



UNIVERSITE MOULOU MAMMERI DE TIZI-OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES
ET DES SCIENCES DE GESTION
DEPARTEMENT DES SCIENCES ECONOMIQUES



Mémoire

En vue de l'obtention du diplôme de master en sciences
économique

Spécialité : Economie de Développement Durable et de l'Environnement

Thème

Essai d'analyse de l'état des lieux et
perspective du transport maritime urbain des
voyageurs en Algérie assuré par l'ENTMV

Présenté par :

M^r YOUSNADJ MEZIANE

Dirigé par :

M^{me} AKLI ZAKIA

Devant le Jury composé de :

Présidente : M^{me} SALEMI Samia (maitre assistante « A »)

Examineur : M^r MOUZAOUI Zaki (maitre assistante « B »)

Examinatrice : M^{me} MESSAOUDENE Nassima (maitre assistante « B »)

Promotrices : M^{me} AKLI Zakia (maitre assistante « B »)

Promotion 2016/2017

REMERCIEMENTS

Je remercie Allah, le tout puissant, le miséricordieux, de nous avoir appris ce que nous ignorions, de nous avoir donné la santé et tout dont nous nécessitions pour l'accomplissement de cette thèse.

Je tiens à remercier ma promotrice M^{me} Akli Zakia pour son orientation et ses conseils tout long de ce travail.

Mes remerciement s'adresse aussi aux membres des jurys qui nous font l'honneur en acceptons d'évaluer et faire soutenir notre travail.

Mes remerciements s'adressent également aux enseignants du département de science de gestion et de science économique de l'UMMTO qui ont participé à ma formation durant tout notre cycle universitaire ainsi qu'à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail, ils trouvent ici l'expression de mes plus profonds remerciements.

DÉDICACES

A mes parents qui m'ont aidé à devenir
ce que je suis aujourd'hui,

A mes chers frères et sœurs,

A mes beaux frères et ma belle sœur,

A mes neveux,

A toute ma famille,

A tous mes amis, Seddiki Karim,
Nechab Ali, Ait salah Lyes, Merbah
Amine, Laidli Lamine....

Sans oublier celle qui m'a beaucoup aidé
Ait abdelah safia

A tous ceux qui me connaissent

SOMMAIRE

Introduction générale.....	1
Chapitre I le transport maritime urbain évolution et caractéristiques	
Introduction chapitre I.....	4
Section 01 Définition et historique du transport maritime urbain	5
Section 02 Les types du transport maritime.....	9
Section 03 Les intervenants dans le secteur maritime.....	13
Section 04 Les avantages et inconvénients du transport maritime	21
Conclusion chapitre I.....	27
Chapitre II transport maritime des passagers en Algérie	
Introduction chapitre II.....	28
Section 01 Le secteur du transport maritime en Algérie.....	28
Section 02 Le cadre juridique du transport maritime en Algérie	31
Section 03 la sécurité maritime des passagers	34
Conclusion de chapitre II.....	42
Chapitre III L'études de la structures l'ENTMV	
Introduction chapitre III	43
Section 01 Présentation de l'ENTMV.....	43
Section 02 la notion transport maritime urbain des voyageurs en Algérie .	48
Section 03 les activités commerciales de l'ENTMV.....	54
Conclusion de chapitre III.....	60
Conclusion générale.....	61

Liste des abréviations

OMI : Organisation Maritime International.

CNAN : Compagnie National Algérienne de Navigation.

ENTMV : Entreprise National de Transport Maritime des Voyageurs.

ETUSA :Établissement public de transport urbain et suburbain d'Alger.

FMI : Fonds Monétaire International.

NGV : Navire à Grand Vitesse.

ECC : European Consumer Center (Centre Européen des Consommateurs)

SNCM :Société nationale Corse Méditerranée.

HSC :High Speed Craft.

Wi-Fi : Wireless Fidelity.

ERENAV: Entreprise de Reparation Naval.

CMA : Construction Moderne d'Armor.

CRM : Customer Relationship Management (gestion des relations avec les clients).

MEPC :Marine Environment Protection Committee.

MSC :Maritime Safety Committee.

SOLAS :Convention for the Safety of Life at Sea.

MARPOL : International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

IACS : International Association of Classification Societies.

UE : union européen.

CE : conseil européen.

QHSE : Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement.

Listes des figures

Figure 01 : comparaison des émissions de co2 entre les différentes modes de transports.....	22
Figure 02 : Émission de CO2 en grammes par t/km.....	25
Figure 03 : Émission de HC en grammes par t/km	26
Figure 04 : Émission de NO en grammes par t/km	26
Figure 05 : Émission de SO2 en grammes par t/km.....	27
Figure 06 : Logo ENTMV.....	43

listes des tableaux

Tableau N°01 : Les flottes acquises par Algérie-ferries.....	45
Tableau N°02 : nombres de traversées et de passagers des différentes lignes maritimes urbaines algériennes sur la période 2016-2017.....	58
Tableau N°03 : nombres de traversées et de passagers des différentes lignes maritimes urbaines algériennes sur la période 2015-2017.....	58
Tableau N°04 : nombres de traversées et de passagers des différentes lignes maritimes urbaines algériennes sur la période 2016-2017.....	58
Tableau N°05 : nombres de traversées et de passagers des différentes lignes maritimes urbaines algériennes sur la période 2016-2017.....	59
Tableau N°06 : les tarifs de différenteslignes maritimes urbaines algériennes sur la période 2016-2017	59
Tableau N°07 : les tarifs des transports routiers urbains algériens sur la période 2016-2017	60

Introduction Général

Introduction générale

Depuis plus d'une décennie, les villes africaines font face à une forte croissance urbaine. Ce phénomène est d'autant plus remarquable dans les villes capitales qui jouent un rôle à la fois politique et économique dans le développement.

L'Algérie n'échappe pas à ce tableau. En fait, l'unité urbaine d'Alger comptait 34,8 habitants selon l'Office National des Statistiques algérien d'après le dernier recensement de 2008. Avec 35,4 millions d'habitants selon le ministère des Affaires étrangères français, tandis que l'unité urbaine en comptait environ 37,3 habitants en 2010 suivant le classement des 100 plus grandes villes du monde par *World Gazetteer* et 41,3 habitants en 2017 selon *Population Data*.

Cette croissance de la population s'accompagne d'une expansion spatiale spectaculaire d'exode aux grandes villes. De nos jours, la forte concentration de la population dans la ville impose des défis majeurs aux autorités politiques et communales, ceux liés aux équipements socioéconomiques de base et de transport. En effet, les activités quotidiennes des ménages nécessitent un grand flux de déplacements qui, mal maîtrisé engendre des problèmes de pollution et d'accidents de la circulation.

Pour cela, l'Algérie, étant un pays côtier, a mis en place récemment un nouveau moyen de transport qui est le transport maritime urbain des voyageurs dans le but de diminuer l'encombrement dans les villes littorales et donner ainsi une valeur ajoutée au développement local mais surtout au développement durable du pays.

À la lumière de ces propos, nous allons essayer de mettre en exergue l'état des lieux du transport maritime urbain des voyageurs et ses perspectives en Algérie. Pour assurer une meilleure approche à notre travail de recherche nous avons choisi de poser la problématique suivante :

« Quel est l'état des lieux du transport maritime urbain des voyageurs en Algérie ? Et quelles sont ses perspectives pour son développement ? »

De cette problématique un certain nombre de questions se pose :

- Quel est le rôle du transport maritime dans le développement durable ?
- Le transport maritime urbain des voyageurs est-il en progression en Algérie ?

- L'Algérie dispose-t-elle de suffisamment de capacités pour améliorer le transport maritime urbain des voyageurs ?

❖ Hypothèses

Pour répondre à ces questions on a jugé utile de formuler les hypothèses suivantes :

Hypothèse 1: le transport maritime, de manière générale, peut être considéré comme un transport durable.

Hypothèse 2: le transport maritime urbain des voyageurs est dans un état embryonnaire en Algérie. Tout de même, le pays dispose d'un potentiel et des capacités lui permettant d'avancer dans ce domaine.

❖ Méthodologie de recherche

Pour mener à bien notre travail et répondre aux questions posées supra, nous avons adopté une démarche méthodologique qui se base, d'une part, sur une étude théorique résumé dans le premier et deuxième chapitre, réalisée à l'aide des ouvrages et des documents en relation directe avec notre sujet, et d'autre part, sur une étude empirique, par la réalisation d'un cas pratique indispensable pour compléter notre rapport de stage au niveau de l'ENTMV.

Dans le premier chapitre nous allons aborder, le transport maritime urbain de manière générale, son évolution et ses caractéristiques. Le second chapitre, traitera la planification du transport maritime urbain en Algérie et les dispositions légales et réglementaires de ce secteur. Enfin le troisième et dernier chapitre sera consacré à notre étude pratique au niveau de l'Entreprise National de Transport Maritime des Voyageurs (ENTMV). Notre travail s'achèvera par une conclusion où nous allons confirmer ou infirmer nos hypothèses.

❖ Choix du sujet

Le transport maritime urbain des voyageurs gagne une importance considérable dans le cadre du développement durable. Il a été développé dans la plupart des pays, développés notamment, disposant d'un potentiel dans ce domaine. L'Algérie, et pourtant un pays de large côte maritime, n'a commencé à développer ce

type de transport que très récemment (2014). Il est préoccupant de comprendre ce retard dans la prise de décision des autorités pour se lancer dans ce domaine d'activité.

En plus de la correspondance du thème avec notre spécialité « Économie de Développement Durable et de l'Environnement » ; après avoir fait des recherches sur le sujet, nous avons constaté qu'aucune étude universitaire détaillée et exclusivement consacrée à ce sujet n'a été publiée.

❖ Difficultés rencontrées

Au cours de la réalisation de ce mémoire, nous nous sommes confrontés à de multiples difficultés. Dans un premier temps nous avons pris énormément du temps pour structurer notre travail et cerner notre champ d'analyse. Ensuite, nous avons eu du mal à faire accepter nos questionnaires au niveau de l'ENTMV, du fait que les agents montraient une certaine réticence à y répondre. Cette confidentialité a été un obstacle majeur du point de vue du regroupement des informations dont nous avons besoin pour accomplir ce travail.

Quant aux références bibliographiques, il y a lieu de mentionner le manque flagrant en matière de documentation (ouvrages) spécialisée sur le transport maritime urbain des passagers. La plupart des ouvrages que nous avons consultés sont exclusivement consacrés aux transports maritimes urbains des marchandises. Pour cette raison, la recherche théorique est réalisée notamment à l'aide des documents de travail publiés sur le thème.

Chapitre I

Introduction

La mobilité est très tôt apparue comme un caractère de l'homme. Ainsi, celui-ci est rapidement allé à la conquête de son entourage et, pour des raisons très diverses, partant de la volonté de découvrir les étendues et limites de son milieu naturel à celle de « civiliser »¹ certains de ses semblables, en passant surtout par les déplacements pour des raisons économiques et commerciales. Dans ce besoin de nomadisme, l'homme s'est vite lancé à la recherche de moyens pour pouvoir franchir les barrières qu'il rencontrés et rendre ainsi plus viables et plus rapides ses voyages. Il emprunta plusieurs voies et les diversifia au fur et à mesure que les progrès scientifiques et techniques se feront progressent. « La révolution industrielle a d'abord eu pour conséquence (...) des progrès fulgurants des transports »². Il passera ainsi par les voies terrestres et ferroviaires, maritimes et fluviales, et enfin par les voies aériennes selon la destination et les ressources dont il disposait.

Le terme « transport », (du latin transportare) ; signifie l'action d'acheminer des personnes ou des biens d'un lieu à un autre au moyen d'équipements particuliers. De tous les types de transport, le transport par la voie maritime est le plus, ou au moins l'un des plus complexes, tant du point de vue de son organisation que des règles juridiques qui l'encadrent. Il occupe une place incontournable dans le domaine des transports pour diverses raisons. D'un point de vue historique, il s'est avéré être le plus déterminant dans les conquêtes et explorations de nouvelles terres, dans le cadre des flux migratoires, ainsi que dans les échanges économiques et commerciaux. Aujourd'hui son impact se mesure par l'ampleur du rôle qu'il joue dans l'économie internationale. En effet, le transit le plus important du point de vue économique (pour sa plus grande part de marchandise) se fait par la voie maritime. Cependant, dans le cadre de notre recherche, nous allons nous intéresser au transport maritime urbain des voyageurs (au niveau local) depuis l'embarquement jusqu'à leurs destinations finales.

¹ Collection Microsoft, « Les missionnaires pensaient civiliser les tribus indiennes et africaines », Encarta, 2005, p35.

²Fiche collègue « l'âge industriel : la révolution des transports... », Collection Microsoft, Encarta, 2005, p135.

Section01 : Définition et historique du transport maritime urbain

Le transport en générale est le déplacement de personnes ou de biens d'un endroit à l'autre, il prend plusieurs formes selon les moyens utilisés. Quand ce dernier est dans le jargon marin, ou qui transporte par voie maritime, on parle alors du transport maritime¹.

Le transport maritime, ainsi conçu, se définit comme : « La navigation maritime est celle qui s'effectue en mer, dans les ports ou rades, sur les étangs salés, les canaux y compris dans le domaine public maritime et dans les parties des fleuves, rivières, en principe jusqu'au premier obstacle permanent qui s'oppose au passage des navires de mer. » Il s'y ajoute qu'«est considérée comme maritime, la navigation qui est effectuée en eaux fluviales lorsqu'elle est l'accessoire d'une navigation principalement effectuée en eaux maritime »².

Par cette définition on comprend que le transport maritime est le déplacement des personnes et des biens qui se fait par voie maritime.

le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises (marine marchande). Le transport de personnes par voie maritime a perdu beaucoup d'importance du fait de l'essor de l'aviation commerciale ; il subsiste de manière significative dans seulement deux créneaux importants : les traversées courtes et les croisières. On peut y ajouter pour être complet les voyages d'exploration scientifiques et les courses sportives, qui ne relèvent cependant pas à proprement parler du transport³.

1.1 Historique du transport maritime

Le transport maritime a été le moyen de découvrir et d'explorer les continents nouveaux (découverte des Amériques, exploration des pôles) à partir desquels se sont développés et intensifiés de nouveaux ce commerce maritime, avec l'ancien continent.

« Le transport maritime a bien gardé sa vocation commerciale, car sur les longues distances, il reste, pour des charges importantes, le plus économique, parfois le seul disponible. Il participe aujourd'hui aux transports de carburants (pétroliers), gaz (méthaniers), de containers, de déménagement et de marchandises. Le percement des canaux (canal de

¹Les éditions Larousse sont une maison d'édition française historiquement spécialisée dans les ouvrages de référence, notamment les dictionnaires. Elle a été fondée par Pierre Larousse.

²Jeannot BABENE, « Mémoire de maîtrise en Transport Logistique », IST (2009-2010), p123.

³ www.wikipidia.com.

Panama, canal de Suez) a favorisé ce développement, en raccourcissant les distances. D'autres considèrent déjà que la fonte de la calotte glaciaire des pôles, sous l'effet de serre, permettra prochainement d'ouvrir de nouvelles voies maritimes sécurisées.».¹

Pour ce qui est des échanges à courte distance (cabotage), il se pratique intensément sur toutes les mers intérieures, et relie les continents, contribuant à l'entretien ou au développement de cultures communes, comme la Méditerranée. Ces cultures pélagiques sont basées sur une histoire ancienne et commune et sur des échanges commerciaux privilégiés.

En ce qui concerne le transport de voyageurs, si la vocation première du transport maritime était de transporter des troupes, des missionnaires, des émigrants en vue de la colonisation d'autres contrées, il s'est ensuite développé comme moyen d'agrément (croisières); pour de nombreux pays, il a toujours été et reste un moyen de communication fortement usité, sur des traversées courtes (de quelques minutes à quelques jours). Il participe aussi à de nombreuses missions scientifiques.

