

**Université Mouloud Mammeri Tizi Ouzou**  
**Faculté des Sciences Economiques, Commerciales**  
**Et des Sciences de Gestion**

**Département des Sciences**  
**Commerciales**



**Mémoire de fin cycle en vue de l'obtention**  
**Du Diplôme de Master en Sciences Commerciales**

**Spécialité : Commerce et Finance Internationales**

**Thème :**

**La logistique comme levier de compétitivité : Analyse de transport maritime**

**Cas : Entreprise Portuaire d'Alger**

**Réalisé par :**  
**OUZIR YACINE**  
**SINI HICHEM**

**Encadré par :**  
**DR.DOUAR BRAHIM**

**Devant le jury composé de :**  
**Président : Dr. OUALIKENE SELIM**  
**Examineur : Dr. CHENANE AREZKI**  
**Encadrant: Dr. DOUAR BRAHIM**

Date de soutenance : 18/12/2017

**Promotion 2016/2017**

# Remerciements

Suite à l'élaboration de ce modeste travail, et avant toute chose nous tenons à remercier le bon dieu de nous avoir donné le courage, la volonté ainsi la patience pour mener ce travail jusqu'à sa fin.

Nous souhaitent exprimer notre profonde gratitude à notre promoteur Mr Douar, Merci d'avoir fait preuve de patience et de gentillesse, merci de nous avoir épaulés et guidés tout au long de ce travail.

Nous remercions également tout le personnel de l'entreprise portuaire d'Alger (Mr sadou, Mr kadi) ainsi que la direction terminal à conteneur (DTC), Notre gratitude va également envers Mr directeur DTC.

Nous tenons à remercier d'avance les membres du jury d'avoir fait l'honneur d'évaluer ce mémoire.

Enfin nous saisis cette opportunité en vue de remercier vivement et cordialement toutes personnes qui me prêtant main-forte à la réalisation de ce travail et à la réussite.

**« Que dieu nous protège »**

# Dédicaces

Je dédie ce travail :

À ma mère, et mes frères et sœurs.

A la mémoire de mon père, et à toute ma famille

A toute ma famille : OUZIR

A tous mes cousins et cousines

A tous mes amis

A mon binôme Hichem

Et à ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce mémoire.

*Yacine*

# Dédicaces

A mon père, ma mère qui m'ont toujours soutenu

A mon grand père

A mes frères «Mourad, Athmane, Samir et Bahim »

A mes soeurs

A ma fiancé

A toute ma famille : SINI

A tous mes cousins et cousines

A tous mes amis

A mon cher ami Slimane Icardi

A mon binôme yacine

Et à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce

Mémoire

*Hichem*

# Sommaire

<b>Introduction générale</b> .....	1
<b>Chapitre I : La logistique internationale</b>	
<b>Introduction</b> .....	6
<b>Section 01 : Historique et concept de la logistique</b> .....	6
<b>Section 02 : Les différents flux de la logistique</b> .....	11
<b>Section 03 : La chaine logistique ou supply Chain management</b> .....	15
<b>Conclusion</b> .....	31
<b>Chapitre II : Le transport maritime international de marchandises</b>	
<b>Introduction</b> .....	33
<b>Section 01 : Le transport maritime internationale</b> .....	33
<b>Section 02: Les formalités du transport maritime</b> .....	44
<b>Conclusion</b> .....	57
<b>Chapitre III : Traitement de passage d'un navire au port d'Alger « EPAL »</b>	
<b>Introduction</b> .....	59
<b>Section 01 : Présentation des Ports Algériens</b> .....	59
<b>Section 02 : L'Entreprise Portuaire d'Alger en chiffre</b> .....	61
<b>Section 03 : Suivi de passage d'un navire</b> .....	76
<b>Conclusion</b> .....	80
<b>Conclusion générale</b> .....	82

# Liste des abréviations

**ASLOG** : Association française des Logistiques d'entreprise

**B 2 B** : Business to Business

**B 2 C** : Business to Consumers

**BL**: Bill of Lading (connaissance maritime)

**CCI** : Chambre de Commerce International

**CFR** : Cost and Freight ou « Coût et Fret », port de destination convenu

**CIF** : Cost, Insurance and Freight ou « coût, assurance et fret », port de destination convenu.

**CIV** : Condition International de Ventes

**CMI** : Le Comité Maritime International

**DA** : Direction Acconnage

**DAU** : Document Administratif Unique

**DC** : Direction Capitainerie

**DDU** : Delivered Duty Unpaid (rendu droits non acquits)

**DER** : Direction Exploitation et Réglementation

**DFC** : Direction Finance et Comptabilité

**DG** : Direction Générale

**DM** : Direction Manutention

**DPI** : Direction Planification et Informatique

**DPW**: Dubaï Port World

**DRH** : Direction Ressources Humaines

**DTC** : Direction Terminal à Conteneurs

**DTD** : Direction Travaux et Développement

**DTS** : Droit de Tirage Spécieux

**EPAL** : Entreprise Portuaire d'Alger

**ETA** : Estimated Time of Arival

**EVP** : Equivalent Vingt Pieds

**FAP** : La garantie Franche d'Avarie Particulière

**FAS** : Free a Alongside Ship (Franco le long de navire)

**FCA** : Free Carrier (Franco-transporteur)

**FCL** : Full Container Load

**FIATA** : Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés

**FIO** : Free In and Out

**FOB** : Free On Bord (franco bord)

**INCOTERMS** : International Commercial Terms

**OFEM** : Observatoire de la Formation de l'Emploi et des Métiers

**OMI** : L'Organisme Maritime International

**ONU** : Organisation des Nations Unis

**PPM** : Pièces Défectueuses par Million

**SAP** : Systems, Applications and Products for data Processing

**SCM** : Supply Chain Management

**SGP** : Société Général des Ports

**TDC** : Tarif Douanier Commun

**TEC** : Tarif Extérieur Commun

**TIC** : Technologies de l'Information et de la Communication

**TJB** : Tonnage de la Jauge Brute

**TVA** : Taxe sur la Valeur Ajouté

# Listes des figures

<b>Figure N°01</b> : Les composantes de la logistique internationale .....	10
<b>Figure N°02</b> : La Hiérarchie et dynamique des ports Algériens .....	60
<b>Figure N°03</b> : Carte géographique de la situation de port d'Alger .....	61
<b>Figure N°04</b> : Organigramme de différentes directions de l'EPAL.....	65
<b>Figure N°05</b> : Organigramme de la direction terminal à conteneurs(DTC) .....	66
<b>Figure N°06</b> : Evolution du trafic marchandises entre 2015 et 2016 .....	68
<b>Figure N°07</b> : Evolution de nombres des conteneurs entre 2015 et 2016 .....	69
<b>Figure N°08</b> : Evolution le mouvement des navires opérants et non opérants .....	74
<b>Figure N°09</b> : Trafic maritime par type de navire .....	74

# Liste des tableaux

<b>Tableau N°01</b> : Risque et garanties en transport maritime .....	40
<b>Tableau N°02</b> : Procédures simplifié.....	53
<b>Tableau N°03</b> : Trafic marchandises .....	67
<b>Tableau N°04</b> : Trafic selon mode de conditionnement.....	68
<b>Tableau N°05</b> : Trafic conteneurs .....	69
<b>Tableau N°06</b> : Mouvement de la navigation .....	71
<b>Tableau N°07</b> : Rendements portuaires entre 2015 et 2016.....	71
<b>Tableau N°08</b> : Trafic marchandises au 1er trimestre 2017 et même période 2016 .....	72
<b>Tableau N° 09</b> : Evolution du trafic conteneurs de l'EPAL au 1er trimestre 2017 et même période 2016 .....	73
<b>Tableau N°10</b> : Mouvement de navigation entre 1er trimestre 2017 et même période 2016 ....	73
<b>Tableau N° 11</b> : Evolution de séjour moyen en rade entre 1er trimestre 2017 et même période 2016 .....	75
<b>Tableau N° 12</b> : Evolution de séjour moyen au quai entre 1er trimestre 2017 et même période 2016 .....	76

# Listes des annexes

**Annexe N°01** : Manifeste de marchandises.

**Annexe N°02** : Information d'escale.

**Annexe N°03** : Commission de placement des navires.

**Annexe N°04** : Procès-verbal de placement des navires.

**Annexe N°05** : Commission de zone.

**Annexe N°06** : Bon de chargement.

# **Introduction générale**

## **Introduction générale :**

Au sein de l'économie mondiale, aucune nation n'est autosuffisante en matière de produits et de techniques de productions, les différents pays sont impliqués à de divers degrés dans le processus d'échanges afin de procurer les produits et les services dont ils sont déficitaires et leurs sont nécessaires pour développer leurs secteurs économiques.

C'est pour cela et en raison de la psychologie du gain et d'amélioration des conditions socioéconomiques, les échanges internationaux s'accroissent de plus en plus en termes de volume et de valeurs.

Cet accroissement est due à l'élargissement du processus d'internationalisation caractérisé par une interdépendance spatiale croissante, un affaiblissement des obstacles aux échanges mondiaux (Barrières douanières tarifaires et non tarifaires) et d'une grande expansion des moyens de transport (terrestre et maritimes et même aériens).

Le développement international des entreprises nécessite de la part de son responsable une réflexion sur ses capacités et ses fonctions principales qui sont : la production, la commercialisation, la gestion financière, les ressources humaines et la logistique. Cette dernière permet d'organiser les circuits de matière et de produit au moindre coût. Autrement dit l'art de livrer le bon produit au bon endroit et au bon moment.

La logistique devient un des facteurs majeurs de la compétitivité des entreprises, tant pour la maîtrise des coûts que pour celle des niveaux de services. L'ouverture des marchés notamment le développement des infrastructures et l'importance de nouvelles possibilités en matière d'échanges de données conduisent à un nombre croissant d'entreprises à définir leurs activités en termes de flux matériels et informationnels.

Une entreprise réalise plusieurs activités qui lui permettent de survivre. Ces activités étant effectuées à l'intérieur comme à l'extérieur de la firme. Elles demandent une attention particulière pour s'assurer de leur coordination et l'optimisation de leurs coûts.

La logistique est l'un des ensembles d'activités réalisées par l'entreprise en vue d'optimiser les coûts. Ainsi des problèmes liés à la circulation des produits et des informations provenant de ses activités rendent nécessaire une réflexion globale, notamment pour sa distribution. Elle se justifie à la fois par l'avantage concurrentiel que représente aujourd'hui la capacité à livrer le produit dans les délais brefs, avec un niveau de qualité élevé avec une part importante des coûts logistiques dans le coût de revient rendu chez le client à destination.

La logistique revêt essentiellement une dimension opérationnelle limitée à la mise à disposition de moyens matériels et humains pour assurer un soutien efficace à la vente et, ultérieurement à la production.

La logistique est un élément important pour la réussite et le bon déroulement des opérations de transport maritime, donc son rôle est indispensable au bon fonctionnement à toute entreprise, et qui vient aider à pouvoir bien gérer et bien organisé l'acheminement de la marchandise.

Le transport, en général, joue un rôle judicieux dans l'activité économique d'un pays car, sa maîtrise permet à l'exportateur et à l'importateur de choisir leur partenaires assurant l'acheminement des marchandises, dans des conditions bien définies contractuellement et au moyen de matériels de transport reconnu d'avance comme apte à assurer la prestation requise affectée.

Le secteur maritime couvre l'essentiel du transport des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc. À côté de ce transport en vrac, on trouve également le transport de produits préalablement conditionnés par conteneur, caisses, palettes, fûts. Ce que l'on a coutume d'appeler marchandise divers ou conventionnel, de ce fait le transport maritime a toujours été, et reste encore, le moyen de transport le plus économique.

Pour que la marchandise arrive en bon état, toute opération commerciale quel que soit sa nature (importation ou exportation) doit faire recours à des prestataires (consignataire, transitaires, commissionnaires) dans le but d'éviter les pertes de temps, les séjours prolongés des marchandises sur les aires de stockage et globalement pour échapper au frais supplémentaires. Pour bien assurer cette opération commerciale il faut notamment la présence de ces différents intervenant.

Le transport maritime de marchandises est le principal mode de transport utilisé pour le transit intercontinental des marchandises.

Sachant que plus de 90 % du commerce extérieur de l'Algérie se réalise par voie maritime, il est considéré comme le mode le moins consommateur d'énergie (deux fois moins que le transport ferroviaire et jusqu'à dix fois moins que le routiers)

L'Algérie avec ses 1200 kilomètres de côtes sur la méditerranée, dispose d'un grand potentiel en ce qui concerne le transport maritime.

Le choix du sujet intitulé « la logistique comme levier de compétitivité : analyse transport maritime au sein de l'entreprise portuaire d'Alger » se rapporte, au fait que

actuellement la demande de transport maritime est de plus en plus demandé, sur les marchandises à transporter avec de bonne performance sans négliger la logistique, pour le bien être du consommateur.

Pour atteindre l'objectif de notre travail nous avons choisi la direction terminale à conteneurs qui nous permet d'étudier l'importance dont il détient le séjour moyen des navires dans l'évolution de volume des échanges réalisés au niveau d'EPAL

La question posée par notre travail est de savoir : « **quel est l'impact du transport maritime sur l'évolution des échanges internationaux en Algérie ?** »

A travers de cette problématique on pose ces question secondaires suivants :

-Quel est le temps d'attente des navires en rade et à quai ? Et comment peut-on minimiser ?

