant fin du shift
- climat
- panne des grues et accessoires
- manque de documents
- déhalage
- retard dockers du bord

Tableau N°10 : Le séjour moyen à quai (jour) de quelques types navires durant l'année 2015.

Type de navires	Séjour à quai moyen (jours)
Cargos	2,87
Fer et Tubes	3,02
Céréaliers	6,58
Bois	2,52
Cimentiers	4,16
RO/RO	1,97
Hydrocarbures Raffinés	2,07
Butaniers	2,34
Huiliers	2,01
Total	3,12

Source : Documents interne de l'EPB.

Durant l'exercice 2015, on remarque que la moyenne générale du séjour à quai s'est stabilisé à 3.12 jours, et dans le tableau on peut constater que le séjour des différents types de navires varient entre 2 et 4 jours, ces attentes sont causées essentiellement par les pannes et le manque d'engins qui parfois pousse à un arrêt de travail, ainsi pour le manque de personnel, mais aussi pour des raisons climatiques (pluie) qui peuvent déclencher l'interruption du processus du chargement ou déchargement d'un navire. Sauf pour les céréaliers où on distingue une légère hausse de la moyenne, cette dernière qui dépasse les 6 jours, chose qui est due toujours à la densité de ce trafic et donc l'accumulation de ces dernières attentes.

3. Difficultés et Suggestions

A. Difficultés

L'accueil des navires au port de Bejaïa sont sujet à de nombreuses difficultés au nombre desquelles on peut citer :

- le manque d'espaces d'entreposage provoqué par l'envergure des débarquements.
- lenteurs des procédures de control aux frontières (Analyse...).
- l'arrivée en masse des navires, alors que le port ne peut traiter qu'un seul navire à quai.

B. Suggestions

- Doter la vigie d'un système radar VTS de la dernière génération ou d'un système AIS avancé ;
- Passer de l'étape manuelle de remplissage des registres à l'étape informatique ;
- L'extension des terres pleins et postes à quai ;
- L'augmentation de la fondation des quais.
- La modernisation des infrastructures portuaires ;
- Exiger des services de manutention l'achat de matériaux (grues et autres engins) ;
- Augmenter les capacités d'accueil des marchandises ;
- Améliorer l'état des magasins de stockage ;
- éviter les pannes des grues et engins de manutention, cela par la programmation des opérations de maintenance et de suivi de ce matériel avant et a la fin de chaque opération.
- réduire les pertes de temps dérivé par les arrêts des opérations avant et à la fin de shift.
- L'acquisition des portiques pour accélérer la manutention.

Conclusion

La nécessité de rapprocher la théorie aux réalités pratiques sur le terrain a été notre motivation durant ce stage à l'EPB. A la lumière de notre stage nous avons pu appréhender l'opération d'accostage au sein de la direction de la capitainerie ainsi le déroulement des différentes opérations de manutentions au sein du port.

Nous avons pu comprendre en quoi consiste la gestion des différentes escales, et de faire le point sur les différentes opérations réalisées par le port durant les deux dernières années marqués par une perturbation économique mondiale. Précisément ressentie par le trafic des hydrocarbures en raison de la chute du cours du pétrole. Et sur la même dynamique nous avons jugé indispensable de citer quelques indicateurs de performance qui peuvent réévaluer d'une façon le rendement du travail ainsi le fruit de cette bonne gestion de ces opérations.

Enfin, une utilisation optimale des moyens disponibles est indispensable pour une garantie d'un dynamisme du trafic maritime. Ceci suppose au préalable un plan de gestion et une schématisation des tâches et des missions accordées à chaque organe ou service au sein du port, de nouvelles acquisitions de matériel mais aussi un savoir-faire qui s'adaptent aux nouvelles données du commerce international.

Rapport-Gratuit.com

Conclusion générale

Conclusion Générale

Conclusion générale

Le commerce international est la pierre angulaire de la vie économique. La plus grande partie des échanges commerciaux est réalisée, à l'échelle mondiale, par la voie maritime.

L'évolution de l'économie internationale a fortement influencé le développement des modes de déplacement des marchandises. Avec son volume de trafic, le transport maritime constitue sans nul doute le mode de transport qui satisfait le maximum le besoin de déplacer une grande quantité de marchandises et de manière optimale. Il offre des avantages de sécurité ; de sûreté et aussi de moindre coût.

Ce trafic important des navires à travers le monde a favorisé l'apparition des auxiliaires de transport, qui exercent des activités en marge du contrat de transport par mer. En effet, différents conventions et protocoles ont servi à assurer le bon fonctionnement de la navigation et l'exploitation des richesses de la mer, parmi : la convention de Bruxelles du 25 août 1924, les règles de Hambourg et les règles de Rotterdam. Ces conventions déterminent principalement les documents de transport, preuve du contrat et la responsabilité du transporteur, dont on trouve essentiellement deux types de contrat : le connaissement maritime, et le contrat d'affrètement.