1.2 Apparition des premières embarcations pour la navigation sur l'eau

Les hommes proches de l'eau ont dû très rapidement constater que des branches flottaient. Les premières « navigations » à cheval sur un tronc d'arbre comme l'invention du radeau datent vraisemblablement du paléolithique (-3 millions à - 10 000 ans). Les premiers bateaux ont quant à eux été construits au début du Néolithique (-10 000 ans), à partir de troncs d'arbre évidés à l'aide d'outils en pierre.

1.2.1. Premières utilisations du vent pour la propulsion des bateaux

Les premiers navigateurs constatent qu'en déployant une peau de bête ou une toile végétale tressée, tendue au bout d'une perche plus ou moins verticale fixée au fond de l'embarcation, ils peuvent utiliser la force de propulsion du vent : la voile est née. Les premiers voiliers ne savent utiliser le vent que lorsqu'il vient de l'arrière, dans les autres cas, la rame reste indispensable. Mais les meilleurs navigateurs apprennent vite à domestiquer ce vent indispensable. Les égyptiens sont la première civilisation à parvenir à une parfaite

¹Boris Chabanel, « les techniques des transports et la région lyonnaise Rétrospective, actualité, prospective », Février, 2007, p18.

maîtrise de la construction des voiliers. Ils réalisent vers 600 avant notre ère une première circumnavigation autour de l'Afrique. S'inspirant des techniques égyptiennes, les Phéniciens et les Grecs achèvent progressivement de maîtriser la navigation en mer et explorent puis colonisent toute la méditerranée à bord de leurs navires. Toutefois, pour le transport au quotidien des hommes et des marchandises sur les fleuves, la voile laissera la place à la force du courant lui-même ou à celle du halage humain ou animal et de la rame.

1.2.2. La machine à vapeur et les transports maritimes¹

Les bateaux à vapeur supplantent progressivement les bateaux à voile en 1707. Denis Papin est le premier à équiper un bateau d'une machine à vapeur associée à une roue à aubes. Construit en Allemagne, ce prototype sera détruit par des bateliers avant de pouvoir faire ses preuves.

En 1736 le mécanicien anglais Jonathan Hulls tenta lui aussi de mettre à l'eau un bateau fonctionnant à la vapeur, sans le moindre succès. Le premier bateau à coque métallique en Angleterre est apparu avec l'idée que le fer est plus lourd que le bois, puisqu'il ne flotte pas, a longtemps empêché d'utiliser ce matériel au pour construire des coques de navire. Le premier bateau en fer date de 1777. Mesurant que 4 mètres, ce canot fut fabriqué en Angleterre.

C'est surtout à partir du 19^{ème} siècle que l'on comprit les potentialités de l'acier pour la construction de navires. À solidité égale, une coque en acier est plus légère qu'une coque en bois. A poids égal, le bateau en acier sera plus grand et portera plus lourd. De plus, le développement de la machine à vapeur montrera la mauvaise cohabitation des chaudières avec les structures en bois. A poids égal, le bateau en acier sera plus grand et portera plus lourd. De plus, le développement de la machine à vapeur montrera la mauvaise cohabitation des chaudières avec les structures en bois.

La première navigation au monde d'un bateau à vapeur à roue à aubes sur la Saône au niveau de Lyon Construit par le mécanicien Frère Jean à Vaise à la demande du comte Claude de Jouffroy d'Abbans, le « Pyrocaphe » était muni d'une machine à vapeur de Watt. En 1783, ce bateau réalise une première mondiale en remontant la Saône pendant un quart d'heure, de

¹Boris Chabanel, Op.cit, p (18-20)

l'Archevêché de Lyon (situé à l'époque à côté de la cathédrale) à l'île Barbe. Claude de Jouffroy d'Abbans avait d'ailleurs réussi dès 1778 à faire naviguer un bateau à vapeur à rame.

Mais c'est en Amérique du nord que la navigation à vapeur allait connaître ses plus grands perfectionnements. En 1787, John Fitch et James Rumsey s'essayaient à la démonstration d'un bateau à vapeur à rames, sans grands succès.

Il faut attendre 1807 pour voir la construction du premier vapeur de rivière commercial par l'américain Robert Fulton à New York. Dénommé Clermont, ce navire assura pendant quelques années une ligne régulière entre New York et Albany.

En 1818, le capitaine américain Moses Rogers, de Savannah (Géorgie), projeta de faire construire un bateau à vapeur destiné à un service régulier entre l'Amérique et l'Europe. Le Savannah partit de son port en 1819 pour atteindre en 25 jours Liverpool. L'utilisation de la vapeur pour la propulsion des navires est lancée. Le 19^{ème} siècle sera ainsi celui de la diffusion des bateaux à vapeur au détriment des bateaux à voiles pour le transport commercial de passagers et de marchandises. En 1900, les trois quarts du tonnage mondial sont constitués de navires à vapeur.

Au moment où il entreprend la construction de la ligne de chemin de fer entre Lyon et Saint-Etienne, Marc Seguin aspire également à fonder une société de transport fluvial sur le Rhône à partir d'une idée de halage à vapeur. Après un voyage à Genève en 1823, pour l'établissement des ponts suspendus, Marc Seguin observe un bateau à vapeur. Il conçoit dès lors son emploi possible pour remonter le Rhône, tout en s'appuyant sur un brevet déposé par son oncle Pierre-François de Montgolfier, le principe du halage sur points fixes. Seguin fonde en 1825 une société de halage par la vapeur sur le Rhône : la société Seguin, Montgolfier, d'Ayme et Cie. Elle officiera entre Arles et Lyon, et comprendra plusieurs bateaux, dont le « Ville d'Annonay » qui sort du chantier d'Andance en 1824. Un second « Le Voltigeur » est mis à flot. Les deux premières machines à vapeur sont achetées à Londres fin 1825 chez Martineau-Taylor, sur la base de plans et de concepts émis par Marc Seguin en 1825. Malheureusement celles-ci sont alors de puissance bien insuffisante. Bien que finalement voué à l'échec, ce projet conduira Marc Seguin à proposer des améliorations de la machine à vapeur dont l'application à la traction des locomotives à vapeur se révéleront décisives.

Il faudra attendre 1827 et les initiatives d'un américain établi en France, Edward Church, pour que démarre véritablement l'exploitation commerciale de la navigation à vapeur sur la Saône. Cette année là, il crée avec d'autres investisseurs lyonnais la Société anonyme des bateaux à vapeur sur la Saone, société qui proposera des rotations entre Lyon et Macon.

En 1829, le même groupe d'investisseurs décide de lancer le même type d'activité sur le Rhône. Ils créent pour ce faire la Compagnie générale de navigation et organise un voyage d'essai entre Lyon et Arles avec le « Pionnier ». Devenue Compagnie générale de navigation Le Havre-Paris-Lyon-Marseille, cette entreprise sera la première compagnie de navigation intérieure de France au milieu du siècle. Dans ce contexte, plusieurs chantiers de construction navale s'établissent à Lyon. Mais l'embellie est de courte durée en région lyonnaise où la concurrence du chemin de fer s'exerce précocement.

En 1862, deux Lyonnais, Plasson et Chaize obtiennent l'autorisation d'exploiter une ligne des bateaux omnibus sur la Saône entre La Mulatière et Vaise. Pour cette entreprise, ils font construire cinq bateaux d'un type spécial aux chantiers navals de la Felizat, dans le quartier de la Mouche, d'où le nom qui leur sera donné. Mises en service en 1863, les Mouches de la Compagnie des bateaux-omni bus offrent alors une ponctualité sans défaut, accostant toutes les 10 minutes à l'un des vingt-cinq embarcadères disposés de chaque côté de la Saône. Très bon marché, les bateaux mouches connaissent un succès tel qu'ils font chuter la fréquentation des omnibus à chevaux. De 1863 à 1910, les bateaux-mouches de Lyon transporteront jusqu'à quatre millions de passagers chaque année (années 1871 et 1905) avant de disparaître vers 1910 sous la concurrence des tramways électriques.

Les fondateurs des bateaux-mouches lyonnais n'en resteront pas là. En 1867, à l'occasion de l'Exposition universelle, Emile Plasson gagne le concours ouvert par la ville de Paris pour une desserte de la ville par bateaux. Il propose un modèle de bateau à hélice bien adapté au lit irrégulier de la Seine, et obtient la concession d'exploitation. Il commande aux chantiers lyonnais de La Buire 30 bâtiments qui gagneront Paris par voie d'eau. La Compagnie des bateaux-omnibus de Paris est créée. Elle exploite, durant cinq ans sans concurrence, la traversée de Paris et un service de banlieue limité à Charenton et Suresnes.

Section 02 : Les types du transport maritime

Les navires à passagers sont des navires, bateaux ou vedettes dont le rôle principal est de transporter des passagers, que ce soit pour traverser une rivière, une mer ou bras de mer, ou pour du tourisme. Il existe plusieurs types de navire à passagers présenté ci-après¹.

¹www.tpebateau.e-monsite.com.

2.1. Bateau-bus

Un bateau-bus, ou bateau-omnibus, ou appelés à Paris bateau-mouche est utilisé dans les grandes villes fluviales comme attraction touristique et moyen de découvrir la ville, ils sont aussi utilisés pour les transports en commun avec une organisation similaire à un réseau de bus urbain. Ce type de transport existe dans de nombreuses villes dans le monde comme Londres, New York, Hong Kong, Venise, Monaco, en France à Paris, Nantes, Marseille ou Lorient et est en développement pour diminuer l'émission de dioxyde de carbone comme le projet entre Zélande et Bruxelles.



Bateau bus de paris

2.2. Les bacs

Il s'agit de bateaux à fond plat, souvent symétriques (on entre par un côté et on sort de l'autre : ceci évite au bac de faire des demi-tours), utilisés pour traverser des étendues d'eau de faible largeur (fleuves, rivières, petits bras de mer) aux endroits où il n'y a pas de pont. Certains transportent uniquement des piétons, d'autres prennent aussi des voitures ou des poids lourds.



Bac bateau bordeaux

2.3. Ferry (bateau)

Un ferry est un bateau ayant pour fonction principale de transporter des véhicules routiers ou ferroviaires avec leur chargement et leurs passagers dans des traversées maritimes.



L'Amorella en Suède

2.4 Liner (paquebot)

Les liners ou paquebots assuraient le transport de voyageurs pour de longs voyages, et notamment pour la traversée de l'Atlantique. Maintenant remplacés par les avions pour les voyages et les navires de croisière, seuls deux transatlantiques sont encore en service, le Queen Mary 2 ; le Queen Victoria et le Queen Elizabeth remplaçant le Queen Elizabeth 2 qui a été transformé en hôtel flottant.



Le Queen Mary 2

2.5 Navires à grande vitesse

Ces ferrys à haute vitesse peuvent être des monocoques à coque fine ou des catamarans. En service sur les lignes très fréquentées ou rentables, ils utilisent des hydrojets pour la propulsion.



Le Hanse Jet à Helgoland

2.6. Navires de croisière

Ces hôtels flottants proposent des croisières d'une ou plusieurs semaine(s), souvent vers les Caraïbes ou autres destinations réputées « exotiques ». Les plus grands transportent plus de 4000 passagers.



Le AIDA Cara partant d'Helsinki

2.7. Navire de plaisance à utilisation commerciale

Ces navires sont conçus pour la plaisance mais pratiquent une activité commerciale de transport de passagers au temps, ou au voyage, ou encore par une billetterie de passage. Ces yachts sont limités à un nombre de 12 passagers transportés (en plus des membres d'équipage) dans toutes les zones océaniques et à 30 personnes en tout dans les voiliers naviguant exclusivement dans les eaux nationales de France¹.



L'IndianEmpress

Section 03 : Les intervenants dans le secteur maritime

Le responsable de ligne maritime ou responsable du trafic gère une équipe essentiellement consacrée à la réalisation des prestations de transport offertes sur une ligne maritime, une marchandise particulière ou une région donnée. Sa fonction est donc essentiellement commerciale avec pour mission de satisfaire de la meilleure façon possible les différentes demandes de la clientèle, tout en réalisant les objectifs économiques de l'entreprise de transport maritime.

¹www.tpebateau.e-monsite.com.Op.cit p8

La réalisation des prestations de transport offertes sur une ligne maritime, une marchandise particulière ou une région intègre¹ :

- la collecte et l'analyse des besoins de la clientèle ;
- la mise à disposition des bateaux nécessaires ;
- la planification du trafic ou des voyages ;
- le renseignement sur les horaires des arrivées/départs et les escales du trajet ;
- le service à la clientèle voyageur, le service à la clientèle fret.

Le responsable de ligne maritime ou responsable du trafic est à la tête d'une équipe multifonctionnelle, dont les missions intègrent les activités suivantes²:

- Gestion commerciale (vente des prestations de transport) ;
- Gestion du fret (logistique marchandises) ;
- Gestion des voyageurs (logistique voyageurs) ;
- Gestion des entrepôts maritimes ;
- Gestion des quais maritimes ;
- Gestion des équipes de travail ;
- Gestion de la relation client ;
- Le tracking des bateaux ;
- Gestion du planning des bateaux.

3.1. Le capitane

Assisté par le second capitane et le chef mécanicien, le capitane exerce son autorité sur toutes les activités du bord.

De un à deux hommes sur les vedettes à passagers, une vingtaine de marins en moyenne sur les navires de transport de fret, jusqu'à plusieurs centaines sur les navires à passagers, l'équipage placé sous ses ordres est réparti entre le service du pont (navigation et conduite du navire) et le service de la machine (moteurs, appareils, équipements, pompes, etc.).

Le capitane assure directement un grand nombre de tâches¹ :

¹www.fr.slideshare.net

²idem

➤ **La conduite du navire (service du pont)**

- les manœuvres : l'appareillage (départ du navire), et l'accostage (arrivée du navire), sont toujours effectués par le commandant, assisté par un pilote qui connaît parfaitement le port et ses abords ;
- la navigation, qui consiste notamment à choisir le meilleur itinéraire avec son « état-major » en fonction de la destination, de la météo, des horaires, etc. et à adapter la vitesse et le cap du navire en fonction des circonstances rencontrées en route ;

➤ **La supervision du service de la machine**

Le chef mécanicien, qui est le responsable direct du bon fonctionnement de toutes les machines, appareils et équipements du bord, est placé sous l'autorité du commandant et ne rend compte qu'à lui.

➤ **La gestion de la sécurité et de la sûreté**

Le commandant est responsable de la sécurité des personnes et des biens, il est également chargé de la prévention et de la lutte contre les agressions extérieures (piratage, terrorisme) ;

➤ **L'exploitation commerciale du navire**

Il a l'entière responsabilité des passagers et des marchandises transportés. Pendant les trajets, le capitaine est le plus souvent « hors quart » afin de pouvoir se rendre disponible à tout moment. Pendant les escales, il délègue à ses officiers la surveillance du chargement et du déchargement de la marchandise, les approvisionnements du navire, la gestion des passagers, etc. Il se charge des formalités administratives et commerciales tout en restant informé de tout ce qui se passe à bord.

Le métier de capitaine s'exerce sur tous les types de navires de marine marchande² :

- au transport de marchandises (pétrole, gaz, produits chimiques, conteneurs, céréales, charbon, minerais, véhicules, etc.) ;

¹www.formation-maritime.fr.

²Jeannot BABENE, Op.cit p13

- au transport de passagers (car-ferries, croisières, cargos mixtes, navires à grande vitesse, micro-cabotage, vedettes à passagers) ;
- aux activités maritimes spécialisées (recherche océanographique ou sismique, prospection ou exploitation off-shore, pose de câbles sous-marins, extraction de matériaux marins, etc.) ;
- aux activités portuaires (pilotage, dragage, remorquage, etc.).

➤ **Qualités requises**

Dans un environnement naturel incertain et en situation d'autonomie complète, le capitaine doit savoir diriger l'équipage, gérer les crises, prendre des décisions rapidement et déléguer ses responsabilités.

Quelles que soient la taille et la puissance du navire, il doit ainsi à la fois :

- être un expert en navigation,
- savoir commander,
- bien connaître son navire,
- maîtriser l'informatique et l'électronique du bord,
- connaître le droit maritime,
- être un bon gestionnaire.

Il doit donc posséder des qualités techniques et humaines, une solide expérience de la mer et du commandement, ainsi que des compétences de chef d'entreprise. Ces qualités s'obtiennent avec l'expérience.