-Comment s'effectue l'acheminement des marchandises par conteneurs ?

-Quelles sont les mesures prises par les autorités portuaires d'Alger pour Renforcer leur trafic?

Ainsi, dans le cadre de ce travail et à travers ces questions on posera les hypothèses suivantes :

Hypothèse 01 : Le temps d'attente des navires en rade dépend de la disponibilité des postes à quai, le temps d'attente à quai dépend de la qualité et de la performance des infrastructures portuaires et de leurs outils de gestion de manutention.

Hypothèse 02 : le port d'Alger reste non compétitif en comparaison avec les performances réalisées par les ports les plus performants dans le monde.

Pour pouvoir analyser les différentes questions posées et apporter des confirmations ou infirmations à nos hypothèses, nous adoptons une démarche méthodologique reposant sur des recherches bibliographiques et documentaires, qui porte essentiellement sur la logistique et une analyse sur transport maritime ,et grâce au stage pratique effectué au sein de l' EPAL et à la direction terminal à conteneur « DTC» pour une durée d'un mois avec le suivi d'un passage d'escale de navire «HOLONDIS» qui est un cargo porte conteneur arrivé de ALICANTE/ESPAGNE, durant et après sa sortie.

Pour cela, notre travail est réparti en trois chapitres. D'une part une partie théorique basée essentiellement sur une recherche bibliographique et collecte des données subdivisée en deux chapitres :

- Le premier chapitre dans lequel nous aborderons une description de la logistique internationale à savoir : d'une présentation l'historique de la logistique, différentes flux logistique, la chaîne logistique ou supply chain management, les intervenants de la chaîne

logistique, ces enjeux, comment choisir une solution de transport optimale, ainsi que les incoterms.

- Le deuxième chapitre est consacré au transport maritime international de marchandises qui donne un aperçu général sur le transport maritime de marchandises, aussi sur les formalités de transport maritime et comment peut assurer ce mode de transport à travers les assurances maritimes appliquée, ainsi une vision général sur la douane.

D'autre part, le chapitre empirique est basée sur une analyse qualitative des données, ce chapitre est subdivisé en trois sections, une présentation de la structure des ports algériens, suivi par une analyse des données collecté auprès de l'EPAL concernant le cheminement des marchandises et conteneurs importés ainsi que une analyse sur les navires dont leur rendement portuaire et le séjour moyen en rade et à quai, enfin l'objet d'un cas pratique qui se porte sur un suivi de passage d'un navire au niveau du port d'Alger.

**Chapitre I :**  
**La logistique**  
**Internationale**

## Introduction

La logistique est un ensemble de services nécessaires à la fabrication des produits et à leur commercialisation sur un territoire donné. Elle est définie comme « l'ensemble des moyens et des méthodes touchant à l'organisation d'un service et aux flux de matières avant, pendant et après une production<sup>1</sup>.»

La logistique revêt essentiellement une dimension opérationnelle limitée à la mise à disposition de moyens matériels et humains pour assurer un soutien efficace à la vente et, ultérieurement à la production<sup>2</sup>.

Les activités de la logistique concernent les domaines de la production, des approvisionnements, du stockage et de la distribution. Elles s'exercent majoritairement dans les entreprises industrielles et commerciales, mais également chez les prestataires logistiques et au sein de sociétés de conseil<sup>3</sup>.

En ce qui concerne l'expression Supply chain qui est la chaîne logistique, on peut distinguer l'expression Supply Chain qui désigne le domaine technique et celle du « management de la Supply chaîne » qui désigne la fonction<sup>4</sup>.

Dans ce chapitre, nous allons nous intéresser à la logistique, il sera composé de trois sections : la première fera l'objet d'une présentation l'historique de la logistique, la deuxième section sera consacrée aux différents flux logistiques, et la troisième section sera consacrée à la chaîne logistique ou supply chain management

### Section 01: Historique et concept de la logistique

La logistique, une fonction et une démarche essentielle dans les opérations du commerce international. Cette section sera consacrée à l'élaboration d'un cadre théorique où nous allons présenter son historique ainsi, quelques définitions de concept logistique.

<sup>1</sup> OFEM (Observatoire de la Formation, de l'Emploi et des Métiers) de la Chambre de Commerce Et d'Industrie de Paris, Enquête sur les métiers de la logistique, 1999 P4.

<sup>2</sup> Thèse de Géographie pour l'obtention du grade de Doctorat nouveau Régime présenté par Gisèle MAKIELA-MAGAMBOU, « LA LOGISTIQUE PORTUAIRE AU GABON », 2007, p 45

<sup>3</sup> LES MÉTIERS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT, Les Référentiels des métiers cadrent, rapport de l'Association Pour l'Emploi des Cadres Paris, p 03

<sup>4</sup> Y. Pimor, M. Fender « logistique » : production, distribution, soutien, éd, Dunod, Paris, 2003 p3, 4

## 1-1 Historique de la logistique

Le terme logistique vient du *GREC* **logistikos** « relatif au raisonnement » ou **logisteuo** « administrer »<sup>5</sup>.

L'institution militaire a utilisé ce terme pour définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps. La logistique a donc été un sujet de réflexion intensif pour les grands chefs militaires.

Au IV<sup>ème</sup> siècle avant JC ( Jésus-Christ) ., Sun Tzu met en avant la nécessité de disposer de chariots d'approvisionnement de denrées alors qu'Alexandre Le Grand (356 – 323 avant JC.) avant de se lancer dans son périple en Asie, brûla tous ses chariots de denrées afin de rendre moins pesante la mobilité de ses troupes. De part cette réflexion, Alexandre Le Grand avait pensé faire précéder le mouvement de ces armées par l'organisation du ravitaillement.

Si nous remontons un peu le temps, on remarque que Jules César intégra très tôt la fonction «Logista» au sein de ses légions. Celle-ci était représentée par un officier qui avait pour mission de s'occuper des mouvements de l'armée pour pouvoir organiser le campement et l'approvisionnement en nourriture. On retrouve donc dès l'antiquité des faits prouvant la prise en compte de la logistique dans la planification stratégique militaire.

Une des premières apparitions écrites à ce sujet intervient au XIX<sup>ème</sup> siècle où la logistique est définie comme « l'art des troupes »<sup>6</sup> écrit par le général JOMINI général d'empire au service de Napoléon I ou il a souligné le lien étroit existant entre le bon déroulement des opérations militaires et la conduite d'une logistique militaire.

Les grandes évolutions technologiques de la révolution industrielle vont ne faire qu'accélérer le besoin d'avoir une gestion de flux efficace. Parallèlement à la logistique militaire, la « logistique civile » va commencer à se développer au fil des années (dans un premier temps grâce à la sous-traitance de certaines fonctions militaires à des entreprises du secteur public).

Le grand tournant de l'évolution de la logistique durant la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale et plus précisément pendant les préparatifs du débarquement. Contrairement aux Allemands qui

<sup>5</sup> A. Gratacap, P. Médan, « management de la production », éd, Dunod, paris, 2001, P285.

<sup>6</sup> JOURNET.M, « évolution de la logistique des entreprises industriels et commerciales », revue annuelle des élèves des arts et métiers, paris, dunod, 1998.

échouèrent dans l'invasion de la Grande-Bretagne à cause d'un manque de préparation des opérations.

Dans les années 1950 les spécialistes logistiques militaires démobilisés après la fin de la 2ème guerre mondiale tentèrent de transposer leurs savoir-faire au monde de l'entreprise. Cependant, du fait de la reconstruction, la recherche d'optimisations opérationnelle ne débuta que dans les années 1960 – 1970.

La logistique a pris un essor considérable dans les années 1970 lorsque les entreprises ont cherchaient à la gestion de leurs stocks tout en appliquant les méthodes de « *juste à temps* » qui est issu des premières expériences conduites par les ingénieurs de *TOYOTA*.

Les années 1980-1990 furent une phase de croissance où l'on passa à une logistique ayant pour but de coordonner les différentes fonctions de l'entreprise. On commença à assister à un décloisonnement et, la notion de transversalité fit son apparition. L'entreprise passa ainsi dans une démarche de recherche de l'efficacité et de la maîtrise de ses coûts.

Face à un marché qui est devenu de plus en plus saturé et à une clientèle dont les exigences évoluent encore aujourd'hui de manière importante, les entreprises sont continuellement dans une phase de mutation, remise en cause de leur organisation logistique.

Dans les années 1990 les entreprises ont alors mises en place des nouvelles méthodes de planifications de leurs productions et de leur approvisionnement en interne. La logistique s'est élargie aux flux entre entreprises, depuis les fournisseurs initiaux jusqu'au client final.

## **1-2 Définition du concept logistique**

Les définitions de la logistique sont multiples. De nombreux auteurs ont fait ce constat dans le champ de la science de gestion, on pourrait recenser une soixantaine de définitions de la logistique depuis son origine. La logistique peut être définie de plusieurs manières mais toutes ces définitions reviennent toujours à la même idéologie.

**La logistique** recouvre toujours des fonctions de transport, stockage et manutention et, dans les entreprises de production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commerciale et la distribution.

On cite souvent la **définition d'origine militaire** : « la logistique consiste à apporter ce qu'il faut là où il faut et quand il faut.<sup>7</sup> »

### 1-2-1 Au niveau de l'entreprise

Depuis que la logistique a investi le domaine de l'entreprise, soit après la seconde guerre mondiale, qu'elles soient le fait d'institution et ou d'auteurs. La première définition est donnée par *l'American Marketing Association* en 1948, « la logistique concerne le mouvement et la manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation »<sup>8</sup>.

**ASLOG** (Association française pour la logistique) définit la logistique comme étant « l'art et la manier de mettre à disposition un produit donnée au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité »<sup>9</sup>.

**La logistique** est « un ensemble des méthodes, fonctions et moyens mise en œuvre par une entreprise en vue de mettre à la disposition du client la marchandise attendue au moindre coût pour cette entreprise, dans les délais et dans un état conforme aux attentes du client et selon des quantités qualitativement définies par le contrat de commande »<sup>10</sup>.

En effet, la logistique doit coordonner tous les processus organisationnels, administratifs et de gestion afin d'assurer qu'un produit ou service sera livré ou mis à disposition pour le bon destinataire, dans les meilleurs délais, en bonne quantité et avec le coût le plus compétitif. Pour ce faire, la logistique doit donc couvrir des actions qui vont de l'achat (gestion des fournisseurs), en passant par l'entrepôt (gestion de stock et d'entrepôt) jusqu'au transport de distribution final (livraison).

La logistique comprend donc l'ensemble des activités destinées à assurer la bonne coordination entre la demande et l'offre. Elle gère aussi bien les flux de produits et de matières que les flux d'informations relatifs à une activité.

<sup>7</sup> Y. Pimor, M. Fender, op-cité, p 3

<sup>8</sup> P. Lièvre, « La logistique », La Découverte, Paris, 2007. p19

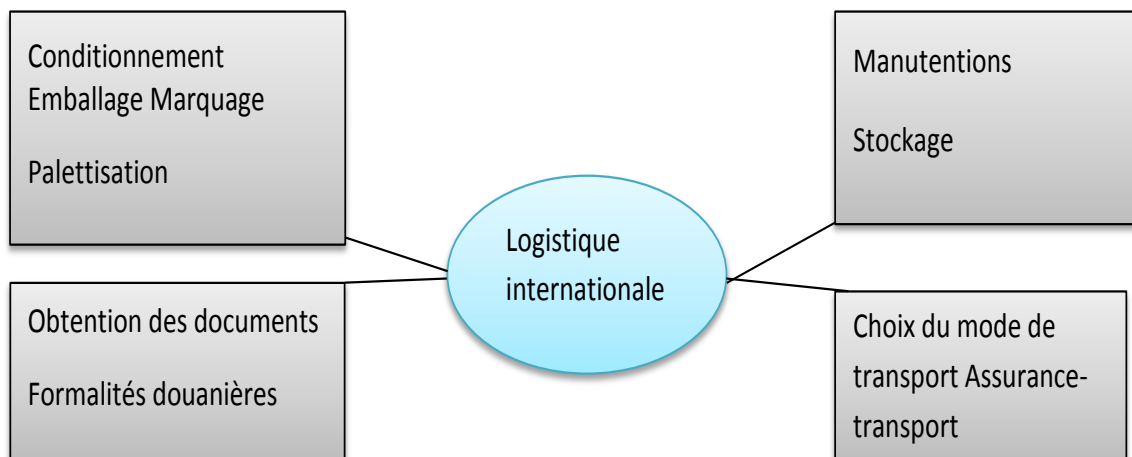
<sup>9</sup> P. MIANI, N. VENTURELLI, « Transport Logistique », le Génie, France, 2017, p1

<sup>10</sup> G. Wackermann, « La logistique mondiale transport et communication », Ellipses, Paris, 2005, p43

### 1-2-2 Au niveau international

**La logistique** est un processus qui anticipe les désirs des clients (ce client peut se trouver aux quatre points de la planète, ce qui permet la mise en œuvre d'une logistique internationale), permet de se procurer les ressources pour réaliser ses désirs et volontés au bon endroit, le bon moment approprié en optimisant les coûts pour l'entreprise<sup>11</sup>. Ainsi la logistique vise toujours comme finalité l'obtention du souhaité à l'endroit adéquat dans le meilleur rapport qualité et prix et dans les délais les plus favorables en fonction de la nature du produit transporté. La logistique internationale est composée des éléments figurés sur le schéma suivant :

**Figure N°01 : Les quatre composantes de logistique internationale**



Source : élaboré à partir d'un ensemble de document

La logistique coordonne toutes les activités qui sont liées à la circulation des marchandises et comprend toutes les activités de réception, de stockage, de commandes, d'emballage et d'expédition.