Toujours dans le contexte juridique, L'incoterm est l'une des conditions du contrat de vente qui permet de préciser chacune des étapes de l'acheminement de la marchandise, Aujourd'hui les règles en vigueur sont de onze (11) incoterms, dont il s'agit de définir les obligations du vendeur et de l'acheteur, au cours de commerce international .

Les ports Algériens comme tous les ports au niveau mondial essaient de rattraper leurs énormes retards pour se classer parmi les ports les plus importants. Mais ils souffrent de manque de technologie, de performance, de l'équipement, ajoutant la structure de commerce Algérien basée sur l'exportation des hydrocarbures. À ce niveau, le port de Bejaia est classé premier port de trafic de marchandises divers après celui d'Alger.

Au niveau de l'accueil et aux opérations d'accostage on remarque qu'elles sont faites dans des meilleures conditions et avec une bonne successivité. Qu'à part quelques difficultés liées à l'ancienneté du système du radar.

Actuellement, le port de Bejaïa continue à réaliser des parts de marché importantes où son trafic global ne cesse d'augmenter, l'économie Algérienne dépend des approvisionnements extérieurs, notamment les exportations qui transitent par voie maritime. Du fait les exportations sont en phase de régression, principalement dû à la baisse du baril de pétrole, vu

Conclusion Générale

que la quasi-totalité des exportations algérienne est dominées par les hydrocarbures, contrairement les importations ont connu cette dernière année une légère hausse.

Essentiellement pour les céréales, et cela est due aux bons rendements réalisés par le port grâce aux équipements de manutention nouvellement acquis, cette même amélioration de la cadence dans le traitement a réduit la moyenne d'attente en rade des navires ainsi que leurs séjour à quai par rapport au dernières années, même avec ces efforts et cette amélioration ressentie notre port reste toujours loin par rapport au autres ports de la méditerranée.

A travers notre stage pratique au sein de l'EPB nous avons pu déduire l'importance du dynamisme de l'activité maritime au niveau du port et constaté que les infrastructures jouent un rôle très important dans le domaine du trafic maritime, malgré cela, le dynamisme de l'activité maritime au niveau de ce port et les prévisions de croissance du commerce mondial montrent qu'il est nécessaire de disposer de nouveaux espaces portuaires modernes.

En effet, le port de Bejaia accuse un retard flagrant, compte tenu du parc d'engins disponible au sein du port, on fait bien sûr référence à la quantité et non pas à la qualité de ces engins, vue que le port dispose dans certains cas que d'un seul engins, on fait référence à la pompe à grains, l'objectif de cette machine est d'accélérer le rythme de la manutention chose qui permettra de réduire le temps de séjour à quai et, par conséquent, diminuer le temps d'attente en rade ceux qui minimisera les pertes du port.

D'une autre part, les infrastructures portuaires ont leur rôle à jouer compte-tenu de la compétitivité du port, le port de Bejaia dispose de 26 poste à quai une moyenne qui est jugée assez faible par rapport à d'autres ports au niveau régional. A titre d'exemple, le port de Casablanca dispose de 74 postes à quai et celui de Marseille dispose de plus de 160 postes à quai cela prouve encore un fois que le port de Bejaia est loin en termes d'infrastructures.

Ainsi, nous pouvons confirmer notre première hypothèse qui consiste à dire :

Une bonne gestion des opérations de la manutention, et la disponibilité des infrastructures portuaires, permettront de réduire d'un côté la moyenne d'attente en rade et, de l'autre côté, la moyenne de séjour à quai, chose qui jouissait positivement sur la compétitivité du port.

Au final, nous recommandons au port de Bejaia d'acquérir de nouveaux engins dans le but est de maximiser le rendement des unités du port de Bejaia afin que celui-ci soit de plus en

Conclusion Générale

plus compétitif, il est aussi important d'investir dans un nouveau système de gestion de trafic maritime pour diminuer le temps d'attente en rade et le séjour à quai.