Suivre la filière de formation polyvalente (pont et machine) est un atout pour arriver au niveau qui permet de commander les plus grands navires (capitaine de 1ère classe ou capitaine illimité).

3.2. Chef d'escale maritime

Le chef d'escale est responsable du bon embarquement des passagers et des véhicules sur des navires. Il a certaines exigences particulières pour le métier car un bon chef d'escale doit

avoir une bonne résistance physique, un sens de l'organisation et une bonne coordination motrice, il se doit d'être autoritaire, il doit avoir la capacité de gérer d'éventuelles incivilités¹.

➤ **Description de l'activité**

• **Organisation de l'embarquement**

Le chef d'escale est responsable de la préparation de l'embarquement, aussi d'évaluer du flux passager et du flux véhicules à embarquer en liaison avec le bureau des réservations, il doit organiser le stationnement temporaire des véhicules sur le parking d'embarquement (balisage, informations...), et Tenir compte des conditions particulières (handicapés, transports urgents, poids lourds...).

La gestion de l'embarquement est aussi nécessaire car le chef d'escale doit Contrôler électroniquement et enregistrer les billets véhicules et passagers, Contrôler la longueur, a largeur du véhicule et le chargement des galeries, aussi Contrôler le nombre de passagers dans le véhicule, il vérifier la conformité du billet avec le véhicule et les passagers, il Edite l'étiquette d'embarquement et la coller sur le véhicule en indiquant la zone de stationnement.

Le chef d'escale coordonne l'activité des autres opérateurs : Hôtesse d'embarquement, auxiliaire d'embarquement, il édite le booking² et le remet au capitaine qui s'occupera de la prise en charge des personnes et des véhicules dans le bateau, a la fin il fait un Bilan de l'embarquement ou il assurer le reporting de l'embarquement auprès des différents services.

➤ **Ses Autres activités sont**

- Assurer les relations avec les transporteurs
- Discuter avec les gestionnaires du port (travaux, balisages...)
- Gérer les imprévus
- Assurer la billetterie une partie de son temps en période creuse et fait la comptabilité s'y rapportant
- Former les saisonniers en période de pointe
- Contrôler le bon fonctionnement de ses équipements et assurer le approvisionnement de ses consommables.

¹www.bossons-fute.fr.

²Le terme booking, représente une réservation d'espace pour transporter des marchandises sur un navire par un client (Marchandise en conventionnel, conteneurs, véhicules, etc). Son but est de faciliter le contrôle du volume de chargement à embarquer sur le navire.

➤ **Machines Et Outils Utilises**

- Ordinateur de saisie portable
- Radio et micro de liaison avec les autres intervenants
- Imprimante
- Sacoche à imprimés et divers
- Ceinture

➤ **PRODUITS ET MATERIAUX UTILISES**

- Billets
- Etiquettes autocollantes
- Planning mensuel du personnel
- Logiciel spécifique en billetterie en fonction de l'employeur
- Classeurs
- Boîtes d'archives
- Chargeurs de batterie pour son matériel

➤ **PUBLIC ET RELATIONS SOCIALES**

- Clients
- Conducteurs de véhicules, passagers
- Agents commerciaux
- Personnels gestionnaires du port
- Equipage des bateaux
- Police de l'air et des frontières
- Agents des douanes
- Services d'urgence
- Personnel des entreprises extérieures

3.3 Le transporteur

Dans les mécanismes de protection du passager il est prévu que le transporteur ainsi que les personnes agissant pour son compte veillent, chacun en ce qui le concerne, sur la sécurité du passager. Toutefois, en justice cette distinction entre le transporteur et ses préposés disparaît presque; en effet c'est le transporteur qui, la plupart du temps, est

sanctionné pour la faute qu'il a commise, mais aussi pour celles commises par ses préposés dans tous les cas c'est la qualification de la faute qui est à la base de cette sanction.

- **La qualification de faute**

Conformément au droit positif, il est tout à fait normal que l'auteur d'une faute soit sanctionné. Définie comme un manquement à une obligation préexistante, la faute est tantôt nautique, tantôt commerciale.

- ✓ **La faute nautique¹**

Le manquement à l'obligation de sécurité est dit faute nautique s'il est relatif à l'armement du navire. Il est admis qu'il pèse sur le transporteur-armateur une obligation de maintenir un bon état de navigabilité du navire. La simple insuffisance des matériaux nécessaires à une bonne exploitation du navire peut ainsi, être constitutive d'une faute. C'est pour cette raison que la conformité aux normes de sécurité a été érigée en obligation. Le défaut de conformité du navire, ou des installations qui lui sont accessoires, aux normes minimales de sécurité est ainsi constitutif d'une faute. C'est que l'obligation de sécurité est à la fois une obligation de moyen et de résultat. L'obligation de sécurité, dans ses aspects relatifs à l'armement pèse sur l'armateur pendant toute la durée de l'exploitation. Nul n'a le droit d'exploiter un navire qui ne respecterait pas les normes suffisantes de sécurité établies par les organes de l'OMI. L'appréciation de la faute nautique donne toute leur importance aux contrôles de conformité ainsi qu'à l'expertise maritime, qui permettent d'apprécier, même après coup, par une enquête technique ou une expertise, la conformité d'un navire à la réglementation sécuritaire. L'appréciation de la faute nautique peut se faire en amont comme en aval. Dans la première situation, elle entraîne une interdiction de naviguer, qui peut intervenir par un retrait du permis ou par un maintien à quai. et dans la seconde, elle entraîne une condamnation, judiciaire pour la plus part du temps. Cette faute peut consister en l'inexistence d'un élément ou matériel nécessaire à une navigation, ou au secours, ou en la défaillance de ce matériel. La conformité d'un navire à la législation sécuritaire en matière maritime s'apprécie selon des règles spécifiques.

¹ LASSAGNE, « M. Management des risques », stratégies d'entreprise et réglementation, le cas de l'industrie maritime.

Ainsi un navire peut être suffisamment armé pour un cabotage interne mais ne pas être apte à effectuer un transport international. La faute nautique s'apprécie par conséquent presque au cas par cas. Mais quelque soit sa forme, elle pèse toujours sur l'armateur contrairement à la faute commerciale qui elle pèse sur l'affréteur-transporteur. C'est pour cette raison qu'il est aussi fait obligation au premier de se couvrir auprès des compagnies d'assurance par la souscription d'une police pour ses passagers. Cette distinction entre la faute nautique et la faute commerciale vient à la suite de la distinction apparue dans la pratique entre l'armateur et l'affréteur. Il est donc aussi nécessaire d'éclaircir les contours de cette faute dite commerciale.

✓ La faute commerciale¹

A l'inverse de la faute nautique, la faute commerciale est celle qui n'est pas relative à l'armement du navire mais qui est le fait du transporteur dans l'exploitation du navire. Le transport demande une certaine minutie pour la protection des passagers. Il s'agit, en effet, d'une activité qui demande un grand degré de professionnalisme. Et c'est ce qui justifie qu'elle soit soumise à une réglementation on ne peut plus particulière, mais enfin cela semble n'être qu'à titre théorique... Dans la navigation commerciale, le législateur est très protectionniste des intérêts du passager et c'est ce qui est à la base du souci de rigueur dans l'exploitation et dans l'exercice de cette activité. Et la sanction de la faute commerciale va dans le sens de la protection du passager contre l'exploitant qui voudrait faire un excès de bénéfice sacrifiant par la même occasion la sécurité de l'exploitation. C'est par exemple le cas de la surcharge du navire. On ne saurait reprocher le non respect du nombre maximum de passager qu'à celui qui est chargé de l'exploitation commerciale du navire ou de la partie affrétée à cet effet. Une seule négligence peut donc suffire pour que le transporteur soit sanctionné. Il peut s'agir d'un manquement quelconque à la sécurité du passager car l'obligation de sécurité est ici une obligation de résultat. Ce qui est établi c'est que le passager doit arriver sain et sauf à sa destination, alors le non arrivé du passager sain et sauf à bon port suffit et le transporteur peut voir sa responsabilité engagée dès lors que le dommage qu'a subi le passager a un lien quelconque avec l'exploitation. Et d'ailleurs en cas de lésion corporelle ou de perte de vie, la responsabilité du transporteur est engagée d'office sauf si lui-même apporte la preuve que « ni lui ni ses préposés ont commis ni une faute ni une négligence. » On note que le législateur ne fait pas la distinction entre la commission de la faute ou de la négligence par le transporteur

¹idem

lui-même ou par ses préposés. En réalité, il ne s'intéresse qu'à l'existence de la faute elle-même ou de la négligence et moins l'auteur.

➤ **L'indifférence de la distinction entre le transporteur et ses préposés**

A la lecture des dispositions du code de la marine, on note que le transporteur répond à la fois des fautes qu'il a lui-même commises mais aussi de celles commises par ses préposés car dans tous les deux cas l'exploitation se fait en son nom et pour son compte¹.

➤ **La responsabilité du transporteur pour ses fautes et pour celles de ses préposés**

Le transporteur est responsable des fautes qu'il a lui-même commises. Ainsi l'armateur qui ne met pas à la disposition de son affréteur un navire suffisamment armé répond de cette insuffisance, il doit alors lui-même exécuter, ou veiller à l'exécution, de toutes les obligations qui sont à sa charge. Que ce soit l'armateur, pour la faute nautique, ou l'affréteur, pour la faute commerciale, il s'agit ici d'une responsabilité du fait personnel. Elle sanctionne ainsi l'armateur qui n'a pas accompli son obligation d'équiper le navire et l'affréteur qui n'exploite pas le navire conformément à la réglementation. Le transporteur répond ainsi non seulement de toutes les fautes qu'il aura commises, mais encore de celles commises par ses préposés. Dans ce cas de figure la responsabilité revêt les caractéristiques d'une responsabilité du fait d'autrui.

Section 04 : l'avantage et inconvénients du transport maritime

L'un des sujets les plus préoccupants de nos jours est celui de la protection de l'environnement. Avoir un environnement sain et permettant de satisfaire aux besoins multiples de l'homme est l'un des objectifs âprement poursuivis par le monde. Le bien-être des hommes est subordonné au développement des activités économiques dont l'un des moteurs importants est le secteur des transports maritimes. Pour cela le chapitre suivant met l'accent sur les avantages et les inconvénients du transport maritime

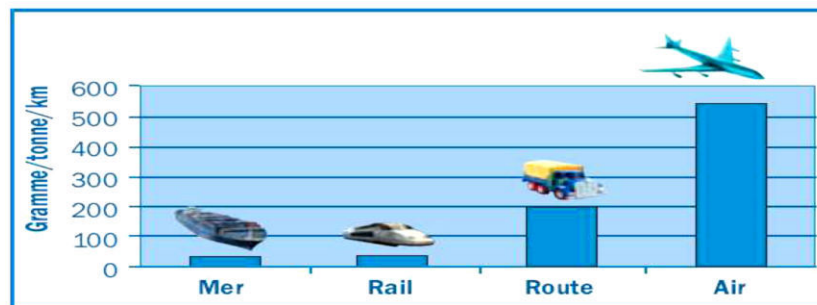
¹ Boisson, op.cit p36.

4.1. 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 fiabilité¹ :

- **Sûreté** : il a le niveau d'insécurité le plus faible de tous les modes de transport au regard des accidents. 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. Pour mémoire, on estime que 80 % de la pollution maritime est d'origine terrestre : rejets d'eaux souillées dans les rivières, émissions atmosphériques de l'industrie... Le transport maritime est aujourd'hui le mode de transport le plus respectueux de l'environnement. Il ne représente qu'une faible part de la pollution des mers et océans et moins de 3% des émissions dans l'air. Il émet 5 fois moins de CO₂ que le transport routier et 13 fois moins que le transport aérien. Depuis 15 ans, le transport maritime a considérablement réduit son impact environnemental, malgré une augmentation massive du commerce mondial transitant par la mer. Le nombre de pollutions par hydrocarbure a été diminué de 90%.

Comparaison des émissions de CO₂ entre les différents modes de transport :



Source : Commission Européenne

Figure : 01

- **Moindre Cout** : 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.

¹ OMI Maritime Safety Committee, «Provisional agenda for the seventy-eighth session of the Maritime Safety Committee », MSC78/1, Londres, OMI, 2004,p8.

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).

- **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 à l'exemple des équipements industriels, nombreux produits intermédiaires, tubes, bois, voitures, fruits non transportés en conteneurs réfrigérés...).

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 entre le continent et les Îles Britanniques).

Trois axes maritimes concentrent plus de la moitié des trafics de marchandises diverses (lignes maritimes) : Amérique du Nord – Europe et retour, Amérique du Nord – Japon et retour, Europe – Extrême Orient et retour. Sur des routes moins importantes les cargos classiques et les navires rouliers gardent une certaine position du fait de leur souplesse d'utilisation.

A chaque catégorie de marchandises peut être associé un type de navire, donc une technique de manutention et une structure de marché particulière. Il existe encore beaucoup de navires de ligne grées (équipés) avec des grues pour permettre la manutention adaptée à la marchandise transportée à bord sans avoir recours à des équipements portuaires.

4.2. Les inconvénients du transport maritime

Le transport maritime de passagers laisse son empreinte sur l'écosystème marin. L'OMI (Organisation Maritime Internationale) fixe les règles à respecter en la matière. La convention MARPOL en particulier et ses annexes concernant la prévention de la pollution, qu'il s'agisse de rejets d'hydrocarbures, d'eaux usées, de déchets ou encore d'émissions atmosphériques, alimentent cette législation. S'y ajoutent les normes édictées par les directives adoptées par l'Union européenne¹.

4.2.1. Les émissions de soufre, d'azote et de carbone

Cela suppose, faute de solution pour trouver des carburants désulfurés, l'abandon du fuel pour le gasoil, 40% plus cher. D'où la menace par certains armateurs de désarmer nombre de ferries si des aménagements au dispositif (prévus dans l'annexe MARPOL) ne se voyaient pas autoriser le temps d'identifier des solutions acceptables. Un compromis, autorisant ces aménagements est trouvé en juin 2012 avec Bruxelles.

Concernant les émissions d'oxyde d'azote (NOx), de nouveaux dispositifs, comme les « scrubbers » (systèmes d'épuration des gaz qui fonctionnent avec de l'eau salée) prennent déjà place sur certains paquebots. Un investissement de 1 M€ se traduit par une réduction de 90% les émissions de NOx (Plan Bleu, rapport 2011, « Croisières et plaisance en Méditerranée »).

4.2.2 Le traitement des déchets

Un paquebot transportant 5 000 personnes génère en moyenne 28 tonnes de déchets par jour (sources ECC). Que deviennent ces déchets solides et eaux usées ? Une partie (entre 75 et 85 %) brûle à bord dans des unités d'incinération. S'y ajoute le tri sélectif. Dans son rapport « Croisières et plaisance en Méditerranée », le Plan Bleu reprend les chiffres communiqués par les compagnies et estime le taux de recyclage à 60%.

Si d'importants investissements ont été réalisés, les équipements destinés au traitement des déchets sur les bateaux les plus récents représentent en moyenne un investissement de 10 M€ par unité (sources ECC) - des progrès restent à faire. Les procédés d'incinération demeurent

¹ OMI Maritime Safety Committee, « Provisional agenda for the seventy-eighth session of the Maritime Safety Committee » . MSC78/1, Londres, OMI, 2002

sources de pollution de l'air et les eaux usées peuvent être déversées en mer sans aucun traitement à condition de respecter une certaine distance, au moins trois milles des côtes.

4.2.3. Nom et nature des gaz polluants : CO₂, HC, NO_x, SO₂

- ▶ Le CO₂ est le dioxyde de carbone, le dioxyde de carbone vient des gaz d'échappement des voitures et des usines.
- ▶ L'HC est un composant hydraulique (hydrocarbure).
- ▶ Le NO est composé d'azote et de dioxygène ; il vient des combustibles fossiles.
- ▶ L'SO₂ est le dioxyde de soufre ; il peut aussi venir des volcans.