La logistique recouvre toujours des fonctions de transport, stockage et manutention et, dans les entreprises de production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commerciale et la distribution. On cite souvent la définition d'origine militaire : « la logistique consiste à apporter ce qu'il faut là où il faut et quand il faut. »

<sup>11</sup> R. Nouméne, «Les éléments de base de la logistique internationale », éd, Menaibuc, Paris, 2004, p5.

## **Section 02 : Les différents flux de la logistique**

Les entreprises exercent des activités économiques en vue de mieux fournir un bien ou un service capable de satisfaire les besoins des consommateurs. En effet, il existe un flux d'information et un flux physique c'est-à-dire en matières et marchandises pour arriver à une fin qui est le client destinataire. Dans cette section nous allons présenter les piliers de la logistique, ces flux internes et externes ainsi que l'intérêt de la stratégie logistique.

### **2-1 Les piliers de la logistique**

Devant toute situation dans la circulation des flux, l'excellence logistique repose sur 4 piliers, indépendamment du maillon de la chaîne logistique (transport, stockage, manutention, gestion d'entrepôts...). L'indépendance entre ces piliers de la logistique est si forte qu'il est pratiquement impossible de gérer efficacement un projet logistique si l'on prend le risque de les considérer de manière exclusive. Ils forment un tout à travers lequel le logisticien a la grande responsabilité de trouver le meilleur équilibre.

#### **2-1-1 Les moyens logistique**

La gestion logistique se traduit aussi par une gestion optimisée des moyens (matériels, humains, technologiques, système d'information, banque des données) de l'entreprise dans le but de satisfaire les différents besoins exprimés. La logistique fait le choix des moyens de production ; s'assure que ces derniers sont adaptés à la nature des besoins auxquels l'entreprise fait face ; gère les localisations, le dimensionnement et l'agencement des implantations ; gère les moyens généraux (parcs de véhicules, voyages, hébergement ...) ; organise les processus matériels et immatériels ; détermine les réseaux logistiques (transports, entrepôts, chemins) et les tournées.

#### **2-1-2 Les coûts logistiques**

La logistique contribue à l'augmentation du profit de l'entreprise par une seule démarche assez simple : l'optimisation des coûts logistiques. Lorsque l'on dépense moins ou peu, toute dépense ou perte évitée est un gain potentiel. Seule une entreprise qui maîtrise ses coûts peut se permettre de faire des offres commerciales assez attractives (diminution des prix de vente + qualité de service maintenue = gain de la part de marché) et demeurer ainsi dans une position concurrentielle.

Une attention particulière est donc accordée à la négociation et à l'achat des prestations logistiques ; aux choix des moyens matériels peu consommateur d'énergie ; aux choix des horaires les plus fluides (afin d'éviter les files d'attente qui se traduisent aussi par des

pertes) ; ou contrôle du taux remplissage des unités de transport ; au suivi des niveaux des stocks (afin d'éviter les surstocks et les ruptures)...

### 2-1-3 Les temps logistiques

L'intégration des **standards de temps logistiques** dans le pilotage des flux est l'un des éléments qui forment le socle de l'excellence logistique. La maîtrise des délais est en fait un gage d'efficacité. L'imprévision n'a pas de place. Quelle soit la nature des opérations, l'ordonnement et la planification des tâches, la définition des gammes d'opération et des processus permettent dans une première étude, d'éliminer toute forme d'opération superflue.

Les opérations pertinentes sont réalisées ensuite dans un temps standards. Ces derniers sont une référence pour de nombreux acteurs : les commerciaux pour les dispositions de délai lors des conclusions de contrats : les logisticiens dans la planification des opérations...

### 2-1-4 La qualité de service

Le logisticien s'intéresse à la qualité de service sous deux formes : la qualité de service chez soit c'est-à-dire à l'intérieur de sa propre entreprise et la qualité de service vis-à-vis à l'intérieur du client, c'est-à-dire toute activité ou incident qui soit de nature à affecter la satisfaction du client.

- La qualité de service chez soit fait référence à la manière dont les opérations internes sont réalisées, aux méthodes, aux processus, aux gammes d'opérations, à l'ordonnement des tâches avec un but : **identifier toute forme de gaspillage** (défauts, pertes, files d'attente,...) et une finalité : **remonter vers les causes fondamentales et les éliminer**. Il faut assurer une circulation fluide des flux documentaires, et physiques.
- La qualité de services vis-à-vis du client revient à accomplir toutes les prestations dans **le strict respect du cahier des charges ou du contrat** (respect des coûts, respect des qualités, respect des délais.). Ce qui exige de nombreuses des moindres logistiques (zéro défaut, zéro incident, zéro avarie, zéro retard, zéro pénalité.)

## 2-2 Les flux logistique

On distingue deux catégories de flux logistiques : les flux internes et les flux externes :<sup>11</sup>

### 2-2-1 Les flux internes

- Flux de production : circulation de matière et composants dans le réseau de fabrication. Ces flux sont constitués par la chaîne des opérations de transformation, d'usinage, de manutention et de stockage intermédiaires.

<sup>11</sup> [www.logistiqueconseil.org-Articles](http://www.logistiqueconseil.org-Articles), « Gestion flux », consulté le 10/9/2017, à 13 :39

### **2-2-2 Les flux externes**

- Flux d'approvisionnement ou flux amont : circulation des matières et consommable depuis le magasin de fournisseur jusqu'au magasin de l'entreprise cliente transformatrice.
- Flux de distribution ou flux aval : circulation des produits finis ou semis finis de l'entrepôt de l'entreprise jusqu'à celui d'une autre entreprise cliente de commerce ou de production ou consommateur.

**Selon la méthode d'approvisionnement choisis dans le processus, les flux logistique peuvent prendre différentes formes :**

- Les flux poussés : une particularité des flux internes, dans ce type d'organisation, chaque étape de fabrication est déclenchée par la disponibilité des matières premières ou du composant au niveau de poste amont. Les produits fabriqués sont stockés en attente d'une demande pour la consommation.
- Les flux tirés : le déclenchement de la livraison ou de la fabrication d'un produit se fait uniquement sur la demande d'un poste client. Par principe il y a zéro stock dans la chaîne.
- Les flux tendus : une combinaison des deux précédents flux, c'est équivalent d'un flux tirée, mais avec un minimum de stock et d'en-cours repartis Le long de la chaîne logistique.
- Les flux synchrones : dans ce type d'organisation, la livraison de composant différent est réalisée dans le respect de leur ordre d'entrée dans le processus de fabrication. Ils sont donc livrés juste au moment de leur utilisation. Ce qui permet de réduire les stocks et les coûts qui y sont liés.

## **2-3 la stratégie logistique et son intérêt**

### **2-3-1 La stratégie logistique**

La stratégie logistique est un ensemble cohérent de choix par lequel les logisticiens se fixent des objectifs. Ces derniers sont particulièrement orientés vers les flux de matière, de service et d'informations. La logistique contribue à stratégies suivantes :

- De la différenciation de service offert avec les autres concurrents.
- Une réduction potentielle des coûts liés aux déplacements de la marchandise.
- Au leadership par le coût et sur le temps.

Pour atteindre ces objectifs fixés par l'entreprise l'intervention humaine est indispensable dans la mesure où il faut assurer toutes les fonctions logistiques en commençant dès la gestion de stock, acheminement et de la distribution.

En ce qui est importance, il revient à la qualité de la marchandise acheminée, le respect de délai de livraison, suivi : les clients ont toutes les exégèses. Pour accompagner ces mutations économiques et conquérir de nouveau marché, la fonction logistique occupe une place de plus en plus importante dans la stratégie des entreprises. Elles doivent avoir une organisation efficace afin qu'elles puissent assurer les différents maillons du processus global depuis les approvisionnements jusqu'à la distribution, via la production.

### **2-3-2 L'intérêt de la logistique dans une entreprise**

La logistique est importante pour tous les acteurs de l'entreprise car elle influence son activité. C'est, dans la plupart des entreprises, une fonction transversale qui concerne l'ensemble des services et permet de les lier le plus efficacement possible.

La logistique est un véritable outil de la compétitivité qui a pour but d'améliorer la coordination des services de l'entreprise et de les mobiliser pour poursuivre un objectif commun : la satisfaction des clients. Dans certains secteurs d'activité, la logistique peut constituer un avantage concurrentiel.

L'objectif de la logistique en entreprise porte à la fois sur le court terme (optimisation des flux physiques quotidiens) et sur le moyen à long terme (mis en place de plan d'action pour optimiser les paramètres de production et de stockage).

Pour évaluer le niveau de performances logistiques d'une entreprise, les composantes suivantes sont utilisées :<sup>12</sup>

- Rédiger de liens solides avec les clients fondés sur la compréhension des besoins mutuels,
- La mise en œuvre d'un puissant partenariat fournisseur,
- L'existence d'une planification logistique à long terme,
- L'intégration des différentes fonctions dans le processus de planification,
- La mise en place de programmes d'amélioration continue de la qualité,
- L'utilisation de systèmes d'information comme aide à la coordination intra-organisationnelle,
- Le recours actif à des indicateurs de performances au niveau des coûts et de la qualité de service.

<sup>12</sup> P. Gilles, « La logistique : ENJEUX STRATEGIQUES », éd, vuibert, paris, 2004, p31

La logistique comme une arme de la compétition ; en effet nous avons rappelé à plusieurs reprises que les différents acteurs d'une chaîne logistique poursuivent une logique d'allocation de ressource en vue d'optimiser les mouvements internes et externes de matières, et que cette logique devait être distinguée de la conduite des opérations de transport, de manutention et de stockage. Il en a été tiré la conclusion intermédiaire que la coordination à court et moyen terme des flux donne naissance à des stratégies dont l'objectif est de modifier l'équilibre concurrentiel à l'avantage de la firme<sup>13</sup>.

### **Section 03 : La chaîne logistique ou supply Chain management**

Le contexte de mondialisation, la concurrence accrue à laquelle doivent faire face les entreprises ainsi que l'évolution des modes de production, (multiples entrepôts à différentes échelles géographiques, production d'un même bien dans diverses usines), a fait apparaître un nouveau concept, complémentaire à l'activité historique de logistique : la « **Supply Chain** » ou « **chaîne logistique** ». Dans cette section nous allons présenter la chaîne logistique et ces intervenants, les enjeux, puis les modes et choix d'une solution de transport, ainsi que les règles des incoterms.

#### **3-1 Définitions de la chaîne logistique**

Cette notion de chaîne logistique est une révolution dans les pratiques de management de l'entreprise. Elle correspond aux défis que doit relever l'entreprise aujourd'hui. Les entreprises leader sur leurs marchés sont celles qui ont mis en place un management de leur chaîne logistique. Selon une enquête réalisée en 2002 (Eymery, 2003), 90 des dirigeants de grandes entreprises mondiales pensent que la chaîne logistique est critique ou très importante pour la réussite de leur entreprise. Yves Pimor (2001) d'un nouveau paradigme en matière de management, c'est-à-dire une nouvelle manière d'aborder les problèmes qui marque une réelle rupture par rapport aux approches antérieures. Ce management implique de coordonner les fonctions à l'intérieur de l'entreprise, mais surtout de coordonner l'ensemble des acteurs des entreprises des particuliers dans la même filière, en aval et en amont.

On définit simplement la supply chain ou la chaîne logistique comme <sup>14</sup>« la suite des étapes de production et de distribution d'un produit depuis les fournisseurs des fournisseurs du producteur jusqu'aux clients des clients ».

<sup>13</sup> P. Gilles, op-cité, p146

<sup>14</sup> P. Lièvre, op-cité, p39

Une chaîne logistique, est donc la chaîne de toutes les opérations réalisée par des entreprises qui contribuent à apporter un produit à des consommateurs ; on parle alors de business to consumers : B2C ; à des entreprises utilisatrices pour produire d'autre bien ou les consommer, on parle alors de business to business : B2B.

### **3-1-1 Les intervenants dans une chaîne logistique**

#### **➤ Les fournisseurs :**

Le réseau de chaîne logistique commence avec les sources capables l'alimenter en matières premières, fournitures, produit semi-fini...etc. ces sources continuent le premier maillon de la chaîne logistique.

#### **➤ les fabricants :**

Le deuxième élément de la chaîne logistique est le fabricant dont la mission est de fabriquer, assembler, transformer, et fournir des produits. L'association de ces deux acteurs offre déjà de multiples possibilités d'économie relatives au stockage de matière première ; les stocks importants constitués entre l'étape de l'approvisionnement en attente de la fabrication peuvent être réduits.