Références bibliographiques

Bibliographie

Ouvrages

- BOUCHET.P, « Le transport maritime », édition economica, Paris, 1992.
- CHELLAOUI Elhoussaine, « Techniques logistiques du commerce international », ISTA HAY SALAM, 2014.
- HADDAD.S, « Les règles du commerce international », Alger, avril 2011.
- LOTH.D, « L'essentiel des techniques du commerce international », édition publiobook, 2009.
- MARCQ J.P, « Risques et assurances transports et logistique », édition l'argus, 2011.
- MÖSED.D, « Logistique et transport international de marchandises », guide pratique, l'harmattan, 1^{ère} édition, Paris 2013.
- MOHAMED CHERIF et FATIMA ZOHRA, « L'activité portuaire et maritime de L'Algérie », problème et perspectives, OPU 2004.
- PLASSERD.F, « Les autoroutes et le développement régional », édition economica.
- TEFRA.M, « Economie des transports », ellipse édition marketing S.A, 1996.
- WERNER A.R, « Traité de droit maritime général », édition librairie Droz, 1964.

Articles, revues et lois

- Article 27 de la loi 1998 du code maritime Algérien.
- Article 631 de l'ordonnance n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime.
- Code des douanes 2^{ème} édition, 1998.
- Décret n° 97-614 du octobre, 1997, «relatif à l'exercice des professions de manutentionnaire portuaire et de consignataire maritime ».
- Fatima ZOHRA et Mohamed CHERIFI, « les ports Algériens à l'heure du désengagement de l'État », paris, 2007.
- Journal officiel de la république Algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiante et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portante code maritime.
- Nouveau code maritime Algérien, présenté par Mr. NEFFOUS Mohamed Mankour, 1998.
- Quotidien national, liberté, du 8 janvier 2007 paris, 2007.
- Guide client, entreprise portuaire d'Alger, 2003.

- Guide client, entreprise portuaire de Bejaïa, Édition 2013.
- Guide client, entreprise portuaire d'Oran. Edition 2011.
- Guide client, entreprise portuaire d'Annaba, 2003.

Rapports et Documents

- AouadGHERBI, publications incoterms 2010 de la CCI, paris.
- Abdelhamid bouarroudj, le transport maritime de marchandises : un potentiel de croissance à promouvoir, 2012.
- CETE de l'Ouest, juillet 2012.
- Conférence de Tunis, REG-MED:09.11/10/2002.
- Christophe Gouel et Nina Kousnetzoff& Hassan Salman, Commerce international et transports : tendances du passé et prospective 2020,2008.
- CNUCED, étude sur les transports maritimes, rapport 2014.
- Madeleine Nguyen, International Pratique, janvier 2014.
- Rapport de la CNUDCI 1994.
- Rapport de la CNUDCI, Nation Unies 2009.
- Transport maritime, la convention de Bruxelles et ses différents amendements.

Autres documents

- Documents internes de l'EPB.

Webographie

- <https://multitransalliance.wordpress.com/2009/07/10/les-differents-types-de-contrat-de-transport/>
- <http://www.portalger.com.dz/pr%C3%A9sentation-du-port>
- <http://www.annaba-port.com/presentation.php>
- <http://www.port-oran.dz/presentation.htm>
- <http://www.djendjen-port.com/present.php>
- <http://www.portdebejaia.dz/index.php/fr/presentation>
- <http://www.logistiqueconseil.org>
- http://www.ministereports.gov.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=448%3A-exploiter-au-maximum-les-structures-portuaires-pour-renforcer-lesexploitations-&catid=1%3Aactualites&Itemid=7&lang=fr
- <http://www.logtrans-services.fr/la-societe/blog-logtrans/les-differents-acteurs-du-transport.html#.VujQn80xjzA>

- <http://www.cnan-nord.com>
- <http://www.hyproc.dz>
- www.vesselfinder.com
- www.fleetmon.com
- <http://www.glossaire-international.com>
- [http://www.developpement-durable.gouv.fr/les -autoroutes-de-la-Mer-une.html.](http://www.developpement-durable.gouv.fr/les-autoroutes-de-la-Mer-une.html)
- www.international-pratique.com
- [httpwww.ministere-transports.gov.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=452%3Atransport-maritime-nouvelles-mesures-pour-faciliter-les exportation-hors-hydrocarbures-&catid=1%3Aactualites&Itemid=7&lang=fr](http://www.ministere-transports.gov.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=452%3Atransport-maritime-nouvelles-mesures-pour-faciliter-les-exportation-hors-hydrocarbures-&catid=1%3Aactualites&Itemid=7&lang=fr)