Diagrammes :

Eau : 0,04 Fer : 0,2 Route : 0,5

Émission de CO₂ en grammes par tonnes kilométré (t/km)

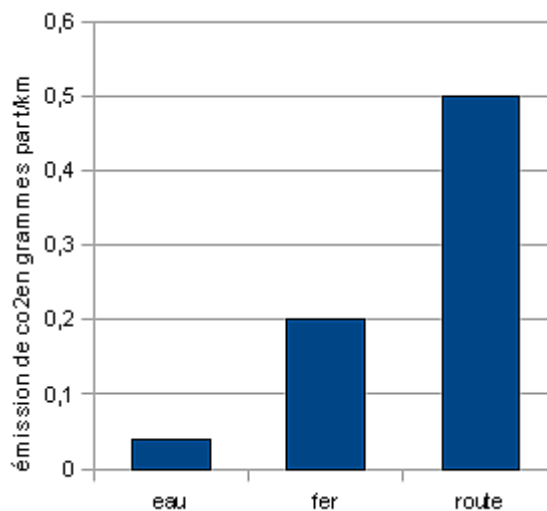
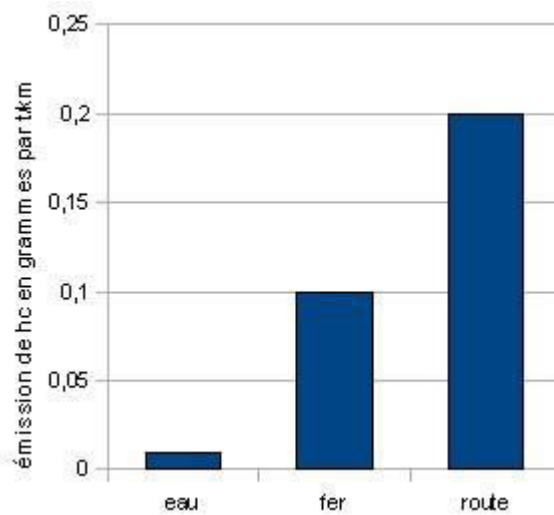
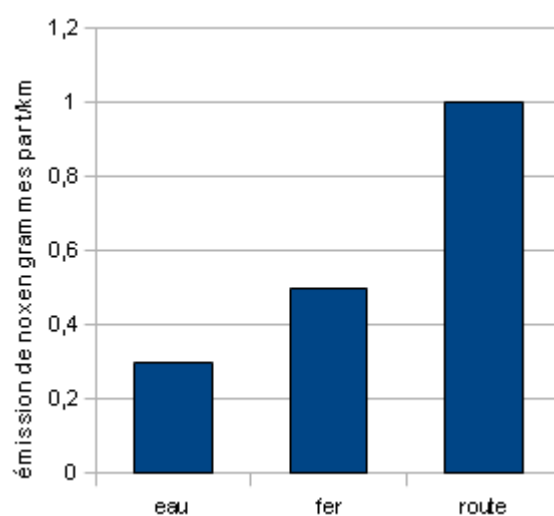


Figure : 02

Eau : 0,01 Fer : 0,1 Route : 0,2

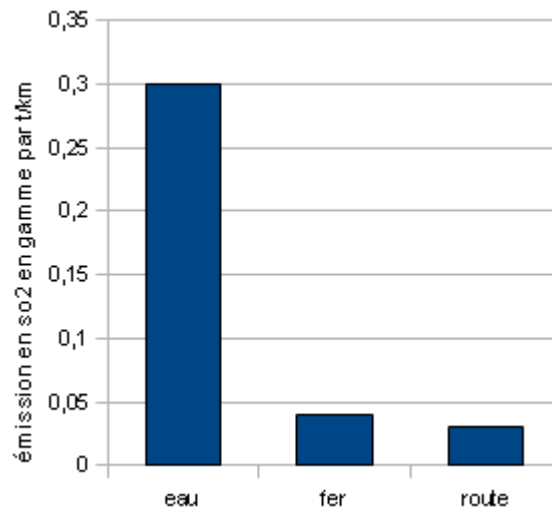
Émission de HC en grammes par t/km**Figure : 03**

Eau : 0,3 Fer : 0,5 Route : 1

Émission de NO en grammes par t/km**Figure : 04**

Eau : 0,3 Fer : 0,04 Route : 0,03

En remarque dans ses graphes que le transport par voie maritime est le peut polluant il éjecte moins de CO₂, HC et NO par rapport au autre moyenne de transport particulièrement de SO₂ il éjecte plus que les autres modes de transport.

Émission de SO₂ en grammes par t/km**Figure : 05**

Sources : "Le Rhône en 100 questions" P.98/99

Conclusion chapitre 01

Le transport joue un rôle essentiel dans le développement économique et commercial des pays et, partant, dans le bien-être de leur population.

Pour produire des biens et des services les entreprises dépendent des transports qui leur permettent d'obtenir des matières premières, des pièces détachées de la main d'œuvre et de l'énergie et de faire parvenir les biens manufacturés, les produits agricoles et les services aux consommateurs locaux et aux marchés internationaux.

Par-delà et à travers sa tâche principale consistant à assurer le déplacement des personnes et la circulation des biens, le transport a un impact considérable sur la vie de nombreuses personnes en contribuant à la création d'emplois et à rendre plus accessibles l'infrastructure et les services sociaux.

Chapitre II

Introduction

Le transport représente un des piliers fondamentaux du développement durable et de la prospérité de tout pays. Des systèmes de transport efficaces et des réseaux modernes sont donc une nécessité pour le développement économique, le bien-être social, la production à grande échelle, et la préservation de l'environnement.

En Algérie, le secteur du transport connaît une véritable mutation. Un grand nombre de projets ont été réalisés et d'autres sont en phase de réalisation, afin de rendre ce secteur plus performant et plus efficace dans sa contribution dans le développement économique du pays.

La Compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN) et l'Entreprise nationale de transport maritime des voyageurs sont les acteurs du transport maritime en Algérie. Plusieurs transbordeurs (navire traversier) font la liaison des passagers vers les côtes européennes ainsi que le transport de marchandises à travers le monde.

Le quasi totalité du commerce international est réalisé par la voie maritime, en Algérie en a onze ports de commerce à savoir: Alger, Oran, Annaba, Skikda, Arzew/Bethioua, Béjaïa, Mostaganem, Ghazaouet, Jijel, Ténès et Dellys.

Section01 : Le secteur du transport maritime en Algérie

L'Algérie a fait un effort exceptionnel durant la dernière décennie en matière de réalisation de grands projets d'infrastructures et d'équipements publics. Ces projets s'inscrivaient dans le cadre d'une politique dynamique d'aménagement et de développement du territoire. Ils visaient à rompre l'isolement de certaines régions insuffisamment des servies par les transports, d'assurer aux citoyens l'accès massif à des moyens de transport modernes et à moindre coût, tout en permettant au secteur de jouer son rôle naturel de moteur de la croissance, grâce à l'intégration des différents modes de transport.

1.1 Principaux axes stratégiques de la Politique de développement du secteur

La politique des transports privilégiée par le secteur se devait d'intégrer tous les modes de transports pour dégager des synergies et renforcer la contribution du transport au

développement de l'économie nationale et de s'inscrire dans un plan national des transports à court, moyen et long termes.

Cette démarche, devrait permettre au secteur de disposer d'un cadre bien défini lui permettant de jouer pleinement son rôle d'outil de développement social et économique au niveau national et d'avantage concurrentiel au niveau international, en assurant des services de transport des personnes et des biens, plus compétitifs en termes de fréquence, de prix de qualité de service, et entretenus selon les règles, normes et les meilleures pratiques internationales.

Cette vision est commune à tous les modes de transport, toutefois, les spécificités afférentes à chaque mode sont prises en compte dans les politiques et schémas sous sectoriels avec comme objectif de permettre au pays de tirer le maximum.

Pour ce faire, la stratégie commune à tous les modes s'articule autour des principaux axes stratégiques ci-après:

1.1.1 Assumer pleinement des fonctions régaliennes

Pour ce faire il est impératif de poursuivre les actions visant à la mise en place d'un environnement règlementaire et une gestion administrative des activités de transport, favorables au développement des initiatives tant du secteur public que du secteur privé, avec un accent particulier pour l'exercice par l'administration de ses missions régaliennes (réglementation, contrôle et régulation) à même de garantir les bénéfices économiques et sociaux pour tous.

Cette démarche, passe par la consolidation et la poursuite des actions déjà engagées en vue de la finalisation :

- des dispositifs appropriés aux plans législatifs et réglementaires, ajustés aux engagements internationaux pris;
- d'un cadre institutionnel également adapté;
- de la reconfiguration du secteur marchand relevant du secteur des transports;
- de l'accélération du processus déjà en cours de mise en place des Autorités Organisatrices des Transports Urbains dans les grandes villes(Alger, Oran ...)

- du programme de renforcement de la formation initiale et continue des agents pour développer les compétences et les qualifications spécifiques requises par la modernisation de la gestion publique des différents modes de transport;
- du programme de renforcement des effectifs, et d'outils modernes de gestion pour permettre aux entreprises et établissements du secteur d'exercer pleinement leurs missions et activités avec les performances escomptées..

1.1.2 Développement des infrastructures et modernisation et renouvellement des équipements

Les efforts déjà consentis en la matière doivent être poursuivis pour répondre à la croissance de l'économie et des besoins de mobilité des populations, tout en tenant compte d'une part, des limitations budgétaires et une plus grande rigueur en matière de rationalisation de la dépense publique, et d'autre part, en veillant à une plus grande implication des entreprises et établissements du secteur dans la participation au financement de ces projets soit dans le cadre de partenariats public/ public soit public /privé .

1.2 Mise en place d'une régulation économique et technique appropriée

Consolidation du processus d'encadrement technique des activités des transports susceptibles de permettre une meilleure prise en charge d'une part, d'une demande en évolution permanente, induite par un cadre économique plus ouvert et diversifié, et d'autre part, des risques environnementaux et climatiques de plus en plus importants, afin de garantir:

- Une meilleure sécurité aux usagers des transports;
- Une protection des intérêts des consommateurs en évitant tout abus de position dominante d'un ou d'un groupement d'opérateurs de transport;
- Une meilleure prise en compte de l'environnement tant lors de la construction des infrastructures qu'au niveau des nuisances et pollutions liées au transport à travers une intégration au cadre réglementaire, des engagements internationaux pris et une harmonisation progressive aux normes internationales en la matière à l'avenir;

1.3 Développement et encadrement des activités logistiques

Mise en place d'un dispositif devant encadrer et renforcer les incitations au développement de l'activité logistique dans sa conception la plus large et ce à l'instar des autres pays, considérée aujourd'hui comme un levier et un soutien au développement de l'économie nationale

Le renforcement et le soutien des processus de réalisation de plateformes logistiques, déjà engagés, autour des principaux ports et à l'intérieur du pays, susceptibles de permettre de créer une valeur ajoutée ainsi que des gains substantiels en matière de cout, de délai et de service offert à la collectivité nationale.

Section02 : le cadre juridique du transport maritime en Algérie

Avec la chute du mur de Berlin, la fin du monopole, et intervention du FMI, le législateur algérien a vu la nécessité de modifier quelques dispositions du code maritime algérien afin de le mettre en harmonie avec la réalité économique (loi n°96-05 du 25 juin 1998 portant code maritime).

2.1. Les ambiguïtés de l'ancien code maritime sur l'activité de transport maritime¹

Au lieu de créer un cadre législatif favorable aux investisseurs privés, donc leur donner les moyens de participer à la promotion du pavillon algérien. Dans l'ancien code maritime c'est l'inverse qui se produit. En Algérie toutes les activités liés aux transports maritimes sont exclusivement réservées aux entreprises d'Etats en vertu du monopole et de la propriété publique des transports maritimes décrétés par la constitution de 1976, considère du point de vue de la réglementation, ce monopole était une suite logique de la politique économique inspirée du socialisme et caractérisée par l'omniprésence de l'Etat au niveau de tous les secteurs d'activités. Cependant, cet arsenal juridique s'est fait au détriment des seuls opérateurs algériens désireux de créer et d'exploiter à partir du territoire national, une

¹MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra, « l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives », OPU, 2004, p 119.

entreprise de transport maritime. Ces opérateurs sont ainsi légalement mais injustement exclus.

2.2. Caractères principaux du nouveau code maritime algérien¹ :

Les pouvoirs publics ont décidé récemment de réformer le code maritime et donc permettre l'ouverture de l'activité de transport maritime au secteur privé algérien et aux professionnels désireux de créer des compagnies d'armement maritime, les pouvoirs publics ont fini par comprendre qu'il n'y a pas d'opposition entre les armateurs, qu'ils soient dans le secteur public ou privé.

Cette modification a touché le navire, sa nationalité, l'exploitation commerciale du navire, la libéralisation des transports maritimes, régime de responsabilité du transporteur. Ce nouveau code a apporté une révolution dans le domaine de l'exploitation portuaire, en ouvrant les activités de manutention et d'acconage au privé.

Le premier caractère qui ressorts de la lecture du CMA est son caractère internationaliste. Le législateur algérien s'y est procédé en très nombreuses occasions par référence directe aux règles des conventions internationales existantes.

Le CMA ne s'aligne pas nécessairement sur les conventions les plus « modernes » lorsqu'il existe plusieurs moutures réglant le même domaine ; d'autre part, il peut se faire que l'Algérie ait adhéré ou ratifié une convention internationale et s'inspire de la concurrence de celle-ci pour organiser sa législation interne. Ainsi l'Algérie a adhéré à la convention de Bruxelles de 1967 pour organiser ce domaine. Le CMA renvoie purement et simplement à la convention de Bruxelles du 25 Août 1924 dans sa version originale. Pour ce qui concerne les transports maritimes sous connaissement ratifiée par l'Algérie mais il fait référence au protocole modificatif de 1968 (art.805), il renvoie directement à la convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires (art.96), à la convention de Bruxelles de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (art.121), la convention de Bruxelles de 1961 en matière de transport de

¹M.NEFOUS, « le nouveau code maritime algérien », mémoire D.E.S.S centre CDMT, université Aix-Marseille, 2000, p6-7

passagers, la convention de Bruxelles de 1967 en matière de transport de bagages par mer (art.824).

Dans d'autres domaines, la référence n'est pas aussi directe, mais l'inspiration reste certaine : ainsi la convention de 1910 inspirent certainement les règles de l'abordage et de l'assistance, alors que les règles de la Haye et York inspirent la réglementation des avaries communes (il s'agit pas là d'une convention internationale) ;

On trouve aussi référence à la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Montevideo, 7/12/82), art.512 et art.520.

2.3. Les défaillances du nouveau code maritime

Le CMA constitue la partie intégrale de la législation maritime algérienne. Cette nouvelle modification aura véritablement d'intérêt sur le plan interne d'une part, comme la libéralisation des transports maritimes. D'autre part, ce nouveau code marque un recul par rapport à l'ancien quant aux conditions d'algérianisation des navires et la participation des étrangères personnes physiques, et l'exercice des activités d'affrètement.

Ce nouveau code reste muet sur certaines questions importantes comme l'algérianisation des navires loués en crédit-bail ou affrétés coque nue par une personne physique ou morale algérienne, le caractère solennel ou d'ordre probatoire du contrat de manutention et d'acconage, l'avis du manutentionnaire quant à l'applicabilité des clauses de mandat insérées dans les connaissements.

Le développement d'une jurisprudence montrera quelque imperfection de ce code : l'interprétation de la notion de valeur « courante » et « usuelle », validité des clauses de mandat, et le régime de responsabilité de l'acconier. Enfin nous pourrions dire que l'Algérie a procédé à une grande étape dans ce système¹.

¹M.NEFOUS, Op.cit p 6-7

Section 03 : la sécurité maritime des passagers

La sécurité en mer est un idéal à atteindre et le restera. Comment peut-on imaginer, dans un milieu si hostile sur lequel les hommes n'ont aucun contrôle, que puisse exister une quelconque notion de sécurité ? La sécurité en mer n'existe pas. Si l'on souhaite en parler, ce n'est possible qu'à travers la sécurité à bord des navires : les hommes ont essayé de rendre le navire « sécuritaire », et ce grâce aux expériences qu'ils ont menées en mer. Ils ont construit des navires qui, jusqu'à un certain point, peuvent résister aux périls de la mer, Au fur et à mesure que les problèmes se posaient, ils ont essayé de trouver des solutions. Aujourd'hui, et si l'on retire l'activité hauturière de ce constat, les marins et les voyageurs se sentent plus en sécurité qu'ils ne semblaient l'être auparavant.