#### **➤ Les distributeurs :**

Une fois le produit fini ou les services achevés, il convient de les mettre à la disposition du consommateur par l'intermédiaire du distributeur, celui-ci est en charge de livrer les qualités voulues du produit fini au point de vente au moment où celle-ci en a besoin. Bien que les notes de distribution soient nombreuses, et bien que certains réseaux se voient élargi par l'intervention d'autres acteurs comme les grossistes, il est toutefois possible et conseillé d'analyser les systèmes de distribution et les réorganiser dans un but de réduction des stocks, des espaces de stockages, des coûts et des temps de cycle.

#### **➤ Les détaillants :**

Sur les linéaires, les détaillants mettent le produit à la disposition du consommateur. Ce peut comprendre aussi bien les commerces de proximité que les grandes magasins, les supermarchés les hypermarchés où est effectué l'achat final. Bien que la chaîne de distribution physique s'arrête-là, il est inconcevable de considérer la chaîne logistique complète sans l'intervention d'un dernier élément : les consommateurs. Cet élément est décisif quant au choix du produit final et même à la suivre de celui-ci.

Tous les intervenants de la supply chain sont liés entre eux et communiquent ensemble pour satisfaire au mieux leur cible commune, et en considèrent la transparence et la confiance sont également des éléments essentiels.

Chacun des intervenants de la chaîne logistique va avoir un rôle déterminé et essentiel pour que le client soit livré à temps et satisfait. Il est donc primordial que chaque acteur agisse dans son intérêt mais prenne en compte aussi celui de ses collaborateurs. Si l'un des acteurs ne respecte pas les règles, la production peut être arrêtée.

De même, pour éviter toute surproduction, les agents vont établir les prévisions en fonction des prévisions de leur collaborateur précédent sans ajouter un pourcentage de marge. Cette collaboration doit être compétente et suivie pour éviter toute erreur, la production et les délais de livraison doivent tenir compte de chacun des agents.

### **3-1-2 Les coûts de la chaîne logistique**

Les coûts logistiques peuvent varier de 10% à 15% du chiffre d'affaire et ils représentent tous les coûts nécessaires à la production, l'acheminement et la distribution des produits. Ces coûts peuvent se représenter pour que l'entreprise doive les réduire au maximum pour une meilleure rentabilité.

#### **➤ Les coûts de production :**

Le coût de production d'une entreprise est la somme des dépenses qu'elle doit fournir avant de produire une unité de sa production (bien, services). L'entreprise doit assumer les charges directes et des charges indirectes de la production (acquisition des matières premières, recherche et développement du produit... etc.).

#### **➤ Les coûts de stocks :**

Ces stocks sont l'un des moyens essentiels à la disposition du logisticien pour assurer la disponibilité des produits et les délais sur lesquels il s'est engagé. Ils représentent dans beaucoup de secteurs, non seulement une immobilisation financière, mais aussi un risque d'obsolescence important, le renouvellement des produits, la substitution d'une technologie par une autre auront de nombreuses références pratiquement invendables du jour au lendemain.

➤ **Les coûts de transport :**

Les moyens de transport, posséder en propre ou sous-traités représentent les dépenses très importante, délocalisée production nécessite par exemple, de rapatrier les produits sur des zones de consommation en utilisant les moyens aériens ou maritime. Généralement les transports représentent la moitié des coûts.

➤ **Les coûts des entrepôts :**

Des investissements croissants, concernant d'une part ; les acquisitions, qui sont en augmentation, et de l'équipement par les racks, de matériels de manutention, de l'automatisme de l'autre part, il représente ¼ du total de coût.

➤ **Les coûts de système d'information :**

Les systèmes d'information permettant le pilotage des flux et le traitement des commandes. Le logisticien tend de plus en plus à substituer à ces stocks tissant des ressources inflationnistes, une ressource structurellement déflationniste. La puissance informatique obtenue décroissants, permet de concentrer le système de formation qui permet à tous les sites de vente de son comité sur un site de stockage centrale. L'évènement de nouvelle technologie de plus en plus cher rend les coûts du système d'information plus importants.

**Définition de la supply chain management (SCM) :**

Le council of supply chain management professionnels<sup>15</sup> propose la définition suivant, la supply chain management comprend la planification et la gestion de toutes les activités impliquées dans le sourcing et l'approvisionnement, la transformation et toutes les activités logistiques. Il inclut également la coordination et collaboration avec des partenaires et des clients.

Le SCM<sup>16</sup> est une fonction d'intégration dont le rôle principale est d'intégrer les différents métiers et les différents processus dans et entre les entreprises au sein d'un modèle cohérent et performant, une définition qui présente la supply chain management en terme d'objectifs, est fréquemment utilisé « le processus pour obtenir un produit au bon endroit, au bon moment, et au meilleur coût.

<sup>15</sup> CSCMP : la principale organisation logistique professionnelle nord-américaine, [www.cairn.info](http://www.cairn.info), visite le 19/09/2017, 13 : 46

<sup>16</sup> R. le moigne, « supply chain management », éd. Dunod, paris, 2013, p7

### Les enjeux de SCM :

Le but de supply chain management est bien de se démarquer de la concurrence en apportant la meilleure réponse à l'attente du client. On distingue 6 enjeux pour parvenir à un système de SCM optimal <sup>17</sup>:

- Une intégration des processus métier inter et intra-entreprises
- La mise en place de la technologie (logiciels de Global Fulfillment, de prévisions /planifications, de gestion des personnels, etc.) facilitant :
  - la transmission « en temps réel » de l'information du client jusqu'au fournisseur (dernier maillon de la chaîne) ;
  - l'amélioration de la flexibilité et de la réactivité de l'ensemble de la supply chain, afin d'assurer une adéquation entre l'offre et la demande.

La mise en place de ces logiciels correspond à l'idée selon laquelle « l'optimisation de l'ensemble de la chaîne de valeur est forcément supérieur à la somme de chaque élément optimisé ».

- Mise en place, standardisation et partages des outils de contrôle, des indicateurs de performance entre les acteurs (radio/tableaux de bord/critère d'engagement de progrès) ; gestion collaborative permanente s'effectuant en toute transparence.
- Des logiques économiques de partage des gains et des risques (modèle « gagnant-gagnant »).
- L'accroissement du niveau de confiance par le développement d'accord de partenariat stratégique entre les acteurs internes et externes.
- La nécessité d'assurer la conduite de changement pour faire évoluer l'organisation. La supply chain se doit d'intégrer et d'évoluer en fonction de changements de l'environnement de l'entreprise (rachat, fusion/acquisition, etc.).

### 3-2 Les enjeux de la chaîne logistique

Les modèles traditionnels de stratégie se sont complexifiés avec le développement de la concurrence mondiale.

Il faut maintenant être « bon partout », dans tous les domaines prix, qualité, délai, flexibilité, niveau de service<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Marianne Labesse-Sasserant, « la logistique mondiale, transport et communication », éd, Ellipses, p244, 245

<sup>18</sup> G. Baglin, O. r Bruel, A. Garreau, M. Grief, Ch. Van Delft « management industriel et logistique », Economica, Paris, 2001, P 480, 481

### **3-2-1 Les prix /les coûts**

La pression permanente sur les prix oblige les producteurs à améliorer régulièrement leur productivité et à revoir leur organisation industrielle. Cette tendance les a amenés à agir sur tous les coûts qu'ils soient directs usine (main d'œuvre, machine,...), indirects usine ou frais généraux siège.

### **3-2-2 La qualité des produits**

La qualité n'est plus vraiment un objectif dans la mesure où elle se présente comme un pré requis pour pouvoir être compétitif. L'unité de mesure utilise reflète bien les propres réalisées dans ce domaine : du pour cent, le niveau de qualité est passé au « pour mille » puis récemment au PPM (pièces défectueuses par million). La question se pose plus sous la forme du niveau de qualité atteindre mais plutôt du coût pour y parvenir.

### **3-2-3 Le délai**

Le délai se définit comme le temps s'écoulant entre la demande du client et la réception du produit commandé. Dans l'entreprise, industrielle ou non, pour l'utilisateur, il est plus souvent perçu comme le temps entre la constatation du besoin et le moment où il peut commencer à l'utiliser. Cet écart intègre des opérations réalisées par le fournisseur (préparation de la commande, expédition, etc.). Mais également des tâches internes (constatation de besoin contact avec le service achats, passation de la commande, puis réception et contrôle).

### **3-2-4 La flexibilité**

La flexibilité, ou capacité de réagir à des variations de la demande, se présente sous deux aspects : volume ou mix-produits. La première indique la capacité de l'entreprise à s'adapter aux variations de la demande en quantité. Par exemple à un contrat de 10000 pièces par semaine, correspondront des livraisons moyennes journalières de 2000 pièces +/-15% selon le souhait du client. Le second précise le délai nécessaire, lorsque l'on a prévu de fabriquer un produit donné (ou une séquence de produit différents), pour modifier son plan de fabrication, réorganiser son processus et passer à un autre article (ou à une autre séquence).

### **3-2-5 Le niveau de service**

Nous entendons par niveau de service la probabilité de satisfaire la demande dans un délai donné. Si le concept se comprend aisément, son application pose quelques difficultés, en particulier dans le choix des variables.

**Aux critères traditionnels, prix, qualité, délai, flexibilité et le niveau de service, sont venus s'adjoindre plus récemment les risques et le potentiel de progrès.**

### **3-2-6 Les risques**

A l'heure où la technologie permet tout ou presque, on ne supporte plus moindre risque : le retard, l'erreur, la panne, la faillite du fournisseur, etc. Devennent de plus en plus inadmissibles. Le fonctionnement ne juste à temps de bon nombre d'entreprises n'a fait qu'accroître cette peur de l'aléa.

Le niveau ou coefficient de risque est alors devenu un des indicateurs à suivre, pour l'entreprise elle-même mais aussi pour la société cliente, dans le cadre de la sélection et de l'audit de ses fournisseurs.

On l'analyse ainsi successivement les risques potentiels externes provenant du marché, de la concurrence, des échanges, de la législation etc. Et les risques internes liés à l'organisation, la technologie utilisée, le niveau de main d'œuvre, la gamme de produits et son renouvellement.

### **3-2-7 Potentiels de progrès**

Le potentiel reprend des éléments subjectifs et objectifs, permettant de juger des possibilités d'amélioration de la performance de l'entreprise : climat social, âge moyen du personnel, ancienneté, organisation en ateliers technologiques, communication dans l'entreprise, existence de groupes de travail, etc.,

Après avoir optimisé leurs différentes fonctions séparément production puis distribution et récemment achats, les entreprises ont pris conscience que l'amélioration de leurs performances passait nécessairement par l'intégration et la vision globale de leurs processus. Le concept de logistique puis plus récemment de supply chain a permis d'atteindre cet objectif.

## **3-3 Les différents modes de transport**

Indépendamment de l'existence de différents modes de transport utilisés isolément, plusieurs d'entre eux peuvent être utilisés pour l'acheminement d'un point de départ à un point d'arrivée<sup>19</sup>.

### **3-3-1 Le transport maritime**

Ce mode de transport, dont le développement est étroitement lié à celui du commerce international, demeure de très loin, le principale mode de transport dans le monde, le moins coûteux et le plus adapté aux marchandises lourdes et volumineux. Y'avait des avantages qui

<sup>19</sup> J. Belotti, « transport international de marchandises », éd, vuibert, paris, 2015, p108, 109

en résultent sont nombreux : absence de rupture de charge (gain de temps et de sécurité) ; réduction de la manutention et des assurances ; possibilité de stockage dans les zones portuaires.

Quant aux inconvénients, il s'agit essentiellement des délais importants, de l'encombrement existant dans les ports de certains pays, des grèves endémiques également dans certains pays.

### **3-3-2 Le transport aérien**

Ce mode de transport a connu un très fort développement durant les trente dernières années grâce à l'agrandissement des soutes des bagages des avions. Il dispose d'avions soit équipés tout cargo, soit mixtes, permettant le chargement d'igloos, palettes et conteneurs. Il en résulte une sécurité et ainsi ce mode de transport international est le plus rapide mais aussi le plus coûteux.

### **3-3-3 Le transport routier**

Ce mode particularise par une pratique de plus en plus courante de la conteneurisation et la possibilité de combiner le rail et la route. Ces propres qualités sont par exemple la souplesse d'adaptation, notamment en matière de transport « porte à porte » et de « transport combiné », sa rapidité (infrastructures routiers et procédures douanière)...etc.

On notera que, selon les pays traversés, sur de longues distances en Europe occidentale certaines contraintes climatiques, d'allongement des délais, de sécurité, peuvent être rencontrées.

### **3-3-4 Le transport par chemin de fer**

Ce mode de transport est inadapte aux cours distances. S'il nécessite un pré et un post-acheminement (donc une rupture de charge), cela s'inscrit dans les caractéristiques du transport combiné dont l'intérêt n'est plus à démontrer. Le chargement se fait sur des wagons de différentes tailles pouvant être accrochés les uns des autres pour former des terrains entiers.

### **3-3-5 Le transport par voie fluviale**

Ce mode de transport se réalise dans des voies navigables naturelles ou des canaux, voire jusqu'à des accès maritimes. Il dispose d'un moyen écologique de transporter des marchandises à l'intérieur des pays en termes de consommation d'énergie et d'émission de gaz à effet de serre et aussi offre des capacités d'emport qui se chiffrent en centaines et milliers de tonnes.