Table des matières

Remerciements

Dédicaces

Liste des abréviations

Listes des tableaux et des figures

Introduction générale	1
CHAPITRE I : Commerce et transport maritime international	3
Section 1 : Le transport maritime dans le commerce international	3
1. Le transport concept et histoire	3
2. Transport maritime et commerce international	4
2.1 Le transport maritime vecteur du commerce international.....	4
2.1.1 Les coûts du transport, barrière aux échanges	5
2.1.2 Les infrastructures de transport et le développement régional	6
3. Les atouts du transport maritime	6
3.1 La massification du transport	6
3.2 Les avantages du transport maritime	7
3.2.1 Le moindre coût	7
3.2.2 La diversité des marchandises transportées par voie maritime.....	7
3.2.3 Les marchandises diverses.....	7
4. Flotte mondiale et typologie de navires.....	8
Section 2 : Le cadre réglementaire du transport maritime international	10
1. Les conventions maritimes internationales	10
1.1 La convention de Bruxelles de 1924	10
1.2 Les règles de Hambourg	12
1.3 Les règles de Rotterdam	15
2. Les principaux intervenants	16
2.1 Le transitaire	16
2.2 Le consignataire	17
2.3 Le manutentionnaire (l'acconier).....	17
2.4 Le courtier maritime (conducteur en douane)	17
2.5 La douane	18
2.6 Le transporteur.....	18
2.7 Le chargeur	19

2.8 L'assurance	19
3. Documents et contrats du transport maritime.....	19
3.1 Le connaissement maritime (Bill of Lading /BL).....	19
3.2 Le contrat d'affrètement (charte-partie).....	20
4. Les Incoterms.....	21
4.1 Les différents types d'incoterms	21
4.2 Rôles des incoterms	22
4.3 Les limite des incoterms.....	24
Conclusion	26
CHAPITRE II : Le trafic maritime en Algérie.....	27
Section 01 : Évolution du système portuaire Algérien	27
1. Évolution et reformes du système portuaire algérien	27
2. Les principaux ports maritimes en Algérie	29
2.1 Le port d'Alger	29
2.2 Le port d'Annaba	30
2.3 Le port d'Oran	31
2.4 Le port de Djen-Djen	31
2.5 Le port de Bejaïa	32
3. Les ports algériens dans la mondialisation	33
4. Les ambitions portuaires de l'Algérie.....	33
Section 02 : la structure de la flotte nationale	34
1. Les armateurs nationaux.....	35
2. Structure et tonnage de la flotte.....	37
3. Etat et âge de la flotte	39
4. La situation du transport maritime en Algérie.....	39
Conclusion.....	41
CHAPITRE III : La gestion de trafic maritime au niveau de l'EPB	42
Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil	42
1. Historique du port de Bejaïa	43
2. Missions et activités	44
3. Situation géographique	45
4. Présentation de la direction de la capitainerie « DC ».....	48
Section 02 : Le fonctionnement de l'accueil et de la prise en charge des navires.....	49

1. Accueil d'un navire	50
1.1 Avant l'arrivée du navire au port	50
1.2 Après l'arrivée du navire au port	50
2. La procédure pilotage des navires	50
3. La procédure de mise à quai	52
4. Les différents équipements et terminaux du port de Bejaïa	52
4.1 Les principaux équipements	52
4.2 Les différents terminaux	53
Section 3 : La gestion du trafic maritime	55
1. Analyse du trafic maritime	55
2. Mesures de rendement	62
2.1 La productivité sur un navire	62
2.2 La productivité par équipe	62
2.3 Temps total passé au port	63
2.3.1 Séjour en rade	63
2.3.2 Séjour à quai	65
3. Difficultés et suggestions	66
Conclusion	68
Conclusion générale	69
Bibliographie	

Résumé

Le commerce international est la pierre angulaire de la vie économique. La plus grande partie des échanges commerciaux est réalisée, à l'échelle mondiale, par la voie maritime.

Une utilisation optimale des moyens disponibles est indispensable pour une garantie d'un dynamisme du trafic maritime. Ceci suppose au préalable un plan de gestion et une schématisation des tâches et des missions accordées à chaque organe ou service au sein du port.

Le port de Bejaïa est considéré à son tour comme un port commercial compétitif, et contribue aussi au développement économique de pays vue que celui ci se positionne à la deuxième place au niveau national derrière le port d'Alger.

ملخص

التجارة الدولية هي العمود الفقري للاقتصاد. ويتم الجزء الأكبر من التجارة من جميع أنحاء العالم عن طريق البحر.

الاستخدام الأمثل للموارد المتاحة أمر ضروري لضمان حركة السلع و الملاحة البحرية. هذا يفترض مسبقا وجود خطة لإدارة ورسم الخرائط من المهام والواجبات المسندة إلى كل هيئة أو إدارة داخل الميناء.

فعلى سبيل المثال فإن ميناء بجاية الذي يعتبر بدوره كميناء تجاري كفى والذي يساهم بدرجة كبيرة في تطوير اقتصاد الوطن، فهو يحتل المرتبة الثانية بعد ميناء الجزائر وهذا بفضل النقل البحري ودوره الكبير في تطور حركة السلع على مستوى الميناء.