Historiquement, dès le 19ème siècle, les règles des sociétés de classification se sont développées avec pour objectif la sécurité du navire et de sa cargaison. Depuis la création de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en 1948, des Conventions internationales adressent la sécurité des personnes et la prévention de la pollution.

3.1 Objectifs de la sécurité maritime

Les risques et la réglementation de la sécurité maritime porte sur les transports maritimes. Nous avons centré nos réflexions sur le navire de transport de voyageur. La plaisance, la pêche, l'exploitation offshore, ou la navigation fluviale en sont inclus. Ainsi, dans notre cas le terme « sécurité maritime » doit être compris comme « sécurité maritime des navires des passagers ». Boisson rappelle différentes acceptations du terme « sécurité » en matière maritime : la sécurité sanitaire, la sécurité de navigation, la sûreté de l'Etat, la sûreté du commerce auxquelles vient s'ajouter la sûreté anti-terroriste depuis 2001. La sécurité de la navigation cherche à assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer et la défense contre les dangers naturels (tempête, typhon, cyclone, etc.) et navals (provoqués par la circulation maritime). La signification du terme sécurité maritime dans ce mémoire proche de la définition de la sécurité de navigation peut être définie par ses objectifs : protection de la vie humaine, protection de l'environnement, et protection du navire (au sens où cette dernière est une condition des deux autres).

3.2 Les raisons de l'insécurité en mer

L'insécurité en mer tient à deux raisons principales : l'une au caractère particulier de la mer, l'autre aux navires et aux capacités des marins.

3.2.1 Les raisons tenant au caractère particulier de la mer

Le navire, bien qu'il ne fasse pas l'objet d'une définition précise en droit français, est largement considéré comme un engin flottant apte à affronter les périls de la mer¹. Cette expression « périls de la mer » comprend l'ensemble des dangers que l'on peut rencontrer en mer. Alain Le Bayon définit le péril de la mer comme étant « tout évènement anormalement pénible survenu au cours de l'expédition maritime »². Le péril en lui-même est une « situation, un état où un danger menace l'existence de quelqu'un ou de quelque chose »³. Dans le cas particulier des périls de la mer, on peut donc facilement comprendre que c'est l'existence de l'équipage, les passagers et le navire qui sont menacés. Ces périls – hautes vagues, pluie ou vent, visibilité nulle, courants... sont la cause première des naufrages au temps des navires construits en bois. Les périls sont donc la source principale de l'insécurité en mer. Leur impact sur les navires diminuera avec l'arrivée, de progrès techniques et notamment de la coque en acier⁴.

3.2.2 Les raisons tenant aux navires et aux marins

Avant l'apparition des coques en acier, le navire reste un bâtiment fragile et peu manœuvrable. Toutefois, l'arrivée du kogge fin XIIème siècle - « navire hanséatique par excellence »⁵ montre que l'on peut construire de grands navires (trente mètres de longueur sur sept mètres de largeur avec un tirant d'eau trois mètres) tout en conservant des capacités de maniabilité correctes.

Le Moyen Âge va aussi contribuer à l'amélioration des conditions de vie à bord des navires, l'adjonction d'une quille sur la coque du navire assurant davantage de stabilité et la

¹ DU PONTAVICE E., « Droit maritime », 11ème édition, Paris, Précis Dalloz, 1991, 751 pages, page 32. Selon M. du Pontavice, le navire est « un engin flottant de nature mobilière affecté à une navigation qui l'expose habituellement aux risques de la mer. »

² LE BAYON A., « Dictionnaire de droit maritime », , Presse universitaire de Rennes, Rennes, 2004, p280 .

³Petit Larousse en couleurs, « Librairie Larousse », 1990, p134.

⁴ BEURIER J.-P. « Droits maritimes, Paris », Dalloz, 2008, page 31.

⁵ DOLLINGER P., La Hanse XIIe – XVIIe siècles, Poitiers, Aubier, 1988, page 177.

multiplication des voiles et mâts renforçant la navigabilité¹. Les problèmes vont se trouver lors du chargement, où sur le pont les règles d'arrimage et les notions de coefficients de sécurité ne seront pas toujours respectées. Ceinturer le navire de cordage et laisser filler une ancre restent aussi de faibles moyens de lutter contre les périls de la mer. D'un point de vue pratique, les tempêtes masquaient les étoiles et vouloir se diriger grâce à elles tombait alors dans le champ de l'impossible. Certains capitaines avaient recours à la pratique de la sonde¹¹ pour remédier à ce problème, surtout en haute mer².

Les gens de mer quant à eux ont plus souvent le pied terrien que marin et ne sont donc pas toujours formés aux rudes conditions de navigation. Il suffit de repenser à la façon dont étaient parfois embauchés les marins dans les tavernes, en Angleterre encore plus qu'en France. Les erreurs sont fréquentes et le facteur humain demeurait, comme aujourd'hui, l'une des causes principales de naufrage. En 1785, un Mémoire sur les Ecoles d'hydrographie fait état de la mauvaise formation que reçoivent les gens de mer dans ces établissements : « les inconvénients qui résultent de ce défaut d'instruction sont d'autant plus grands que les examens de réception des Capitaines de navires marchands ne sont pas ordinairement assez sévères, et ne suffisent pas pour faire reconnaître les talents et les capacités de ceux qui se présentent pour être admis à ce grade ; ensuite qu'on accorde trop souvent le droit de commander les navires pour les voyageurs de long cours à des hommes qui n'ont pas les connaissances nécessaires, qui ne méritent pas la confiance des armateurs, et sont dans l'ignorance pour exposer les équipages, les navires et les cargaisons à de très grands dangers »³. La formation des gens de mer est donc une composante indissociable de la sécurité en mer.

3.2.3 Impact des catastrophes sur la sécurité maritime

Certaines de ces catastrophes ont eu un impact important sur la réglementation de la sécurité maritime. Dès le début du 20^{ème} siècle, le naufrage du Titanic fut à l'origine de la Convention Internationale sur la Sauvegarde de la vie en mer. Dans la deuxième moitié du 20^{ème} siècle, avec une prise de conscience collective de l'inacceptabilité des grandes catastrophes (essentiellement celles qui affectent les Etats-Unis et l'Europe) et le pouvoir médiatique grandissant, cette réglementation par

¹Idem.

²BOISSON P., « Politiques et Droit de la Sécurité Maritime », Paris, Bureau Veritas, 1998, p25..

³ Mémoire sur les Ecoles d'hydrographie, 1785, Archives départementales de Nantes.

les désastres a été un moteur important de l'évolution de la réglementation internationale.

3.3 Les réglementations de la sécurité maritime

La réglementation internationale de la sécurité du transport maritime a pour objectif la protection de la vie humaine et de l'environnement. Ce régime se compose des Conventions Internationales développées et adoptées par l'Organisation Maritime Internationale, une institution spécialisée des Nations Unies chargée des questions de la sécurité maritime. Elle compte actuellement 165 États Membres et deux États associés. L'OMI est une organisation technique et la plupart de ses travaux sont effectués par des comités et sous-comités, dont le plus ancien est le Comité de la sécurité maritime (Maritime Safety Committee - MSC). Le Comité de la protection du milieu marin (Marine Environment Protection Committee - MEPC) est chargé de coordonner les activités dans le domaine de la prévention et de la maîtrise de la pollution. Les deux Conventions majeures sont la Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS - International Convention for the Safety of Life at Sea) et la Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)¹.

3.3.1 La loi du Pavillon

La loi du Pavillon est l'expression de la souveraineté d'un Etat sur un navire. Pour autant, elle implique également des obligations. Les Conventions internationales confient en effet la responsabilité de leur mise en œuvre en premier lieu à l'Etat du Pavillon, c'est-à-dire celui auprès duquel est immatriculé le navire. Pour ce faire, les Etats peuvent choisir d'exercer leur contrôle directement ou de déléguer leurs fonctions (en totalité ou en partie) à des organismes qu'ils habilite à cet effet (les sociétés de classification).

3.3.2 le contrôle

Le contrôle par les Etats des Ports est une seconde catégorie de contrôle. L'escale des navires est en effet le moment privilégié pour effectuer des visites d'inspection visant à prévenir les risques. L'inspection d'un navire doit être limitée à l'examen des certificats, registres ou

¹ Boisson, op.cit p 30

autres documents dont le navire est tenu d' être muni. Une inspection plus poussée peut être diligentée dans trois cas de figure: s' il y a de sérieuses raisons de penser que l'état du navire ne correspond pas aux mentions portées sur les documents ; si la teneur des documents ne suffit pas pour vérifier l'infraction présumée ; si le navire ne dispose pas des documents exigibles.

3.3.3 La classification

La classification, réalisée par les sociétés de classification, engendre une troisième catégorie de visites qui s'ajoute aux contrôles par l'Etat du Pavillon et aux inspections par l'Etat du Port. Les sociétés de classification assurent deux missions essentielles : La première consiste à élaborer des règles de sécurité pour les navires, portant principalement sur la solidité structurelle de la coque ainsi que sur la fiabilité des machines et des équipements, et à vérifier leur application au moyen de visites et d'inspections tout au long du cycle de vie du navire. Cette classification du navire est une activité privée réalisée à la demande de l'armateur ; La seconde mission relève d'une délégation de compétence des Etats du Pavillon. Les plus importantes sociétés de classification sont regroupées au sein de l'IACS (International Association of Classification Societies).

3.3.4 Les assurances :

Les assurances en matière de transport maritime portent sur trois types de risques différents, qui sont eux-mêmes garantis par des assureurs de nature distincte. Tout d' abord, il y a l'assurance des navires eux-mêmes contre le risque de perte ou d' avarie. C' est l'assurance corps qui assure la coque et les machines du navire. Le deuxième volet de l'assurance maritime est l'assurance des cargaisons. C' est l'assurance facultés. Ces deux marchés placés sur le marché des compagnies à prime fixe ne présentent pas de particularité notable. Le troisième volet est l'assurance de la responsabilité des transporteurs. Le marché de la responsabilité - les dommages causés aux tiers en raison du navire - des propriétaires de navires et des transporteurs maritimes est placé sur un marché couvert par des mutuelles d'armateurs, les Protection and Indemnity clubs (P and I clubs). Ces clubs sont des organismes mutualistes à but non lucratif, qui se sont développés à partir du milieu du 19ème siècle.

3.4 La responsabilité renforcée de certains acteurs

Les capitaines de navire et les pilotes sont particulièrement touchés par le renforcement de leur responsabilité. Les pilotes hauturiers sont chargés d'ouvrir des routes nouvelles et sont responsables, lorsqu'il est nécessaire d'emprunter certains chenaux plutôt que d'autres, des obligations de vérification pour savoir si le navire peut passer ou non. Ainsi, lorsque le navire est naufragé par la faute du pilote, celui-ci peut être jugé directement à bord et mis à mort s'il n'a pas de quoi payer. Les rôles d'Oléron prévoient une amende toute aussi sévère pour des lamaneurs qui travaillent avec des naufrageurs, notamment en Bretagne. Cette responsabilité accrue oblige donc les capitaines et pilotes à maintenir le navire dans des conditions propres à lui assurer une bonne tenue en mer. Par cette bonne tenue, est aussi consolidée la sécurité à bord du navire.

3.5 Les conditions de délivrance de titre de sécurité pour les NGV :

Pour avoir une autorisation de navigué en mer, il a des textes nationaux qui déterminent les règles générales auxquelles doivent satisfaire les navires de chaque Etat membre conformément aux dispositions internationales en vigueur lorsque celles-ci ont lieu de s'appliquer. Ces règles portent sur¹ :

- la construction (cloisonnement, stabilité, installations électriques, etc.) ;
- les appareils propulsifs et les appareils auxiliaires ;
- les moyens de sauvetage (embarcations radeaux, engins) ;
- les moyens de lutte contre l'incendie et les voies d'eau ;
- l'habitabilité, l'hygiène et le service médical a bord ;
- les moyens de transmission (radiotélégraphie, radiotéléphonie, signaux optiques) ;
- les instruments et documents nautiques ;
- les règles spéciales relatives au transport de passagers ;
- les chargements et l'arrimage des marchandises particulièrement des marchandises dangereuses ;
- la gestion de la sécurité a bord.

¹ BEURIER J.-P. « Droits maritimes », Paris, Dalloz, 2008, p40.

3.6 La révision de la réglementation de la sécurité navire à passagers par le conseil européen

Le 1er décembre 2016, le Conseil a adopté une orientation générale relative à deux propositions visant à actualiser et réviser les règles de sécurité communes pour les navires à passagers. Le projet de directive modificative sur les règles et normes de sécurité pour les navires à passagers contient l'ensemble de règles le plus détaillé de l'UE en la matière. Le projet de directive sur les inspections des navires rouliers et des engins à grande vitesse porte sur les risques spécifiques pour la sécurité que présentent ces navires.

La révision a pour but de simplifier les règles et de réduire le coût administratif, tout en rendant les voyages maritimes plus sûrs. Les propositions ont été présentées par la Commission en juin 2016 à l'issue d'un réexamen complet des règles de sécurité pour les navires à passagers.

- La directive (**Directive 2009/45/CE**) "générale" relative aux règles et normes de sécurité pour les navires à passagers fixe en détail les exigences techniques auxquelles les navires doivent se conformer, qui concernent notamment la construction, la stabilité et la protection contre l'incendie. Elle s'applique aux navires construits en acier ou en matériaux équivalents, et concerne donc la plupart des navires à passagers modernes. La révision clarifie et simplifie ces règles et normes afin qu'il soit plus simple de les mettre à jour, de les contrôler et de veiller à leur respect. Par exemple, elle réserve aux autorités nationales la réglementation des petits navires d'une longueur de moins de 24 mètres pour tenir compte du fait que ceux-ci sont plus sensibles aux conditions d'exploitation locales et présentent généralement un risque moins élevé.
- La directive actuelle relative aux visites pour les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse prévoit différents types d'inspections pour ces navires. Les nouvelles règles créeront un régime rationalisé mais robuste d'inspections qui supprimera les chevauchements, réduira la charge administrative pesant sur les propriétaires de navires et augmentera le temps pendant lequel le navire peut être commercialement exploité. Parallèlement, elles permettent de rationaliser les efforts

réalisés par les autorités des États membres en matière d'inspections, tout en continuant d'assurer un niveau commun de sécurité élevé.

Après un réexamen de la législation de l'Union en matière de sécurité des navires à passagers, la Commission a proposé un certain nombre de modifications pour simplifier les règles en vigueur et réduire les coûts administratifs, tout en rendant les voyages maritimes plus sûrs. La proposition de directive précise les exigences techniques en matière de construction, de stabilité et de prévention des incendies applicables aux navires effectuant des voyages sur des routes maritimes nationales. La redéfinition des normes devrait garantir des interprétations uniformes d'un État à l'autre et rendre les règles plus faciles à mettre à jour, suivre et faire respecter.

L'accent est mis sur la réduction des probabilités d'accidents et sur l'amélioration de la capacité de survie, adoptant ainsi la notion suivante : « la meilleure embarcation de sauvetage d'un navire est le navire lui-même ».

➤ **Quelques Règles et normes de sécurité des navires à passagers : accorder par le conseil européen¹**

- «conventions internationales»: la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS de 1974), telle que modifiée, et la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, ainsi que les protocoles et les modifications y afférents;
- «recueil HSC»: le «recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse», contenu dans la résolution CSM.36(63) du comité de la sécurité maritime de l'OMI du 20 mai 1994, dans sa version actualisée;
- navire à passagers effectuant des voyages nationaux au cours desquels il ne se trouve jamais à plus de 20 milles de la côte, où des personnes naufragées peuvent gagner la terre, avec une hauteur de marée moyenne ;
- navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans des zones maritimes où, au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année et d'une période spécifique de l'année dans le cas d'une exploitation limitée à cette période (par exemple: exploitation estivale), la probabilité de rencontrer une hauteur de houle significative supérieure à 2,5 m est inférieure à 10 %, le navire ne se trouvant jamais à plus de 15 milles d'un

¹Directive (UE), 2016/844 de la Commission, du 27 mai 2016.

refuge ni à plus de 5 milles de la côte, où des personnes naufragées peuvent gagner la terre, avec une hauteur de marée moyenne.