### 3-3-6 Les transports postaux

Il est possible d'avoir recours aux services postaux, lesquels transportent leurs colis par air, fer, route ou mer, dans le monde entier, selon différentes formules, avec les formalités douanières simplifiées.

### 3-4 Choix d'une solution de transport

On trouve les solutions suivantes :

#### 3-4-1 Première étape : définir les solutions possibles

Quatre éléments sont déterminants pour cela : le parcours, l'importance des flux, les contraintes techniques et les contraintes commerciales.

##### ➤ Le parcours<sup>20</sup> :

La même solution de transport ne peut pas s'appliquer à toutes les régions du monde, le lieu de départ et le lieu d'arrivée de la marchandise sont donc les premiers éléments à prendre en compte. Il convient donc de s'intéresser précisément aux deux extrémités du parcours.

##### ❖ Concernant le lieu de départ :

Plusieurs questions se posent pour le lieu de départ, il est important de savoir :

- Est-il desservi par le rail? Dispose-t-il d'un embranchement particulier?
- Est-il proche d'un aéroport international?
- Est-il d'un grand port ?
- Dispose-t-il des moyens de manutention permettant par exemple de charger des palettes dans un camion ou un conteneur?
- Dispose-t-il d'entrepôts ou d'aires de stockage, de quais de chargements permettant de palettiser les marchandises prêtes à expédiées?

##### ❖ Concernant le lieu de destination :

D'autres questions se posent la aussi:

- A quelle distance est-il d'un port important ? D'un aéroport international ? D'un grand centre de fret routier ?
- Est-il équipé pour recevoir des conteneurs complets ?
- Par quel mode de transport est-il accessible sans rupture de charge ?

L'examen de ces questions permet de se faire une idée de la complexité technique de la liaison envisagée.

<sup>20</sup> D. chevalier, F. Duphil, « transporter à l'international » éd, FOUCHER, Vanves, 2009, p 21

### ❖ Concernant le pré ou post-acheminement :

Autours d'un transport principal aérien ou ferroviaire, les prés ou post-acheminement peuvent, dans certain cas poser de gros problèmes et entrainer des surcoûts importants. Dans l'ensemble de la chaine de transport, ce sont les contraintes du maillon le plus faible qui vont déterminer les techniques utilisable.

#### ➤ Les flux :

La quantité à transporter est un élément essentiel dans le choix des modalités d'acheminement, car elle a une incidence important sur les coûts (dégressivité des tarifs, intérêt du groupage...etc.).

Pour toutes les opérations répétitives. Livraison a un distributeur, à une usine de montage, à un chantier, les flux à transporter doivent être analysés sur une période assez longue. La quantité à achemine à chaque livraison apparait alors non plus comme une contrainte, mais comme un élément relevant du choix des modalités d'expédition. Selon le mode de transport adapté, le lot économique c'est-à-dire la quantité minimale à expédier pour bénéficier des conditions les plus avantageuses est d'importance très variable. (Camion complet, conteneur complet...etc.).

#### ➤ Les contraintes techniques<sup>21</sup> :

Indépendamment de la quantité à livrer, certaines caractéristiques physiques influencent fortement le choix des modalités de transport. Il s'agit essentiellement des éléments suivants:

#### ❖ la nature même de la marchandise :

Elle peut dans certains cas (marchandise périssable, marchandise dangereuse). Restreindre considérablement le nombre des solutions techniquement acceptables.

#### ❖ Le rapport poids-volume des marchandises emballées :

La structure des tarifs de transporteurs intègre toujours les deux éléments masse et volume, mais avec des équivalences différentes, qui tiennent compte du rapport volume chargeable, masse chargeable des engins de transport utilises. En dehors des tarifs spéciaux, ces équivalences sont:

1 tonne=1m<sup>3</sup> en maritime

3m<sup>3</sup> en routier

6m<sup>3</sup> en aérien

Les marchandises légère, qui sont en générale des produit à fort valeur ajoutée sont donc avantagées dans des expéditions aérien par rapport au transport routier et maritime.

<sup>21</sup> D. chevalier, F. Duphil,op-cité, p22

### ❖ **La valeur en kilos de marchandises :**

L'incidence des frais de transport et des opérations annexes sur le prix des produits livrés s'apprécie en pourcentage de la valeur de ceux-ci, les transports chers sont donc proportionnellement plus pénalisant pour des marchandises de faible prix.

Si on prend l'exemple de l'Europe, la voie aérienne n'est presque jamais justifiée pour la livraison régulière de marchandises valant moins de 12 à 15 euros le kilo.

### ❖ **Le conditionnement de la marchandise :**

Les caractéristiques physiques des contenants utilisés (volume unitaire, nature des matériaux d'emballage, forme) sont génératrices de contraintes techniques :

- Encombres des colis ;
- Possibilité de mise sur palette ;
- Possibilité de conteneurisation ;
- Fragilité.

Elles peuvent ainsi interdire la mise en œuvre de certaines modalités de transport.

Certes, l'adaptation des conditionnements et de l'emballage aux contraintes d'une modalité de transport donnée est en général possible, mais l'opération n'est pas nécessairement rentable, de plus, l'utilisation d'un conditionnement commercial standard présente souvent beaucoup d'intérêts : meilleure organisation de la production, facilité de stockage, plusieurs solutions doivent être donc envisagées.

### ➤ **Les contraintes commerciales :**

La pression de la concurrence sur le marché visé peut fixer des plafonds de tolérance pour les éléments qui constituent les critères de choix parmi les solutions possible, on peut déterminer certains critères :

- Un délai de livraison maximum : le délai d'acheminement en est souvent l'élément essentiel.
- Un surcout logistique maximum acceptable : au-delà quel que soit le service rendu, la compétitivité serait profondément atteinte.
- Un taux de retard ou d'avarie maximum admissible : son dépassement mettra gravement en cause la crédibilité commerciale.

A ce stade de l'étude, toute modalité qui ne garantit pas le respect de ces conditions doit être éliminée du champ des possibilités. Une fois déterminés tous ses éléments, on peut dresser une liste de modalités de transport envisageables.

### 3 4-2 Deuxièmes étapes : choisir la solution du transport optimale

Le choix d'une solution de transport implique le choix de modalités pratiques de celui-ci : l'utilisation des unités de chargement (conteneur, palette), les techniques de conditionnement, voir l'opérateur à qui est confié l'expéditeur.

Il convient d'opérer un choix raisonné, sur la base de trois critères :

- Le coût ;
- Le délai d'acheminement ;
- La sécurité.

#### ➤ **Le coût :**

Pour avoir une base de comparaison efficace entre les différents modes de transport, il est important de prendre en considération tous les éléments de coût sur lesquels influe la solution choisie. Il s'agit de coût de transport proprement dit, le coût d'emballage, le coût d'assurance, de stockage, de prestation de service, et de coûts administratifs internes<sup>22</sup>.

- ❖ **Le coût du transport proprement dit :** Il doit être apprécié « de bout en bout », c'est-à-dire en incluant les prés et poste acheminements éventuels. Car les économies réalisées sur le transport principal sont parfois annulées par un transport accessoire difficile, et entraînant des ruptures de charge plus nombreuses. Chaque mode de transport a son propre coût et sa propre facturation.
- ❖ **Le coût d'emballage :** Il dépend des modalités retenues. Des économies importantes sur ce poste peuvent être réalisées par l'utilisation du conteneur FCL ou de la voie aérienne.
- ❖ **Le coût d'assurance :** Il varie de manière importante suivant les risques courus par la marchandise. Il est par exemple trois fois plus élevés en maritime qu'en aérien.
- ❖ **Le coût de stockage :** Il doit être chiffré en amont (chez le fournisseur) comme en aval (chez le client) plus lot économique est réduit et permet des livraisons fréquentes, plus les économies de stockage sont substantielles.

Ce coût de stockage est composé d'un coût physique (installation personnelle, location d'entrepôt...etc.) ; d'un coût financier (immobilisation du stock y compris, pendant le voyage). Et d'un commercial lié au risque d'obsolescence des produits.

- ❖ **Le coût de prestation de service :** Il couvre la rémunération des intervenants dans la chaîne logistique commissionnaire de transport, transitaire portuaire, agréé en douane...etc.

<sup>22</sup> D. Chevalier, F. Duphil, op-cité, p25

❖ **Les coûts administratifs internes :** Il s'agit des frais liés à l'organisation et au suivi des opérations de transport et la résolution des litiges. Ces coûts sont eux-mêmes très variables, suivant la solution de transport retenue.

➤ **Les délais :**

Il existe plusieurs facteurs qui déterminent le délai de livraison d'une marchandise :

❖ **Les délais du transport proprement dit (transit-time) :** ils varient suivant la distance, le mode de transport choisi...etc.

❖ **Les délais d'attente du moyen de transport :** Ils sont très pénalisants sur certaines destinations mal desservies, ou pour lesquelles la fréquence de départ navire ou avions est très faible. Ces délais d'attente peuvent aussi être très longs si l'importance de s'adresser aux bons transitaires en fonction de la destination.

❖ **Les délais nécessaires aux formalités douanières :** Ils peuvent être très longs sur certains trajets routiers que le transport proprement dit. Dans certains ports de pays en développement ajouté à des problèmes chroniques d'encombrement portuaire, ils risquent de transformer en course d'obstacle des expéditions techniquement simples.

➤ **La sécurité :**

C'est évidemment d'un critère essentiel, car il conditionne largement l'image de l'entreprise. On l'évalue sous deux aspects :

- La sécurité des marchandises elles-mêmes c'est-à-dire la primauté des pertes, d'avarie, détériorations, des emballages...etc.
- La sécurité en termes de respect des délais, c'est-à-dire la probabilité des retards dans la livraison.

➤ **La combinaison des critères :**

Après avoir recueilli les renseignements de prix, des délais, concernant chacune des solutions à tester, on peut réaliser un tableau regroupant toutes ses informations, pour en déduire les modalités de transport les plus intéressantes.

Il arrive rarement que la solution retenue soit la plus performante sur les trois critères : coût, délai, sécurité. De façon générale, la rapidité et la sécurité se paient. Le choix définitif dépend donc des poids accordés à chacun des critères. Cette pondération doit être définie au cas par cas, en fonction des impératifs commerciaux liés à l'opération concernée.

Si sur des courants d'affaires réguliers, le prix est souvent l'élément privilégié, la satisfaction d'un nouveau client, l'acheminement d'une pièce détachée pour une réparation, l'approvisionnement des stands sur un salon international ; conduisent naturellement à d'autres priorités, est donc à d'autres choix.

De toute façon, il faut veiller à remettre régulièrement en cause les solutions utilisées de façon à vérifier qu'elles restent les plus performantes. L'évolution des techniques et de la concurrence et on effet très rapide dans le secteur de transport ou des offres nouvelles apparaissent sans cesse.

### **3 4-3 Troisièmes étapes : Déterminer les implications pratiques de la solution retenue**

Une fois le choix des modalités d'acheminement opéré, un certain nombre d'éléments en découlent.

#### ➤ **Les intervenants :**

Selon la solution transport retenue, trois possibilités existent :

- Transporter soi-même les marchandises (transport pour compte propre) ;
- Faire appel à un transporteur et lui confier directement les opérations (cas du transport aérienne) ;
- Faire appel à un transitaire que l'on charge d'organiser le transport et de négocier avec les transportent.

#### ➤ **Le contrat de transport<sup>23</sup> :**

Si la solution de transporter pour soi-même est exclue, l'expédition entre dans le cadre d'un contrat de transport, ou éventuellement d'un contrat d'affrètement.

Les contrats différents selon les modalités pratiques retenus et le mode de transport utilisé c'est d'eux que dépendent :

- Les réglementations du transport international ;
- La responsabilité du transporteur ;
- Les obligations du chargeur.

#### ➤ **Le coût à facturer :**

Le prix de transport varie bien sûr considérablement en fonction des modalités choisies. Les règles de tarification différent d'un mode de transport à l'autre mais la tarification repose en général sur trois factures : La masse, le volume, la catégorie des marchandises. Certains tarifs sont officiels ou réglementaire, la plupart son négociable.

L'incoterm, déterminé par contrat de vente, définit comment se répartissent les frais logistiques (dédouanement, obtention des documents, transport et assurance).

<sup>23</sup> D. chevalier, F. Duphil, op-cité, p31

### 3-5 Les incoterms

Incoterms est une abréviation anglo-saxonne de l'expression **International Commercial terms**, « termes de commerce internationale » ou « conditions internationales de vente »<sup>24</sup>, dans le but d'harmoniser et d'unifier les échanges mondiaux.

#### 3-5-1 Définition et objectifs des incoterms

Les règles des Incoterms (International Commercial TERMS) sont rédigées par la Chambre de Commerce Internationale (CCI) en 1936 et fait l'objet d'une révision régulière. Ils définissent les obligations imposées au vendeur et à l'acheteur en ce qui concerne :

- La livraison ;
- La conclusion des contrats de transport ;
- Le transfert des risques ;
- La présentation des documents de transport.
- Le chargement et le déchargement
- L'accomplissement des formalités des marchandises douanières export et import
- Le paiement des droits et taxes

Ces règles, reconnues au niveau international, sont insérées dans les contrats de vente.