- Un État d'accueil peut inspecter un navire à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse effectuant un voyage national et vérifier ses documents, conformément aux dispositions de la directive 95/21/CE.

Conclusion :

Le transport maritime est incontestablement le moteur de la croissance commerciale si nous savons que 75% des espaces de la terre sont constitués des océans et 90 % des échanges commerciaux s'y effectuent tout ou en partie par voie maritime. De façon plus précise, des milliers de personnes et marchandises empruntent annuellement la voie maritime, omettant souvent de préciser que la maritimisation est un serviteur du commerce mondial international qui facilite et contribue à la globalisation.

Chapitre III

Section 01 : Présentation de l'ENTMV

Introduction :

Le transport maritime urbain est une activité de transport maritime qui concerne le déplacement des personnes entre les ports nationaux, effectuée à bord de navires à passagers. Ce dernier a entré dans la planification de l'ENTMV en 2003, en 2015 l'entreprise à lancer sa première ligne. Dans ce chapitre on va essayer d'analyser l'état des lieux de cette récente activité en Algérie.

1.1 Historique

L'entreprise nationale de transport maritime des voyageurs (ENTMV) faisait partie de la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN). Cette dernière, étant la première entreprise de transport maritime en Algérie, a été créée le 31/12/1963, par décret n° : 63-489. Elle était d'une grande importance stratégique dans l'économie nationale.

Issue de la restructuration de la SNTM /CNAN (Société Nationale de Transport Maritime et Compagnie Nationale Algérienne de Navigation), l'entreprise nationale de transport maritime des voyageurs (ENTMV), ou plus communément appelée Algérie-Ferries, est ainsi créée par décret n° 87-155 du 14 juillet 1987. Son champ d'intervention est clairement défini par sa propre dénomination : assurer, développer, moderniser et rentabiliser toutes les activités inhérentes au transport maritime des voyageurs, mais aussi au fret par voie de mer. A compter du 07 avril 1990, l'ENTMV/Algérie-Ferries prend le statut d'entreprise publique économique (EPE) en application du décret n°88/01 du 12 janvier 1988 portant loi d'orientation sur les entreprises publique économiques.



Figure 06 : Logo ENTMV

1.1.1 Les missions

Sous tutelle du ministère des transports l'entreprise publique Algérie-Ferries a pour principales missions le transport maritime de voyageurs et de véhicules, le transport maritime du fret. Sa vocation étant réputée commerçante, l'entreprise intervient aussi dans la gestion

d'activités annexes au transport maritime et notamment la consignation des navires de transport de passagers, et la vente de billetterie maritime.

L'ENTMV emploie 1584 personnes au sein de son service. Le personnel navigant est composé de 984 personnes dont 189 officiers au sol, l'effectif compte 600 personnes, dont 236 localisées au siège social ; 346 dans les différentes agences et zones portuaires d'Algérie (172 dans la région centre, 59 dans la région Est et 115 dans la région Ouest), 21 personnes quant à elles sont situées à l'étranger (France et Espagne).

1.1.2 La flotte de transport

La flotte de transport maritime de voyageurs composée à l'origine de navires en propriété, a été renforcée à la fin de la décennie 1990 par des navires affrétés en raison du développement du marché et dans le but de pallier aux risques de défaillance de l'ancienne flotte vieillissante.

1.1.3 Les navires en propriété

La flotte en propriété d'Algérie-Ferries a évolué dans le temps à travers les étapes suivantes¹ :

Jusqu'en 1995, la flotte était constituée par cinq car-ferries construits au Japon en 1971 et acquis antérieurement par la CNAN (entreprise mère) sur le marché de l'occasion entre 1971 et 1977. Il s'agissait des car-ferries nommés ci-après :

- El-Djazair
- Tassili
- Tipasa
- Hoggar
- Zeralda

Les deux premiers navires « El-Djazair » et « Tassili » ont été vendus respectivement en mars 2000 et mars 2004. Les navires « Tipasa » et « Zeralda » retirés du service au mois d'octobre 2004, ont été également vendus au mois de mai 2005. Le dernier navire « Hoggar » se trouve actuellement en instance de cession.

Depuis sa création, Algérie-Ferries a toujours eu pour principal souci le transport de ses passagers dans des conditions optimales, de confort et de sécurité.

¹ Service commercial d'ENTMV.

Depuis 1995, Algérie-Ferries a procédé graduellement au renouvellement de l'ancienne flotte héritée de la CNAN, par l'acquisition de trois car-ferries désignés ci-après

Tableau N 01 : Les flottes acquises par Algérie-ferries

Navires	Années et lieux de construction	Années de mise en service
-Tariq Ibn Ziyad	1995- Espagne	1996- Janvier
-Tassili 2	2004- Espagne	2004- Novembre
-El-Djazair 2	2005- Espagne	2005- Mai

Source ENTMV

La flotte en propriété opérationnelle actuellement est composée de ces trois navires nommés précédemment.

1.1.4 Les navires affrétés :

Le carferry « Elyros » est la flotte affrété pour la saison estivale par l'Entreprise Nationale de Transport Maritime des Voyageurs (ENTMV) pour assurer le transport des voyageurs à partir du port d'Oran vers les ports de Marseille (France) et d'Alicante (Espagne).

«Elyros» dispose d'une capacité d'accueil de 2000 voyageurs et de 600 véhicules. Il vient s'ajouter à la flotte de bateaux mobilisés pour assurer le transport des voyageurs durant la saison estivale en cours.

1.2 Le réseau maritime

La flotte Algérie-Ferries assure toute l'année des liaisons régulières entre l'Algérie et les ports européens de Marseille (France), alicante, Barcelone (Espagne).

Avec trois car-ferries (le Tariq Ibn Ziyad, le tassili 2 et El-Djazair 2) Algérie-Ferries desserve les lignes de France et d'Espagne ci-après :

Réseau France

Alger – Marseille – Alger

Oran – Marseille – Oran

Annaba – Marseille – Annaba

Skikda – Marseille –Skikda

Bejaia – Marseille – Bejaia

Réseau Espagne

Alger - Alicante - Alger

Oran - Alicante - Oran

Alger - Barcelone – Alger

1.3 L'organisation

En vertu de son statut d'entreprise publique économique, Algérie-Ferries est dotée d'un conseil d'administration composé de neuf membres dont un président chargé de la direction générale et assisté par des directeurs centraux.

1.3.1 Structures centrales

L'ENTMV dispose d'un siège social sis à Alger, 5 et 6 ruesj.Nehru, qui comprend cinq directions centrales :

- Direction commerciale
- Direction de l'armement (gestion du personnel navigant)
- Direction technique
- Direction de l'administration et des moyens
- Direction de finances et de la comptabilité

Ce dispositif organisationnel est complété par divers services chargés des taches d'intérêt commun : juridique, études et synthèses, audit, sécurité...etc.

1.3.2 Structures régionales

Pour les besoins de ses activités commerciales, Algérie-Ferries dispose d'un réseau commercial de 29 agences de vente de billetterie de voyages, dont 26 en Algérie et 3 en France. L'implantation géographique de ce réseau d'agences est la suivante :

- **En Algérie**

Région centre : une direction générale sise à Alger et onze agences : Alger (3 agences), TiziOuzou, Bejaia, Sétif, Chlef, Médéa, Blida, Thénia.

Région ouest : une direction régionale sise à Oran et neuf agences : Oran (2 agences), Maghnia, Ghazaouat, Ghilizane, sidi bel Abbes, mascara, Mostaganem, Ain Temouchent.

Région est : une direction régionale sise à Annaba et six agences : Annaba, Constantine, Skikda, Jijel, Guelma, souk Ahras.

- **En France**

Une direction régionale sise à Marseille et trois agences : Marseille, Lyon, paris.

1.3.3 Les agences de consignation

Le réseau d'agences commerciales de vente de billetterie de voyages est complété par des structures de consignation de navire implanté en Algérie dans les ports ci-après : Oran, Alger, Bejaia, Skikda et Annaba.

Algérie ferries assure elle-même la consignation de ses propres navires ainsi que ceux de la SNCM (La Société Nationale Corse Méditerranée, une compagnie française de navigation maritime) dont elle est le représentant en Algérie et ce dans le cadre de la réciprocité entre les deux armements.

Section 02 : La notion transport maritime urbain des voyageurs en Algérie

Les grandes villes algérienne (Oran, Alger, Annaba) sont connue par l'ixode rural, qui a mené a une grande pression surtout dans la période estival, qui entrave la circulation routier, les activités touristique et les touristes de se déplacer. Ceci qui a poussé le ministre de travaux publics et des transports à chercher des solutions qui allégeront cette pression. Parmi ces solutions est celle du transport maritime urbain qui s'en charge de transporter des voyageurs sur différente stations, tout en se basant sur les stations les plus fréquenté.

2.1 Création et lancement de transport maritime urbain

Le projet de création de lignes maritimes de transport urbain à Alger est en gestation depuis 2003. Il a été réactualisé en février 2014 dans le cadre de la lutte contre la congestion du trafic automobile dans la wilaya d'Alger, et pour offrir des opportunités pour le tourisme dans la baie d'Alger.

En fin le projet de transport maritime urbain et de plaisance maritime en était soumise activité en juillet 2016 par un décret ministérielle qui est le suivant :

Décret exécutif n 16-203 du 20 Chaoual 1437 correspondant au 25 juillet 2016 fixant les conditions et les modalités d'exercice des activités de transport maritime urbain et de plaisance maritime².

Les activités de transport maritime urbain et de plaisance maritime entrant dans le champ d'application du présent décret sont :

- a) le transport maritime urbain ;
- b) le pescatourisme ;
- c) la balade en mer ;
- d) le bateau-restaurant ;
- e) la plaisance sur des engins nautiques à moteur.

² Journal officiel, Correspondant au 27 juillet 2016, p5.

Il est entendu au sens du présent décret par :

- **Transport maritime urbain** : activité de transport maritime régulier de personnes entre les ports nationaux, effectuée à bord de navires à passagers ;
- **Pescatourisme** : opération d'embarquement de passagers à bord des navires armés et équipés à la pêche ou navires aquacoles, à titre d'activité complémentaire de plaisance, pour leur faire découvrir le métier de marin pêcheur ou d'aquaculteur ainsi que le milieu marin ;
- **Balade en mer**: activité de plaisance d'embarquement de passagers pour une virée en mer à bord de navires à proximité du littoral ;
- **Bateau-restaurant** : activité de plaisance et de restauration à bord d'un bateau itinérant ou bateau stationnaire conçu ou aménagé, amarré à quai à l'intérieur des ports de pêche et/ou ports de plaisance ;
- **Plaisance sur des engins nautiques à moteur** : activité de plaisance au moyen de location d'engins nautiques à moteur au profit de tiers

Les navires exploités dans le cadre du transport maritime urbain doivent disposer d'une longueur comprise entre 24 et 40 mètres et conformes aux normes de sécurité de la construction, de l'équipement et de l'exploitation prévues par la législation et la réglementation en vigueur. L'exercice de l'activité du transport maritime urbain, est autorisé de jour comme de nuit.

Pour pouvoir faciliter les déplacements des voyageurs et des touristes, l'entreprise utilise des monocoques de types de navire à grande vitesse (NGV, ou en anglais **HSC High Speed Craft**) caractérisés par leur grande vitesse et facilité de navigation. Les NGV sont généralement affectés au transport de passagers et des véhicules. De tels bateaux sont notamment en service sur des liaisons de quelques heures.

Problématiques des NGV³

- Inconfort des passagers et surcharges structurales par mer agitée pouvant empêcher l'exploitation au-dessus d'un certain état de mer. Ce point peut être en partie réglé par une augmentation des dimensions du navire ou par l'emploi d'une stabilisation active dans le cas des hydroptères de deuxième génération.

³www.Wikipedia.com

- Rentabilité d'exploitation à grande vitesse difficile à obtenir compte tenu de l'évolution du prix du carburant et l'importante consommation à vitesse élevée. Ce deuxième point risque de rester sans solution autre que celle de réduire la vitesse. Début 2008, il semble que les armateurs n'envisagent plus de faire construire ou de mettre en service régulier des navires dépassant les 30 nœuds. Pierre Mattei, DG de Corsica Ferries, souligne : « notre politique est de ne plus investir en NGV (40 nds), mais en Méga Express » (navires ayant plus de capacité commerciale mais moins rapides : 26 à 30 nds).

La compagnie LD Lines avait mis en service en 2009 le *Norman Arrow* (en) (numéro IMO 9501590) : un catamaran *wave-piercer* Incat de 112 mètres de long, de jauge brute 10503, capable d'atteindre une vitesse élevée (40 nœuds) grâce à sa grande longueur; ce navire pouvant transporter 1 200 passagers et 417 voitures, ou 195 voitures et 30 poids lourds. En 2011, le navire était exploité sur une liaison rapide entre Le Havre et Portsmouth, en complément du service classique en ferry de la compagnie. LD Lines a, néanmoins, renoncé à poursuivre cette expérience. La chute des prix sur le marché transmanche, cumulée à des coûts d'exploitation importants avec le renchérissement du carburant, n'assuraient en effet plus la viabilité de ce service à grande vitesse.

La navette Algérie Ferries est une connexion par ferry moderne et rapide reliant les villes du littoral algérien. L'entreprise dispose deux bateaux monocoque NGV et elle a affrété 3 autres auprès d'un armateur italien, « capitain Morgan », pour pouvoir satisfaire les passagers.

2.2 Les différents monocoques (NGV) d'Algérie ferries

- **Le Badji Mokhtar II** : Construits en 2011 dans les chantiers Italiens de HSC Shipyard mesure 38 mètres de long pour une largeur de 7 mètres, et peut transporter jusqu'à 206 passagers, en atteignant une vitesse de 30 nœuds.

Leurs coques en aluminium sont revêtues d'une peinture en silicone écologique, le design de leurs coques leur offre ainsi une meilleure pénétration dans l'eau permettent d'économiser de 5% à 7% de carburant.

- **Le Seraïdi** : ce monocoque a les mêmes capacités de celui de précédent
- **Ischiamar**: mesure 40 mètres de long pour une largeur de 7 mètres, et peut transporter jusqu'à 300 passagers, en atteignant une vitesse de 30 nœuds.

- **Maria Donata:** mesure 40 mètres de long pour une largeur de 7 mètres, et peut transporter jusqu'à 340 passagers, en atteignant une vitesse de 30 nœuds.
- **Ischiamar III :** mesure 40 mètres de long pour une largeur de 7 mètres, et peut transporter jusqu'à 350 passagers, en atteignant une vitesse de 30 nœuds.

2.3 L'équipage d'un navire :

Chaque monocoque a besoin d'une équipes de 6 personnes pour navigué, est cette équipes est composé de : commandant de bord, lieutenant, chef mécanicien, 2 matelots et un graisseur est chacun eux a son rôle ;

➤ Le commandant de bord

Taches relatives à la sécurité

Le capitaine est responsable :

- Du respect de l'application des règlements en matière de sécurité.
- Il est responsable de ses officiers charges de la sécurité et de la répartition du travail qui leur permet d'assurer les fonctions sécurité tout en assurant leurs activités professionnelles.
- De la formation de son équipage en matière de sécurité. A ce titre, il doit veiller à ce que ses chefs de services aient des connaissances suffisantes pour assure la sécurité du navire et des passagers.
- De la vérification et contrôle du contenu des documents à transmettre a la compagnie ainsi que tous les enregistrements réguliers de gestion par les chefs de service pont et machine.
- De la mise en œuvre et de l'application du SMS.

Les taches relatives à la sûreté

- Appliquer les instructions, procédures et taches affectées selon les dispositions opérationnelles du plan de sureté navire (SSP).

➤ **Lieutenant**

Tache relative à la sécurité :

- Diriger et former l'équipage aux exercices de sécurité incendie.
- Procéder au contrôle du bon fonctionnement des équipements et matériel de sécurité.
- Observer les règles d'hygiène et de vie commune à bord (comportement, maintien de la cabine et literie en état de propreté, respect du sommeil d'autrui, etc.)
- Durant et en dehors des heures de service :
 - ✓ Observer et appliquer les consignes de vigilance.
 - ✓ Faire appliquer et respecter les consignes de prévention et de lutte contre l'incendie.
 - ✓ Faire appliquer et respecter les consignes d'abandon du navire et de survie en mer.
 - ✓ Observer et appliquer les consignes de prévention contre la pollution du milieu marin par les hydrocarbures ou autres déchets.
 - ✓ Observer et appliquer les règles d'entraide et de solidarité de la vie humaine en mer.
- Veiller à ce que l'affichage des pictogrammes (IMO signe) liés à la sécurité incendie à bord soit conforme au plan d'incendie approuvé.

Taches relative a la sûreté :

- Appliquer les instructions, procédures et taches affectées selon les dispositions opérationnelles du plan de sûreté navire (SSP).

➤ **Chef mécanicien**

Taches relatives à la sécurité :

- Veille au bon fonctionnement des équipements machine.
- Développe et vulgarise les procédures/ pratiques en matière de sécurité dans son service machine.
- Procède au contrôle régulière des normes et règles de sécurité.
- Procède au contrôle régulier des normes et règles de sécurité.

- Veille à l'utilisation des équipements et le port des vêtements de sécurité.
- Veille à l'observation des consignes de sécurité.
- S'assure de la vérification et de contrôle du contenu des documents à transmettre à la compagnie ainsi que tous les enregistrements réguliers de gestion par les chefs de service pont et machine.
- Organise et conduit des scénarios de simulation de pannes.
- Entreprend les actions nécessaires à la prévention des risques à bord et formule des recommandations par une meilleure prise en charge de cette prévention.

Taches relatives à la sûreté :

Appliquer les instructions, procédures et tache affecté selon les dispositions opérationnelles du plan de sûreté navire (SSP).

➤ **Matelot**

Taches liées à la sécurité :

- Respecter les consignes de prévention et de lutte contre l'incendie.
- Connaitre son rôle de sécurité.

Taches relatives à la sûreté :

- appliquer les instructions, procédures et taches affecté selon les dispositions opérationnelles du plan de sûreté navire (SSP).

➤ **Graisier**

- rôle abondant.
- rôle incendie.
- Participe aux exercices de sécurité.
- Appliquer strictement la réglementation relative à la protection de l'environnement marin mari port.

Taches relatives à la sûreté :

- appliquer les instructions, procédures et taches affecté selon les dispositions opérationnelles du plan de sûreté navire (SSP).

Section 03 : Les Activité commerciale de l'ENTMV

3.1 Les différentes lignes

L'ENTMV réalise ses prestations à travers la différente ligne suivante :

Alger-Tamenfouste (laperouze) : comprend une ligne entre deux ports de pêche avec une capacité de 206 passagers. Le premier départ est programmé à 8h30mn à partir du port d'Alger. Chaque trajet prend 40mn de temps, il fait 4 a 6 navette par jour selon les conditions météorologiques.

Alger-el Djamila (ex : la madrague) : comprend une ligne entre deux ports de pêche avec une capacité passagers maximum de 300. Le premier départ à 8h30mn de port d'Alger.

Chaque trajet prend 40mn de temps, il fait 4 a 6 navettes par jour, selon les conditions météorologiques.

Alger-Bejaia : comprend une ligne entre trois ports (port d'Alger, le port de Bejaia et le port de tamenfouste) avec un escale à tamenfouste. Sa capacité est de 206 passagers. Son premier départ est à 7h30mn. Chaque trajet prend 4h de temps, il fait un aller retour un jour sur deux.

Oran-Ain-Türk : c'est la station la plus importante et la plus rentable, c'est pour cela que l'entreprise a consacré deux monocoque entre deux ports de pêche. qui ont une capacité de prendre jusqu'à 300 et de 350 passagers. Le premier départ c'est à 7h30mn et le deuxième c'est à 8h30mn. Chaque trajet prend 40mn de temps, et chaque navire fait 4 a 6 navette par jour selon les condition météorologiques.

3.2 Production physique de chaque ligne

La première ligne qui a été mise en œuvre est celle reliant la pêcherie d'Alger au port d'el-djamila en 2014. Selon le service commercial de l'ENTMV cette première année n'a pas été comptabilisée par l'ENTMV, c'était une période d'essai. À partir de l'année suivante, 2015, les statistiques concernant le nombre de traversée et de passagers sont disponibles, année pendant laquelle cette ligne était la seule en activité dans le secteur du transport maritime urbain au niveau national.

L'année 2016 a vu l'entrée en activité de trois nouvelles lignes, qui sont :Alger-Tamenfouste, Alger-Bejaia et Oran-Ain-Türk. Concernant celles-ci, l'entreprise a fait ses statistiques dès le début de leur activité.

On tient à souligner que toutes ces lignes ne sont opérationnelles que pendant la période estivale principalement pour une raison de rentabilité.

Tableau N°02 : nombres de traversées et de passagers des différentes lignes maritimes urbaines algériennes sur la période 2016-2017.

Alger-el Djamila (ex : la madrague) :

Année	2015	2016	2017
Nombres de Traversées	350	260	300
Nombres de Passager	106000	50000	66700

Source : ENTMV

Tableau N°03 : nombres de traversées et de passagers des différentes lignes maritimes urbaines algériennes sur la période 2015-2017.

Alger-Tamenfouste (laperouze) :

Année	2016	2017
Nombre de Traversées	300	360
Nombre de passagers	2000	1500

Source : ENTMV

Tableau N°04 : nombres de traversées et de passagers des différentes lignes maritimes urbaines algériennes sur la période 2016-2017.

Alger-Bejaia :

Année	2016	2017
Nombre de Traversées	45	55
Nombre de passagers	1100	2000

Source : ENTMV

Tableau N°05 : nombres de traversées et de passagers des différentes lignes maritimes urbaines algériennes sur la période 2016-2017.

Oran-Ain-Türk :

Année	2016	2017
Nombre de Traversées	400	530
Nombre de passagers	80000	98000

Source : ENTMV

3.3 Les tarifs :

Les sommes sont prises en centime de dinar algérien (DA) :

Tableau N°06 : les tarifs de différentes lignes maritimes urbaines algériennes sur la période 2016-2017

Lignes	Alger-Tamenfouste	Alger-el Djamila	Alger-Bejaia	Oran-Ain Türk
Adulte	200 da	200 da	1300 da	200 da
enfant	100 da	100 da	700 da	100 da

Source :ENTMV

Les billets sont disponibles au niveau du guichet, qui se trouve à chaque quai de navire. La validité de billet est d'une journée. En cas de retard le billet n'est pas remboursable. Leur impression est assurée par l'Entreprise de transport urbain et suburbain d'Alger (ETUSA).

Interprétation

L'ENTMV a annoncé plus de 133100 passagers qui ont été enregistrés dans la saison estivale 2016 contre 168200 en 2017, soit une augmentation de 35100 passagers. Cette augmentation inattendue par les responsables de l'entreprise représente une bonne motivation pour investir plus dans le domaine de transport maritime urbain.

En ce qui concerne les tarifs, à l'ouverture du service en 2014 avec la ligne Alger-el Djamila, le prix de la place est de 50 DA. Selon l'ex ministre des transports, Amar Ghoul, il s'agit d'un tarif subventionné par l'État. Quelque temps plus tard, ces tarifs ont fortement augmenté (quadruplé), comparant les tarifs avec ceux routiers ;

La ligne Alger – el Djamila a été la seule ligne lancée en 2015 c'est pour cela le nombre de passagers a été 106000 passagers puis en 2016 a connu une chute jusqu'à 50000 passagers, cela revient par rapport aux prix en 2015 qui a été à 50 da et la curiosité des gens d'essayer un nouveau mode de transport, par contre en 2016 et 2017 l'entreprise a ajouté quatre (03) lignes donc les voyageurs peuvent avoir le choix et le prix a été augmenté même quadruplé qui a induit à un manque de fréquentation des gens.

Tableau N°07 : les tarifs des transports routiers urbains algériens sur la période 2016-2017.

Lignes	Alger-Tamenfouste	Alger-el Djamila	Alger-Bejaia	Oran-Ain Türk
Taxi	150 da	200 da	700 da	200 da
bus	20 da	30 da	320 da	60 da

Remarque :

Il nous semble important de comparer ces tarifs maritimes avec les tarifs routiers pour les mêmes lignes de transport ; on remarque que les tarifs des taxis sont presque équivalents aux tarifs de transport maritime, par contre les tarifs des bus sont beaucoup moins chers que les

tarifs par voie maritime ce qui cause un manque de fréquentation et de manque de rentabilité pour l'entreprise.

3.4 Maintenance et Entretien des navires

Les arrêts techniques des navires de la flotte de l'ENTMV se font exclusivement auprès du chantier naval national ERENAV, à hauteur de 60% des travaux, contribuant ainsi à la promotion de l'outil de la production nationale, conformément aux orientations de l'état.

Le reste des travaux, confiés directement à leurs fabricants, concerne surtout les équipements sensibles.

3.5 Les contraintes de l'ENTMV

- L'insuffisance des capacités de transport de l'ENTMV par rapport à la demande du marché ;
- La rareté et le coût de l'affrètement, qui seront également résorbés avec les nouvelles acquisitions ;
- les capacités portuaires :
 - L'insuffisance des infrastructures portuaires et des capacités d'accueil des passagers (gares maritimes et quais) ; les prestations portuaires en Algérie restent toujours indexées sur le Dollar.
- La façade côtière, est fortement exposée au vent.

3.6 Perspectives de L'ENTMV dans le transport maritime urbain

- Lancement des dessertes maritimes de proximité : Tipasa, Sidi Fredj, Alger Port, Les Sablettes, et Cherchell...
- Mise en place des nouveaux ports de pêche et de plaisance dans le cadre d'ajouté des nouvelles arrêts dans la cote nationale ;
- Certification de l'entreprise aux normes ISO (QHSE).
- Mise en place d'un CRM pour une meilleure gestion de la relation client : être plus à l'écoute du client afin de répondre à ses besoins et de le fidéliser.
- Développement d'un site web marchand pour la vente de la billetterie « en ligne » en Algérie.
- Installation d'une connexion internet (WIFI) gratuite à bord du car ferries et des Navires à Grande Vitesse.

- L'ENTMV s'interroge sur la possibilité de maintenir ce genre de transport, tout au long de l'année, surtout pour les navettes les plus fréquentées.
- L'ENTMV travaille actuellement sur un plan d'élargissement des lignes maritimes pour le transport urbain et réconcilie ainsi nos compatriotes avec la mer et les 1600 km de côtes algériennes.

3.7 Les avantages et les insuffisances de transport maritime urbain

3.7.1 Les avantages

- L'Algérie est classée 59^{ème} sur 151 pays côtiers au niveau mondial ;
- Il nous permet d'éviter les désagréments dans les embouteillages et par conséquent il nous permet de gagner du temps ;
- Il est le plus sécurisé par rapport aux autres moyens de transports en ce qui concerne les accidents ;
- Il joue deux rôles au même temps (moyen de transport et de tourisme) ;
- Il s'inscrit dans le domaine du développement durable (moins polluant).

3.7.2 Les insuffisances

- Il est plus coûteux ;
- C'est un moyen de transport saisonnier ;
- Manque de quais de stationnement des navires ;
- L'absence de toute action de marketing menant à la sensibilisation des gens à ce type de transport mène au manque de fréquentation des voyageurs du transport maritime dans leurs déplacements, ce qui cause des problèmes en termes de rentabilité pour l'entreprise ;
- Manque d'expérience des responsables dans le domaine ;
- À l'exception des terminaux gaziers et pétroliers, il y a très peu de travaux d'aménagements des infrastructures portuaires.

3.8 Suggestion

- revoir les tarifs de billet surtout pour les petites distances ;
- Maintenir l'activité, tout au long de l'année ;
- Rénover et élargir les quais de stationnement des monocoques ;
- Sensibiliser les gens à fréquenter ce genre de transport ;

- Changer les horaires des départs en visant les heures de pointe ;
- Formé des responsables plus compétents dans l'activité maritime ;
- Créer des nouvelles stations dans d'autres ville côtiers algérienne (ex : Annaba, Bejaia, Jijel...).
- L'ouverture d'un secteur maritime urbain au privé.

Conclusion

En arrive au terme de ce travail qui consiste a montré la situation actuelle de transport maritime urbain et ses différentes opportunités.

A ce stade on constate que Le transport maritime urbain est le début de développement de transport côtier en Algérie, il est donc nécessaire de mieux développer ce genre de transport et de le bien maitrisée, du moment que c'est une porte ouverte pour une évolution de transport et de tourisme au même temps.

Conclusion Générale

Conclusion générale

Le transport maritime urbain est le moyen de transport le plus complexe, tout de même, aujourd'hui il occupe une place importante dans le domaine des transports pour des raisons diverses.

Il est moins coûteux, les trajets sont généralement moins facturés par rapport au transport routier, ferroviaire et aérien. Il a des avantages environnementaux étant donné qu'il s'inscrit dans le domaine du développement durable, il est le moins polluant et le plus sécurisé par rapport aux autres moyens de transport. De cela la première hypothèse est confirmée: le transport maritime, de manière générale, peut être considéré comme un transport durable.

En Algérie, suite à la restructuration de la Société Nationale de Transport Maritime et Compagnie Nationale Algérienne de Navigation, l'Entreprise Nationale de Transport Maritime des Voyageurs, abrégée ENTMV et communément appelée Algérie-Ferries, a été créée en juillet 1987 afin d'assurer, de développer, de moderniser et rentabiliser toutes les activités inhérentes au transport maritime des voyageurs. Cependant, l'investissement dans le transport maritime urbain en particulier n'a vu le jour que très récemment avec la mise en œuvre de la première ligne maritime urbaine reliant la pêcherie d'Alger au port d'el-Djamila en 2014, suivie de trois autres lignes deux ans plus tard : d'Alger-Tamenfouste, Alger-Bejaia et Oran-Ain Türk. Toutes ces lignes souffrent d'un problème de rentabilité, raisons pour laquelle elles ne sont opérationnelles que pendant la période estivale. Face à ce défi, l'entreprise a pour principal objectif d'améliorer ses conditions dans ce domaine en créant de nouvelles opportunités de développement et de contribuer ainsi au développement local en Algérie possible grâce à son emplacement géographique et la largeur de sa côte maritime de 1622 Km qui la classe en 59^{ème} sur les 151 pays côtiers au niveau mondiale. À ce stade de réflexion on peut confirmer notre deuxième hypothèse : le transport maritime urbain des voyageurs est dans un état embryonnaire en Algérie. Tout de même, le pays dispose d'un potentiel et des capacités lui permettant d'avancer dans ce domaine.

Après notre enquête au sein de l'ENTMV, nous avons constaté que l'incompétence et le manque d'expérience des responsables (personnel mal formé) ; le manque de quais de stationnement des navires ; l'absence de toute action de marketing menant à la sensibilisation des gens à ce type de transport, sont autant de facteurs de blocage du développement de cette

Conclusion générale

activité. En revanche, l'entreprise dispose d'important potentiel qui lui permettra d'améliorer le transport maritime urbain comme le monopole et le financement de l'état.

Pour améliorer le transport maritime urbain, l'entreprise a réalisé une étude de perspective et un plan d'avenir qui va l'aider à améliorer ce domaine, parmi ces perspectives :

- 1) Consacrer plus de budget pour le marketing et le service clientèle (publicité, site internet, carte de fidélité...) dans le but d'attirer plus de clients ;
- 2) Faire un partenariat de formation avec des sociétés étrangères pour pouvoir améliorer les compétences du personnel ;
- 3) Enfin, créer d'autres lignes (Tipaza, Cherchell, Jijel...) a la disposition de ses clients.