Donc, les incoterms sont « l'ensemble des règles visant à uniformiser les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce international en définissant par un terme unique, interprétable d'une façon identique de par le monde, une relation donnée entre un client et un fournisseur. Ils représentent un langage commun à la disposition de commerçants de langues et de pratiques commerciales différentes. »<sup>25</sup>

Les incoterms contribuent à réduire les malentendus et les risques de conflits entre vendeur et acheteur. Ils visent à fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ils définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale, le plus souvent internationale mais peut également s'établir entre des opérateurs nationaux ou communautaires.

Ils concernent essentiellement les obligations des parties à un contrat de vente, en ce qui concerne la livraison de la marchandise vendue.

<sup>24</sup> P. MIANI, N. VENTURELLI, « transport logistique » éd, Génie des Glaciers, France, 2011, P202

<sup>25</sup> LASARY, « le commerce international à la portée de tous », éd, paris, 2005, p 115.

### 3-5-2 Incoterms réservés au transport maritime

Les incoterms « maritimes », sont exclusivement réservés aux transports maritimes de port à port. On utilise quatre incoterms qui sont les suivants :

- **FAS ou Free Alongside Ship (en français le long du navire)** : Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement. Les formalités d'exportations sont à la charge du vendeur. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination à son usine. Le transfert des risques est concrétisé lorsque les marchandises ont été remises sur le quai du port d'embarquement.
- **FOB ou Free On Board (en Français à bord)** : La marchandise est livrée dédouanée sur le navire désigné par l'acheteur.
- **CFR ou Cost and Freight (coût et fret)** : Le vendeur assume les frais de transport jusqu'au port de destination, le chargement et le transport maritime. Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont chargées à bord du bateau dans le port d'embarquement.

L'acheteur doit payer les frais d'assurance et de transport, du port de destination jusqu'au lieu de livraison.

- **CIF ou Cost, Insurance and Freight (coût, assurance et fret)** : Le vendeur assume les frais de transport maritime et les frais d'assurance.

## **Conclusion**

La logistique est un élément important de la stratégie de l'entreprise. Le domaine de la logistique recouvre tous les actions et planification, de mise en œuvre et de contrôle qui concernent l'ensemble des flux physiques de marchandise et des flux d'information qui s'y rapportent. La logistique consiste de plus en plus à améliorer les flux sur une chaîne étendue appelée « chaîne logistique » qui va du fournisseur au fournisseur au client du client.

Le développement de la chaîne logistique permet de valoriser l'entreprise à travers plusieurs axes : la dimension stratégique, la dimension organisationnelles, la dimension temporelle, et la dimension technologique.

La logistique et le transport repose sur l'optimisation du triple facteurs : coût, qualité, délai à travers la supply chain management ou le management intégrés des flux logistique qui devenu un facteur importante de la compétitivité des entreprises. Les entreprises exportatrices et/ou importatrice doit savoir que le choix opérés en matière de transport internationale de marchandises et de la logistique conditionneront largement ses performances.

Les incoterms sont des sigles commerciaux qui réglementent les problèmes liées à la logistique internationale, ils servent de base au contrat de vente ou d'achat, pour éviter le double paiement des frais aux terminaux portuaires dans le cadre des incoterms maritimes.

**Chapitre II :**  
**Le transport**  
**maritime**  
**international de**  
**marchandises**

## **Introduction**

Le transport, en général, joue un rôle judicieux dans l'activité économique d'un pays car, sa maîtrise permet à l'exportateur et à l'importateur de choisir leur partenaires assurant l'acheminement des marchandises, dans des conditions bien définies contractuellement et au moyen de matériels de transport reconnu d'avance comme apte à assurer la prestation requise affectée. Le transport maritime est le pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. 90% du volume total de marchandises sont transportées par voie maritime. Le secteur maritime couvre l'essentiel du transport des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc. À côté de ce transport en vrac, on trouve également le transport de produits préalablement conditionnés par conteneur, caisses, palettes, fûts. Ce que l'on a coutume d'appeler marchandise divers ou conventionnel<sup>1</sup>, de ce fait le transport maritime a toujours été, et reste encore, le moyen de transport le plus économique.

Ce chapitre explique le sujet par trois sections: Tout d'abord, la première section va tenter de donner un aperçu général sur le transport maritime de marchandises et quelques définitions, et la deuxième section parlera sur les formalités de transport maritime et comment peut assurer ce mode de transport, ainsi que les assurances maritimes.

## **Section 01 : le transport maritime internationale**

L'activité de l'achat et de vente de marchandises entre pays résume le commerce international. Cette opération trouve son origine dans l'antiquité. Le commerce international est encore étroitement lié au transport maritime. Dans cette section nous allons voir le transport maritime, quelques définitions, ainsi que le cadre juridique et réglementaire et ces intervenants.

### **1-1 Généralités et définitions de transport maritime**

#### **1-1-1 Généralités sur le transport maritime**

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises (marine marchande)<sup>2</sup>. Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le préacheminement ou post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou

---

<sup>1</sup>[www.logistiqueconseil.org.transport.maritime.htm](http://www.logistiqueconseil.org.transport.maritime.htm), consulté le 06/10/2017, a 11 : 33

<sup>2</sup><http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=897>, consulté le 8/10/2017, 10:52

d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants).

### **1-1-2 Définitions de transport maritime**

le transport maritime est le moyen de découvrir et d'explorer les continents nouveaux (découverte des Amériques, exploration des pôles) à partir desquels se sont développés ou intensifiés de nouveaux commerces (y compris le commerce d'esclaves) avec l'ancien continent, comme les routes continentales l'avaient déjà fait<sup>3</sup>.

Le transport maritime a bien gardé sa vocation commerciale, car sur les grands distances, il reste, pour des charges importantes, le plus économiques, parfois le seul disponibles. Il participe aujourd'hui aux transports de carburants (pétrolier), gaz (méthaniers), de containers de déménagement et de marchandises. Le percement des canaux (canal de 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 sécurise<sup>4</sup>.

### **1-2 Le cadre juridique et règlementaire du transport maritime**

Le transport international des marchandises est régi par plusieurs des conventions internationales.<sup>5</sup>

#### **1-2-1 Convention de Bruxelles**

La «convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance», signée à Bruxelles le 25 août 1924, appelée parfois «Règles de la Haye», a été ratifiée par 78 Etats. Elle s'applique au transport international de marchandise à l'occasion desquels un connaissance est établi dans l'un des États signataires.<sup>6</sup>

- Elle s'applique à tous les connaissances émis dans un état contractant.
- Elle ne tient pas compte de la nationalité du navire, ni de la nationalité des parties.
- Elle ne s'applique pas là où la loi du 18 juin est valable (France ou pays non contractants).

La convention est applicable à tous les pays signataires, la France fait partie de cette convention. Lorsqu'un pays non signataire est concerné:

À l'export, depuis la France vers un pays non signataire, la loi applicable devant une Juridiction française est la convention de Bruxelles.

---

<sup>3</sup> <http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=897>, consulté le 8/10/2017, 10:52

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> G. Legrand et H. Martini « le petit export », éd Dunod 2009/2010, p 10.

<sup>6</sup> Moise Donald Daily, « logistique et transport international de marchandises, éd l'harmattan, paris, 2013, p 119.

À l'import, vers la France, depuis un pays non signataire, la loi applicable devant une Juridiction française est la loi française. Devant une juridiction étrangère d'un pays non signataire, la loi applicable dépend de nombreux facteurs qui sont connus des exportateurs et importateurs concernés.

L'Algérie adhère à cette convention en 1964.

#### ❖ **Le principe de responsabilité**

La convention de Bruxelles impose seulement au transporteur maritime une obligation de diligence raisonnable pour assurer la navigabilité du navire transporteur. Le transporteur maritime est présumé responsable sauf s'il prouve que les pertes ou dommages proviennent d'un cas d'exonération.

#### ❖ **Les limites de responsabilité**

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

- 2DTS par kilo de poids brut de marchandises perdues ou endommagées
- 666,67 DTS par kilo ou unité.

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

#### ❖ **Les cas d'exonération de responsabilité**

Ces cas d'exonération vont ici aussi aggraver le risque en matière de marchandises transportées. La convention de Bruxelles donne une liste impressionnante de cas d'exonération. Le transporteur maritime peut s'exonérer pour tous les dommages aux marchandises résultant :

- L'incendie à moins qu'il ne soit causé par le fait ou à la faute de transporteur (la charge de la preuve incombant au chargeur).
- L'innavigabilité du navire sauf diligence raisonnable de transporteur qu'il doit prouver.
- Les « actes de Dieu » cas de force majeure (une simple tempête ne suffit pas).
- Les faits de guerre.
- L'insuffisance d'emballage.
- L'insuffisance ou imperfection de marques.

#### ❖ **Les délais de réclamations**

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

- En cas de dommage non-apparents : les réserves doivent être adressées dans les trois jours de la livraison.

#### ❖ **Protocole modificateur**

Elle a été modifiée par le protocole du 23 février 1968, dit parfois « Règles de Visby », et le protocole du 23 décembre 1979 sur la responsabilité du transporteur. Ces deux protocoles ont été ratifiés par respectivement 21 et 22 pays. Ne s'appliquent que dans les États signataires<sup>7</sup>.

#### **1-2-2 Les règles de Hambourg**

La convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer du 31 mars 1978, entré en vigueur le 1er novembre 1992, dit aussi « règles de Hambourg », a été ratifiée à ce jour par 31 États, dont aucune grande puissance maritime. Elle pourrait cependant concerner à terme de nombreux contrats de transport, du fait de son domaine d'application extensif<sup>8</sup>.

#### ❖ **Durée du contrat de transport maritime**

Elle est valable depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison. La durée est donc plus étendue par rapport à celle de la convention de Bruxelles. Elle couvre non seulement la phase purement maritime mais les phases de pré et post acheminement terrestre.

#### ❖ **Champ d'application**

Les règles de Hambourg à l'instar de la convention de Bruxelles excluent toute convention d'affrètement maritime mais aussi son champ d'application est plus large que celle de la convention de Bruxelles.

Toutes les opérations intervenant entre la prise en charge par la compagnie de transport maritime et la livraison que ses opérations soient effectuées ou non par la compagnie elle-même :

- Les transports d'animaux vivants ;
- Tout contrat de transport maritime avec ou sans émission de connaissance ;
- Les transports en portée ;

En outre les règles de Hambourg s'appliquent non pas seulement entre États signataires mais à tous contrats :

- Ou le document de transport prévoit les règles de Hambourg ;
- Dont le lieu d'exécution (port de changement, de déchargement, lieu d'émission du document de transport) est situé dans un État signataire.

---

<sup>7</sup> D, Chevalier, F, Duphil, op-cité, P 139

<sup>8</sup> Ibid. P 139.

### **1-2-3 Les règles de Rotterdam**

L'assemblée générale des nations unies a adopté le 11 décembre 2008 une « convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer », ouverte à la signature en septembre 2009 à Rotterdam. Cette convention vise à se substituer à terme aux deux précédentes, mais elle n'entrera en vigueur qu'après avoir réuni 20 ratifications<sup>9</sup>.

#### **❖ Obligations du transporteur**

Au terme de l'article 11, le transporteur est responsable des marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison. Il devra charger, manipuler, arrimer, conserver, surveiller, décharger et livrer les marchandises de manière appropriée et soigneuse. Le transport doit, avant au commencement et durant le transport, faire diligence pour mettre le navire et le conserver en état de navigabilité.

#### **❖ Les limites de responsabilité**

En cas de pertes de marchandises ou de dommages, l'indemnisation de l'ayant droit de celles-ci sera calculée par référence au lieu et à la date de livraison. Les limitations de responsabilité sont de 875 DTS par colis ou 3 DTS par kg (poids brut) la plus élevée de ces sommes s'appliquant au bénéfice du réclament.

### **1-2-4 Le comité maritime international (CMI)**

Est une organisation internationale ayant pour objectif de contribuer à l'uniformisation et à l'harmonisation de la déférente législation maritime au niveau mondiale. En sa qualité de dépositaire des règles d'York et d'Anvers, le CMI recède périodiquement à leur révision pour tenir compte des évolutions économiques et juridiques, ainsi que des impératifs commerciaux auxquels les acteurs du commerce maritime sont confrontés.

### **1-2-5 L'organisme maritime international(OMI)**

A été créé par une convention de l'ONU adoptée à Genève, le 17 mars 1948. Sa première rencontre a eu lieu en janvier 1959. Elle compte présentement 166 États membre en 2007. C'est une organisation internationale dont l'une des principales tâches est d'élaborer des dispositions relatives à la sécurité en mer. Cette organisation a adopté une quarantaine de conventions et de protocoles et plus de 800 recueils de règles, codes et recommandations, tous ces textes ont exclusivement trait à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et à d'autres questions connexes<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> D, Chevalier, F, Duphil, op-cité, P 140.