Bibliographie

1. Auguste JAL, « Glossaire nautique », édition Firmin didot frères, paris, 1848.
2. BEURIER J.-P, « Droits maritimes », Paris, Dalloz, 2008.
3. BOISSON-P, « Politiques et Droit de la Sécurité Maritime », Paris, Bureau Veritas, 1998.
4. BORIS CHABANEL, « les techniques des transports et la région lyonnaise Rétrospective, actualité, prospective », Février 2007.
5. D.L- NEWMAN, « Terminologie maritime, traduire et communiquer », édition, 1999.
6. DOLLINGER- P, « La Hanse XIIe – XVIIe siècles », Poitiers, Aubier, 1988.
7. DU PONTAVICE-E, « Droit maritime », 11ème édition, Précis Dalloz, Paris, 1991.
8. G.-FIGUIERE – C, « CAMELIO, Dictionnaire du commerce maritime », Edition Infomer, Rennes, 2005.
9. Jeannot-BABENE, « Mémoire de maîtrise en Transport Logistique », IST (2009-2010).
10. J.P-BOUYER-B. Mc-CORMICK,« Logistique-Transport », Edition d'Organisation, 2003.
11. LE BAYON-A, « Dictionnaire de droit maritime », Presse universitaire de Rennes, 2004 .
12. M-NEFOUS, « le nouveau code maritime algérien », mémoire D.E.S.S centre CDMT, université Aix-Marseille, 2000.
13. Mémoire, « les Ecoles d'hydrographie », Archives départementales, Nantes, 1785.

ARTICLES ET REVUES

1. Fiche collègue : « l'âge industriel : la révolution des transports... », Collection Microsoft, Encarta, 2005.
2. Journal officiel de l'Union européenne, Texte consolidé de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et du Protocole de 2002.

3. Journal officiel de la république algérienne et démocratique et populaire, conventions et accords internationaux - lois et décrets arrêtes, décisions, avis, communications et annonces (traduction française).
4. Les missionnaires pensaient civiliser les tribus indiennes et africaines, Collection Microsoft, Encarta, 2005.

WEBOGRAPHIE

1. www.wikipedia.com
2. www.algerieferries.dz

Table des matières

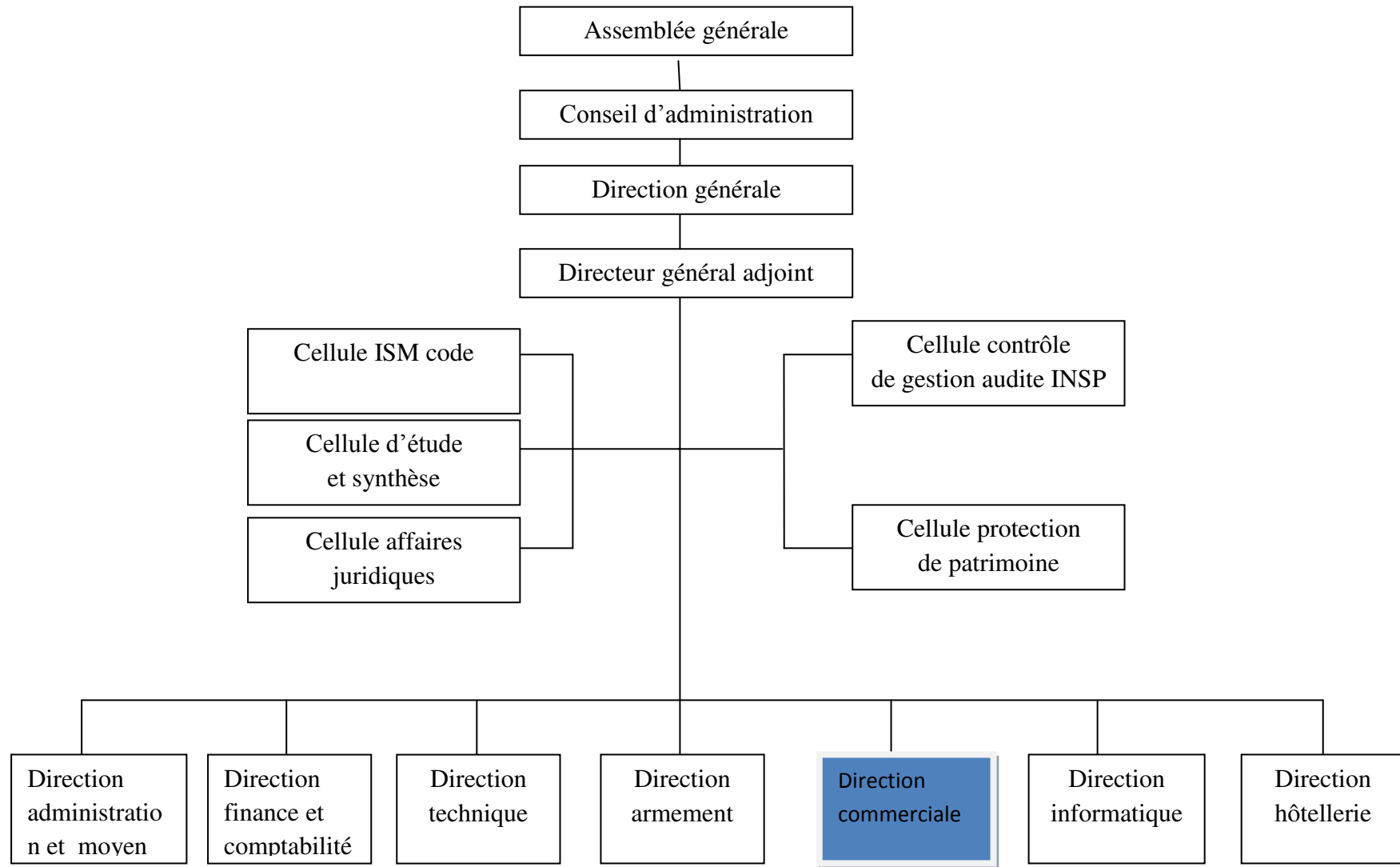
Introduction général	1
Chapitre I le transport maritime urbain évolution et caractéristiques	
Introduction chapitre I.....	4
Section 01 Définition et historique du transport maritime urbain.....	5
1.1 Définition du transport maritime urbain... ..	5
1.2 Historique du transport maritime	6
1.2.1 Apparition des premières embarcations pour la navigation sur l'eau	6
1.2.2 Premières utilisations du vent pour la propulsion des bateaux... ..	7
1.2.3 La machine à vapeur et les transports maritimes	8
Section 02 Les types du transport maritime.....	9
2.1. Bateau-bus.....	10
2.2. Les bacs	10
2.3. Ferry (bateau).....	11
2.4 Liner (paquebot)	11
2.5 Navires à grande vitesse	12
2.6. Navires de croisière	12
2.7. Navire de plaisance à utilisation commerciale.....	13
Section 03 Les intervenants dans le secteur maritime.. ..	13
3.1. Le capitane	14
3.2. Chef d'escale maritime.....	17
3.3 Le transporteur... ..	19
Section 04 : L'avantage et inconvénients du transport maritime... ..	21
4.1. Les avantage du transport maritime	22
4.2. Les inconvénients du transport maritime.....	24
4.2.1. Les émissions de soufre, d'azote et de carbone	24
4.2.2. Le traitement des déchets... ..	24
4.2.3. Nom et nature des gaz polluants : CO2, HC, NOX, SO2	25
Conclusion chapitre I	27
Chapitre II transport maritime des passagers en Algérie	
Introduction chapitre II	28

Section 01 Le secteur du transport maritime en Algérie	28
1.1 Principaux axes stratégiques de la Politique de développement du secteur.....	28
1.1.1 Assumer pleinement des fonctions régaliennes... ..	29
1.1.2 Développement des infrastructures et modernisation et renouvellement Des équipements	30
1.2 Mise en place d'une régulation économique et technique approprié	30
1.3 Développement et encadrement des activités logistiques... ..	31
Section 02 Le cadre juridique du transport maritime en Algérie.	31
2.1. Les ambiguïtés de l'ancien code maritime sur l'activité de transport maritime	31
2.2. Caractères principaux du nouveau code maritime algérien	32
2.3. Les défaillances du nouveau code maritime	33
Section 03 La sécurité maritime des passagers.....	34
3.1 Objectif de la sécurité maritime	34
3.2 Les raisons de l'insécurité en mer	35
3.2.1 Les raisons tenant au caractère particulier de la mer	35
3.2.2 Les raisons tenant aux navires et aux marins	35
3.2.3 Les réglementations de la sécurité maritime	36
3.3 Impact des catastrophes sur la sécurité maritime	37
3.3.1 La loi du Pavillon	37
3.3.2 Le contrôle	37
3.3.3 La classification	38
3.3.4 Les assurances	38
3.4 La responsabilité renforcée de certains acteurs	39
3.5 Les conditions de délivrance de titre de sécurité pour les NGV	39
3.6 La révision de la réglementation de la sécurité navire à passagers par le conseil européen.....	40
Conclusion de chapitre II.....	42
Chapitre III L'études de la structure ENTMV	
Introduction chapitre III.....	43
Section 01 Présentation de l'ENTMV	43
1.1 Historique	43
1.1.1 Les missions.....	43
1.1.2 La flotte de transport.....	43

1.1.3 Les navires en propriété	44
1.1.4 Les navires affrétés	45
1.2 Le réseau maritime	45
1.3 L'organisation	46
1.3.1 Structures centrales	46
1.3.2 Structures régionales	47
1.3.3 Les agences de consignation	47
Section 02 la notion transport maritime urbain des voyageurs en Algérie	48
2.1 Création et lancement de transport maritime urbain	48
2.2 Les différents monocoques (NGV) d'Algérie ferries	50
2.3 L'équipage d'un navire	52
Section 03 les activités commerciales de l'ENTMV	54
3.1 Les différentes lignes	54
3.2 Production physique de chaque ligne	54
3.3 Les Tarifs	56
3.4 Maintenance et Entretien des navires	58
3.5 Les contraintes de l'ENTMV	58
3.6 Perspectives de L'ENTMV dans le transport maritime urbain	58
3.7 Les avantages et les inconvénients de transport maritime urbain	59
3.7.1 Les avantages	59
3.7.2 Les inconvénients	59
3.8 Suggestion	59
Conclusion de chapitre III	60
Conclusion générale	61

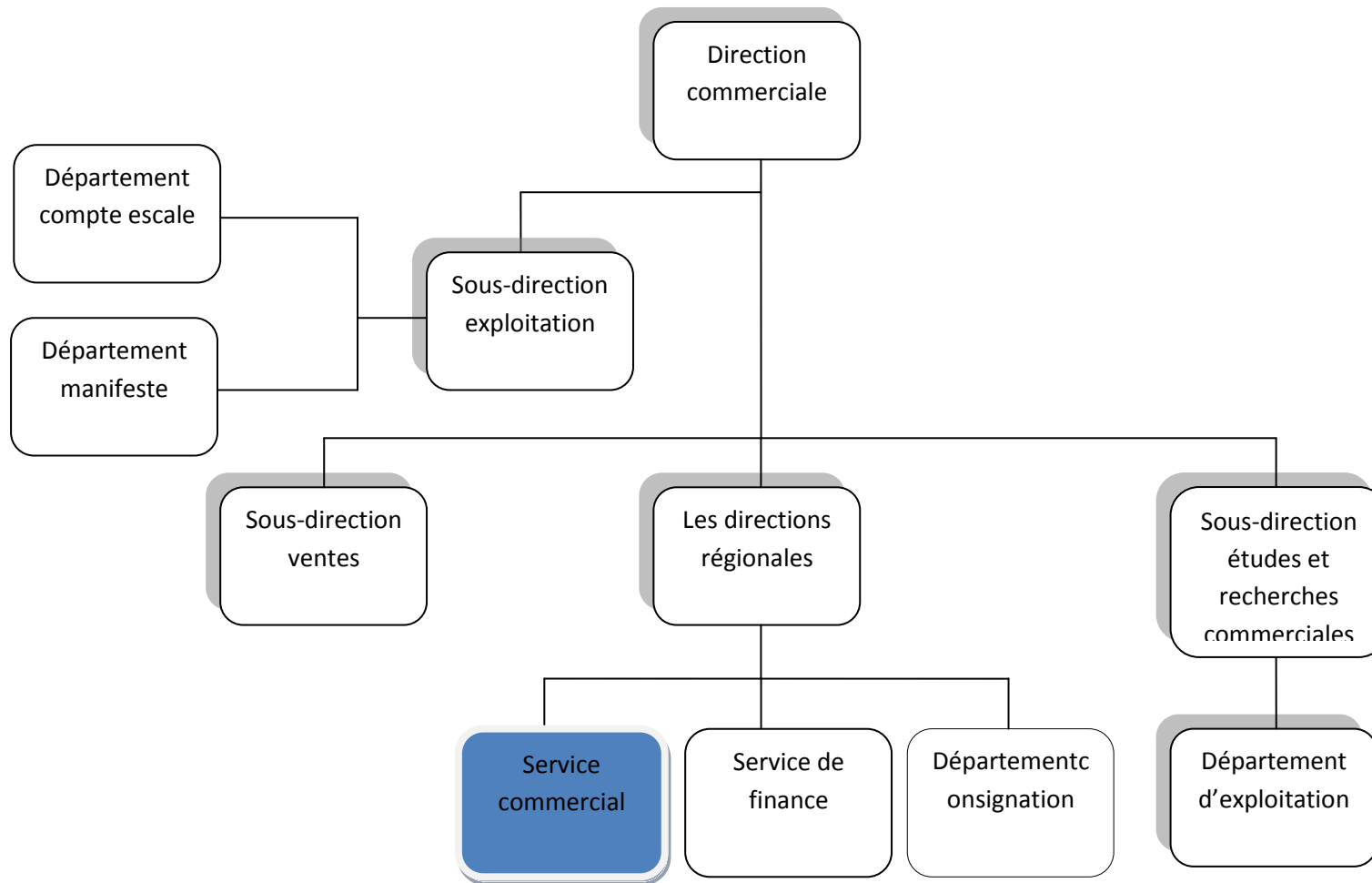
Annexes

L'organigramme générale d'Algérie-Ferries



Source : document interne à l'ENTMV

Organigramme de la structure d'accueil – direction commerciale



Les Annexes



Le Seraïdi

Source : document interne à l'ENTMV

Les Annexes



BADJI MOKHTAR II

Source : document interne à l'ENTMV

LES DIFFERENTES NAVIRES A GRAND VITESSES AQUIE ET AFFRETEE PAR L'ENTMV :



ischiamar



Maria donata

Source : document interne à l'ENTMV



Ischiamar III

Source : document interne à l'ENTMV

Résumé :

L'un des sujets les plus préoccupants de nos jours est celui de la protection de l'environnement. Garder un environnement sain tout en permettant la satisfaction des multiples besoins de l'homme est un grand défi.

Le bien-être des hommes est subordonné au développement des activités économiques dont l'un des moteurs importants est le secteur du transport maritime. Dans le cadre du développement durable, celui-ci est aujourd'hui le mode de transport le plus respectueux de l'environnement.

L'Algérie a mis en place un nouveau moyen de transport qui est le transport maritime urbain des voyageurs, dans notre mémoire en va essayer d'analyser l'état des lieux de ce nouveau moyen de transport et les moyens qui la mis pour le développer.

Mot clé :

Développement, environnement, économique,

Transport, maritime, évolution,

Voie, la mer, responsable.

Summary:

One of the most disturbing subjects of today is the protection of the environment. Keep a healthy environment while allowing the satisfaction of multiple human needs is a challenge.

The welfare of the men is subordinated to the development of the active economic which key drivers is the maritime transport sector. In the context of sustainable development, this is today the environment the more environmentally friendly transport mode.

The Algeria has put in place a new medium of transport which is the maritime transit of travellers, in our memory is trying to analysis the State of affairs of this new medium transport and the average that put it to develop.

Keyword:

development, environment, economic,

Transport, maritime, evolution,

road, sea, responsible for.