<sup>10</sup> [www.logistiqueconseil.org/Articles/transportmaritime/organismes-maritime.htm](http://www.logistiqueconseil.org/Articles/transportmaritime/organismes-maritime.htm) consulté le 09/10/2017 13:41

### **1-3 Les différents types de navires**

Il existe plusieurs sortes de navires, et pour cela plusieurs critères peuvent être utilisés pour classer les navires (taille, mode de propulsion, rayon d'action, marchandises transportés, mode de manutention), donc la classification la plus commode est celle de la spécialisation des navires, le chargement peut s'effectuer sur deux types de navires : les navires spécialisés et non spécialisés.

#### **1-3-1 Les navires spécialisés**

Ces navires sont réservés au transport d'un type particulier de marchandises.

Les caractéristiques des navires spécialisés sont l'exclusivité et la spécificité des marchandises à transporter, le tirant d'eau, ses dimensions portant sur la longueur, sa largeur et enfin sa nationalité. On peut citer<sup>11</sup> :

##### ➤ **Les vraquiers**

Les vraquiers sont des navires réservés pour le transport d'un type particulier de marchandises en vrac, peuvent également embarquer des lots complets de marchandises diverses, ces navires ont de larges écoutilles et de vastes cales sans entreponts, les marchandises destinés à transporter des marchandises en vrac et se subdivisent en sous-groupe :

- Les minéraliers qui sont spécialisés dans le transport de minerais;
- Les cimentiers spécialisés pour le transport des ciments;
- Les céréaliers réservés au transport des céréales.

##### ➤ **Les navires polythermes**

Il s'agit des navires adaptés au transport sous températures dirigées (reefers) et ils sont destinés au transport des denrées périssables. Mais ces types de navires sont de moins en moins utilisés à cause de l'usage de conteneurs frigorifique jugé simple.

##### ➤ **Les navires spéciaux**

Il en existe de toute sorte : car-ferries ; navire spécialisés dans les transports de charges lourdes ou encombrantes, telles que les grumes de bois, voiture de tourisme, etc.

#### **1-3-2 Les navires non spécialisés**

Ils sont aptes au transport de marchandises divers, emballés et conditionnés (en sacs, cartons, caisses, mais aussi de plus en plus en conteneurs). Ces navires se distinguent en fonction de leur mode de manutention principal<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> D. Chevalier, F. Duphil, op-cité, p142

<sup>12</sup> P. Miani, N. VENTURELLI, op-cité, P 99

➤ **Les cargos conventionnels**

Les cargos conventionnels sont des navires qui disposent à bord de leur propre moyen de manutention, brique (support de poulies) grues,...etc., permettant de charger les marchandises dans les cales par des panneaux coulissants.

Il existe de nombreux types de cargos :

• **Les cargos polyvalents « classique »**

Les cargos polyvalents classique sont généralement composés de quatre à cinq grandes cales dotées chacune d'un ou deux entreponts. Ils disposent de moyens de manutention autonomes. Ils sont munis de grands panneaux de cales.

• **Les cargos polyvalents « compacts »**

Les cargos polyvalents compacts se distinguent par la présence de grandes cales parallélépipédiques, flanquées d'une double coque.

➤ **Les portes conteneurs**

Les portes conteneurs sont des navires de grande capacité dont certains peuvent transporter jusqu'à 21 000 d'EVP<sup>13</sup> Ils contiennent leur propre moyen de manutention (navire grée ou matés) ce qui les permet de décharger les conteneurs dans les ports non-équipés de moyen de manutention.

➤ **Les rouliers Roll-on-Roll-off**

Les rouliers Roll-on-roll-off signifie roulé dedans, roulé dehors. Ils sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur la descente du port. La caractéristique principale de ces navires est de posséder une porte, généralement placée à l'arrière, à l'origine les rouliers ont été conçus pour le transport exclusif de véhicules ou de marchandises sur remorque, ils peuvent transporter pratiquement toutes sortes de marchandises.

➤ **Les Ro-Ro+ conteneur**

La solution mixte RO-RO+ conteneur est une formule de plus en plus utilisée sur les navires moderne, elle combine l'intérêt du conteneur et la manutention par portique, avec celle du roulage pour les colis non conteneurisable et pour les ports non équipés. son avantage est la souplesse.

➤ **Les portes barges**

Les portes barges sont des navires qui sont conçus pour pouvoir charger leur bord des barges (bateaux à fond plate) et péniches à l'aide de dispositifs d'ascenseurs ou de flottage. Ils sont spécialisés dans les transports fluviaux maritimes.

---

<sup>13</sup> EVP : (équivalents 20 pieds) : c'est l'unité dans laquelle sont exprimés les trafics de conteneurs de la capacité des navires.

➤ **Les navires tankers**

Les navires tankers sont des navires spécialisés pour le transport des hydrocarbures, ils sont munis des TANKS (grande réservoir) et ses lots d'hydrocarbures peuvent aller jusqu'à 500 milles tonnes, il s'agit principalement du pétrole brut et de produits raffinés (essence, gasoil).

➤ **Les navires gaziers**

Les navires gaziers sont spécialisés pour le transport de gaz (butane et méthane) et ils constituent de summum du savoir-faire maritime. Les gaz sont transportés sous forme liquéfié à très basse température et ses normes de sécurité sont strictes.

**1-4 Les risques liés au transport maritime international**

Ce sont les mouvements du navire pendant la navigation, naufrage, échauffement, collision. Températures extrême et / ou variations de températures : dégâts liés à la surchauffe, au gel ou buée de la cale, les impacts des vagues , causé par le mauvais temps influencer sur les marchandises exposée au reflux des vagues contre la proue et la coque, disparation complète d'un container. Les frais d'avaries communes, le chargement du navire par un personnel non qualifié, les risques propres aux containers frigorifiques (mauvais entretien des appareils réfrigérés). On peut voir plus claire à travers ce tableau les principaux risques et garanties du transport maritime :

**Tableau N° 01 : Risques et garanties en transport maritime**

Garanties	Avaries Commune	Avaries particulière, résultant d'un événement majeur assuré	Toutes avaries particulières	Vol total ou partiel	Frais annexes (honoraire ou mesures conservatoires)	Risque du à l'homme
FAB	X					
FAP Sauf	X	X			X	
Tous Risques	X	X	X	X	X	X
Guerres, grèves et autres assimilés						X

Source : Jean Belotti, « transport international de marchandises », éd, Vuibert, paris, 2015, p99

**1-5 les assurances maritimes :**

Le transport de marchandise comportant certaines risques (liée à la manutention, au stockage, etc.) et d'autres risques potentiels (conflits, grèves, intempéries, etc.), il convient donc de s'en garantir<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> J. Belotti, op-cité, p56

### **1-5-1 Définition de l'assurance maritime**

L'assurance maritime couvre les marchandises transportées et les navires assurés durant le trajet maritime. « L'assurance maritime est un contrat, la police d'assurance, par lequel un assureur couse à indemniser un assuré du préjudice subit dans une expédition maritime par suite de certains risques et ce dans la proportion de la somme assurée et moyennant le paiement d'une prime d'assurance. Le contrat est aléatoire, et ne joue que si le risque se réalise, il est indemnitaire et a pour but unique de compenser un dommage la valeur agréée dont peut être déduite une franchise »<sup>15</sup>.

### **1-5-2 Les garanties d'assurances de transport de marchandise**

La souscription d'une assurance de transport maritime, prévoit en charge la contribution des différentes garanties d'assurance en site les suivante <sup>16</sup>:

#### **➤ L'assurance de marchandise « FAP »**

Elle couvre les accidents caractérisés affectant tant le moyen de transport que la cargaison comme l'avarie commune, la collision, l'abordage, l'incendie, le tremblement de terre, etc. L'avarie commune est ouverte par une garantie qui s'appelle FAP (franc d'avarie particulière). Cette garantie ne couvre pas les avaries particulières mais l'avarie commune. Il faut noter que c'est cette garantie qui est retenue, dans les incoterms, par exemple le CIF..., comme obligation minimum d'assurance à la charge du vendeur, le primo-exportateur.

#### **➤ L'assurance de marchandise « FAP sauf »**

C'est une garantie qui couvre l'avarie commune et les avaries particulières subies par les marchandises à la suite de l'un des événements énumérés après le SAUF. Ce type de garantie permet à l'assuré de moduler les risques assurés. Les textes donnent une énumération pouvant causer des dommages.

L'assuré ayant la possibilité de choisir entre ces événements. En tête de l'énumération figurent les grands événements maritimes, puis viennent les événements terrestres, la garantie FAP sauf...s'entendant de magasin en magasin.

#### **➤ L'assurance de marchandises « tous risques »**

Elle couvre tous dommages ou pertes ne relèvent pas des risques exceptionnels de guerre, mines, émeutes, grèves, cette garantie couvre tous les risques, de magasin à magasin, sur le transport maritime et les transports terrestres au début et de la fin de parcours. Elle

---

<sup>15</sup> Ecole national de la marine marchande de saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003. p145

<sup>16</sup> Moise Donald Dailly, op-cité, p 371

couvre tous les dommages et pertes matériels causés aux produits assurés pendant le voyage (vol, casse, avarie, manutention) sous réserve des exclusions et limitations au contrat.

La garantie tous risques inclut les changements en pontée, notamment des conteneurs, à condition que le navire chargeur soit muni d'installations appropriées.

➤ **L'assurance de marchandises « guerre et mines »**

Elle couvre les risques de guerre et risques assimilés, cette garantie est toujours couverte séparément des autres, sur un avenant spécial à la police d'assurance.

**1-5-3 Les intervenants sur le marché d'assurance maritime**

L'opérateur qui veut souscrire un contrat d'assurance peut s'adresser aux différents intervenants de son choix :

➤ **Les Compagnies d'assurance**

Une compagnie d'assurance est une société anonyme détenue par des actionnaires. Son activité consiste à créer, gérer et vendre des produits d'assurance à destination des clients qui deviennent des assurés. C'est une personne « morale » dont les champs d'activité sont régis par le code des assurances.

➤ **Les agents maritimes d'assurance**

Ils sont des personnes physiques ou morales traitant au nom d'une compagnie et recevant une procuration pour travailler au profit des assurances. Les agents d'assurance maritimes ne sont pas des salariés des compagnies mais ce sont des représentants pour les compagnies, ils disposent de pouvoirs larges mais limités par les instructions prévues dans leurs mandats. Ils reçoivent de la direction d'une compagnie d'assurance le pouvoir de souscrire, de signer les actes, de gérer les dossiers des sinistres dans les limites prévues par leurs traités d'agence. On les dénomme « agents souscripteurs ».

➤ **Le courtier d'assurance**

Le courtier d'assurance est un commerçant, mandataire de l'assuré et non lié à une société d'assurance, il est soit une personne physique, soit une personne morale. Il est inscrit au registre du commerce. En règle générale, le courtier n'agit pas pour le compte d'une entreprise d'assurance mais pour celui d'un éventuel futur souscripteur, dont il est le mandataire. Son rôle est de représenter l'assuré auprès de l'assureur. Ainsi, après avoir examiné le risque à couvrir, il recherche pour le compte de son client les meilleurs prix et garanties auprès des différentes entreprises d'assurance. Par ailleurs, ses clients le chargent

aussi fréquemment de la gestion de leur contrat d'assurance (paiement des primes, déclaration des sinistres...).<sup>17</sup>

➤ **L'expert maritime**

On entend par expert maritime toute personne physique ou morale qui effectue pour le compte de particulier, les prestations de services dites expertise maritime et/ou commissionnaires d'avaries.

Il est aussi une personne prestataire de services habilitée à faire d'une part, des examens, des constatations, des évaluations d'un navire, des équipements ou toutes les marchandises à son bord et d'autres parts à rechercher les causes, la nature, l'étendue des dommages et leur évaluation et à vérifier, éventuellement les documents techniques, commerciaux ou contractuels applicables. Il est considéré aussi comme commissaire d'avaries, toute personne prestataire de services habilitée d'une part, à rechercher les causes et constater les dommages, pertes et avaries survenues aux navires ou aux marchandises et d'autre part, à recommander les mesures conservatoires et de prévention des dommages. À la demande de l'assuré (propriétaire de la marchandise), du transporteur (armement), ou de l'assurance, l'expert maritime est habilité à procéder l'inspection suivante :

- Les contrôles ou la supervision quantitative et qualitative de toutes les marchandises en vrac, solides ou liquides, notamment de produits agricoles, pétroliers, engrais etc.
- La recherche des causes du sinistre et établissement de sa matérialité;
- La détermination de nature et l'étendue des dommages;
- L'estimation et/ou évaluation des dommages;
- L'établissement d'un rapport authentique sur l'ensemble des constatations;
- De vérification du poids, de mesures, de marquages et de dimensions;
- L'exécution de toute sorte d'expertise et notamment le calcul de draft Survey, de bunker Survey, la calibration et inspection des livraisons des produits d'hydrocarbures et tous autres cargos ;
- L'étude, l'analyse, le contrôle des normes de conformité ;
- Le constat, l'évaluation des dégâts des cargaisons, des installations, des équipements et de l'environnement lors d'un sinistre.

---

<sup>17</sup> P. AGNES, « l'essentiel du droit des assurances », éd, Gualinolextenso, France, 2012, p19

## **Section 02: Les formalités du transport maritime**

Si la solution du transport pour compte propre est exclue, l'expédition entre dans le cadre d'un contrat de transport, ou éventuellement d'un contrat d'affrètement.

### **2-1 Le contrat de transport**

L'étude du contrat de transport englobe le contrat proprement dit le connaissement, les autres documents usuels et la tarification du transport maritime.

Le transport des marchandises par voie maritime peut entrer dans le cadre de deux types de contrats qui sont, contrat de transport maritime et contrat d'affrètement.

#### **2-1-1 Définition du contrat de transport**

Le transport de marchandises par voie maritime peut entrer dans le cadre de deux types de contrats:

Un contrat de transport est « l'accord selon lequel le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre ».<sup>18</sup>

Ce contrat est rédigé par différents textes. En plus des réglementations propres à chaque pays, il existe des réglementations internationales qui sont principalement la convention de Bruxelles et la convention de Hambourg, ces textes fixent les règles en matière de responsabilités du transporteur, et définissent l'élément qui matérialise le transport maritime est le connaissement.

#### **2-1-2 Les parties de contrat de transport**

Les parties au contrat du transport maritime sont le transporteur maritime qui peut être représenté par le Capitaine du navire, le consignataire du navire ou l'agent maritime et le chargeur qui représente soit le transitaire soit l'exportateur et soit l'importateur.

### **2-2 Les documents du transport maritime**

#### **2-2-1 Le connaissement maritime**

Le document de base du transport maritime est le connaissement (bill of lading ou B/L), issu de texte de base de Bruxelles de 1924.

Il apparaît souvent pour les opérations du commerce international comme un document difficile à comprendre. Il représente de multiples facettes et son utilisation requiert une certaine expérience. Il matérialise le contrat de transport établi entre un chargeur et la compagnie maritime.

C'est une pièce maîtresse dans les procédures de paiements internationaux car il représente la marchandise dont il précise la description et permet d'en transférer la propriété.

---

<sup>18</sup> D. Chevalier, F. Duphil, Op-cité, p146

Le connaissement est délivré en quatre exemplaires: un au commandant chef du navire, un à l'agent consignataire, un au shipper "chargeur" et un au réceptionnaire.

### **2-2-2 Les formes de connaissement**

On distingue trois types de connaissement :<sup>19</sup>

#### ➤ **Le connaissement à personne dénommée ou nominatif (*straight consigned*)**

Seule cette personne peut prendre en charge la marchandise à l'arrivée. Le document n'est donc pas négociable. La mention "à l'ordre de" doit être rayée, et le document doit être stipulé non négociable.

#### ➤ **Connaissement émis à ordre (*to order*)**

Il devient transmissible par endossement.

On peut ainsi indiquer comme réceptionnaire (consignée) une banque ou un transitaire qui ne cédera le document, par endossement, qu'en échange de sécurités de paiement. Cette formule est très utilisée dans le crédit documentaire. On peut aussi l'émettre à l'ordre du chargeur, qui peut dans ce cas vendre la marchandise et endosser le document en cours de voyage.

#### ➤ **Connaissement émis au porteur (*to order, blankendorsed*)**

Endossé par le chargeur sans mention de destinataire, le document circule alors par simple tradition, et la marchandise est remise à l'arrivée au porteur de celui-ci. Cette forme peut présenter quelque danger.

### **2-2-3 Les triples rôles du connaissement**

Le connaissement considère comme un seul document de transport qui ait une triple fonction :

- Preuve de la prise en charge de la marchandise reçus.
- Preuve du contrat de transport ;
- Titre représentatifs de la marchandise: s'il est émis sous forme négociable, sa transmission transfère la possession de la marchandise qu'il représente.

### **2-2-4 Les catégorie de connaissement**

Il existe cinq catégories de connaissements. Les trois premières sont émises par l'armateur assurant le transport maritime principal ou son représentant:<sup>20</sup>

#### ➤ **Le connaissement port/port (*Ocean B/L*)**

Il ne couvre qu'un trajet maritime unique, de port de départ à port arrivé.

---

<sup>19</sup> D. Chevalier, F. Duphil, Op-cité, p151

<sup>20</sup> P.MIANI, N. VENTURELLI, op-cité, 2017, P119

➤ **Le connaissance direct (*Through B/L*)**

Il couvre, outre un trajet maritime principal, un pré- et /ou un post-acheminement, pour lequel l'émetteur du connaissance agit en tant que mandataire du chargeur.

➤ **Le connaissance de transport combiné (*Combined Transport B/L*)**

Il couvre un trajet maritime et un pré et/ou un post-acheminement (par exemple pour un transport porte à porte), pour lesquels l'émetteur agit en tant que commissionnaire de transport.

➤ **Le connaissance FIATA (*FIATA B/L*)**

Il confère au transitaire la responsabilité de l'ensemble du transport spécifiée sur le document. Il est émis par un transitaire agissant comme consignataire de transport.

➤ **Le connaissance de charte partie (*Charter party B/L*)**

C'est le contrat de location d'un navire en vertu duquel l'armateur (le fréteur) met tout ou partie du navire à la disposition du chargeur (affréteur) pour le transport de marchandise.

### **2-2-5 Autre documents de transport maritime**

Dans un souci de gain de temps dans la transmission, des documents de transport maritime autre que le connaissance ont fait leur apparition. Leur principale différence avec le connaissance réside dans l'absence de caractère représentatif de la marchandise; ils sont, de ce fait inutilisables dans le cadre d'un crédit documentaire, sauf spécification expresse.<sup>21</sup>

➤ **La lettre de transport maritime ou lettre de garantie (*Sea Way Bill*)**

Une lettre de garantie est une lettre ou convention par laquelle le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant à délivrer un connaissance sans réserve.

Cette lettre n'a d'effet qu'entre transporteur et chargeur. Elle devient caduque si elle a servi à dissimuler un défaut de marchandise.<sup>22</sup>

➤ **Le connaissance informatisé (*Data Freight Receipt*)**

C'est la version informatisée de la lettre de transport maritime.

### **2-3 La tarification du transport maritime<sup>23</sup>**

Le fret est généralement établi au poids ou au volume en fonction de la nature de la marchandise et de sa destination. L'unité de taxation est appelée « unité payante » et s'applique toujours à l'avantage du navire compte tenu d'un rapport 1 tonne=1m<sup>3</sup>.

---

<sup>21</sup> P.MIANI, N. VENTURELLI, op-cité, p119, p120

<sup>22</sup> J. bellotti, op-cité, P273

<sup>23</sup> Meyer, Valère et Rolin, Christian « Techniques du commerce international », éd Nathan, paris, 2000, P58.

A ce fret de base, il faut ajouter la prise en compte des frais de manutention portuaire. Ils sont supportés par le navire (inclus dans le fret) ou par la marchandise (à la charge du vendeur ou de l'acheteur en fonction de l'incoterm), la répartition dépendant des conditions « Liner terms » ou « Conditions de lignes régulières » : règles de répartition des frais et des risques liés aux opérations de chargement et de déchargement des navires.

#### **2-4 Le contrat d'affrètement** <sup>24</sup>

L'affrètement d'un navire ne concerne que rarement l'expéditeur de marchandises diverses, alors qu'il est de pratique courante pour les opérateurs sur les marchés de matières premières et de produits de base (commodités). Les navires pétroliers, minéraliers, céréaliers ...etc., sont presque toujours affrétés.

Cependant, l'affrètement peut parfois être envisagé pour des transports de marchandises diverses:

- Dans le cas d'expéditions relativement importantes (à partir de 300 tonnes).
- A destination d'un port permettant de limiter les frais de post-acheminement, mais qui serait difficilement touchable par un navire de ligne pour des raisons de tirant d'eau, d'équipement portuaire, de manutention, etc.

Ainsi, des exportateurs des produits industriels (biens d'équipement lourds par exemple) le pratique parfois en grand cabotage (Moyen-Orient, Afrique de l'Ouest).

Il n'existe pas de réglementation internationale dans le domaine de l'affrètement, mais les contrats (nommés "chartes-parties") sont des contrats-types, fruits d'une longue expérience, puisque, historiquement l'affrètement a précédé le contrat de transport.

Les affréteurs d'un navire peuvent utiliser ensuite celui-ci pour faire des transports pour autrui. Les liens entre ces affréteurs et les chargeurs relèvent alors non plus du contrat d'affrètement, mais du contrat de transport, et son régit par tous les dispositions concernant celui-ci, et particulièrement la présomption de responsabilité du transporteur. Toutefois, les connaissements émis dans ces conditions peuvent être refusés dans le cadre d'un crédit documentaire.

##### **2-4-1 Les types de contrats** <sup>25</sup>

Les contrats de d'affrètement sont conclus, en générale par des courtiers spécialisés. Le contrat d'affrètement réalisable entre deux parties :

---

<sup>24</sup> D. Chevalier, F. Duphil, Op-cité, p164

<sup>25</sup> Ibid., p165

- *Le fréteur*: C'est celui qui fournit le navire. C'est donc l'armateur (représenté par un courtier de fret ou un agent maritime), ou un affréteur précédent (on parle alors de sous-affrètement).
- *L'affréteur*: C'est l'utilisateur futur du navire.

➤ **L'affrètement au voyage**

Le fréteur fournit un navire pour une cargaison déterminée, un voyage déterminé, dans un délai déterminé. La gestion du navire (équiper, avitaillement, frais d'escale) reste de la responsabilité de fréteur.

➤ **L'affrètement à temps**

Le contrat est conclu pour un laps de temps déterminé. L'affréteur fait son affaire de la cargaison et des escales, mais le fréteur conserve la responsabilité de l'équipage, l'assurance et l'entretien de navire.

➤ **L'affrètement coque-nue**

C'est l'affréteur qui, pendant une durée déterminée (l'année en général), arme et gère complètement le navire.

## **2-5 Les intervenant au transport maritime**

Le transport maritime distingue deux intervenants qui participent au contrat de transport : le chargeur et l'armateur<sup>26</sup>.

### **2-5-1 Le chargeur**

Le chargeur représente la marchandise. C'est à dire le chargeur peut être l'expéditeur réel, un mandataire de celui-ci (transitaire) ou le destinataire de la marchandise ou encore son représentant. Il a pour obligation de faire :

- Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise à savoir sa nature (dénomination commerciale), son conditionnement, emballage et poids.
- Étiqueter et marquer les colis.

### **2-5-2 Les armateurs (c'est la compagnie de transport)**

En outre, un armateur est la société de transport chargé de gérer commercialement le navire. Elle peut être ou non le propriétaire du navire. Généralement Il est représenté par un agent, les armateurs possèdent l'usufruit des navires dont ils vendent la capacité de transport.

➤ **Les agents de l'armateur**

Il existe deux types d'agent qui sont : les agents maritimes et les agents consignataire, de nos jours, la plus part des agents exercent indifféremment leurs rôles.

---

<sup>26</sup> [www.doc-étudiant.fr](http://www.doc-étudiant.fr) consulté le 20/03/2017 à 17:09

➤ **Les agents maritimes**

L'agent maritime représente un ou plusieurs armateurs des lignes régulières, dont il détient le pouvoir pour négocier les contrats de transport, émettre et signer les documents de transport et encaisser le prix du fret.

➤ **Les agents consignataires**

Toujours installés dans un port, l'agent consignataire à la charge d'organiser et de liquider l'escale d'un navire si l'armateur a choisi pour l'y représenter.

Il organise le planning des opérations de chargement et de déchargement du navire en liaison avec les entreprises de manutention. Il assure les réparations et l'avitaillement du navire en vivres et combustibles. Le compte d'escales retrace ces opérations en termes de ces dépenses.

## **2-6 Présentation de la douane**

Tout en procédant aux contrôles indispensables, les services douaniers travaillent désormais en liaison étroite avec les entreprises dans l'objectif : faciliter la circulation des marchandises en fixant en commun des formalités adaptés à leurs contraintes commerciales.

### **2-6-1 définition et missions de la douane**

Importer c'est aussi transporter, transporter c'est aussi déclarer, l'administration des douanes intervient en imposant des droits et taxes au contrôle des marchandises<sup>27</sup>. Pour mettre cette marchandise en vente sur un territoire étranger, il faut exécuter un certain nombre d'opérations appelées « le dédouanement ».

#### **2-6-1-1 Définition de la douane**

La douane est une administration qui organise et surveille la perception des droits d'importation et d'exportation des marchandises; système de surveillance et de taxation du commerce international.

#### **2-6-1-2 Missions de la douane**

On cite trois différentes missions de la douane<sup>28</sup>:

❖ **Les missions Economiques de la douane**

On cite quatre missions économiques de la douane :

- Promouvoir de la concurrence loyale par la prévention, la recherche et la répression des pratiques déloyales et frauduleuses;
- Encourager les investissements, national et étranger, à travers les facilitations douanières et les régimes douaniers économiques institués à cet effet;

---

<sup>27</sup> www.douane.gov.dz, consulté le 15/10/2017 à 10:19

<sup>28</sup> J. Belotti, op-cité, p71, 72

- Participer à la promotion des exportations hors hydrocarbures ;
- Appliquer les mesures de sauvegarde ou de protection non tarifaires de la production nationale contre la concurrence déloyale des produits étrangers importés.

❖ **Les missions fiscales de la douane**

Concernant les missions fiscales de la douane on distingue quatre grandes missions à savoir :

- Recouvrer les droits et taxes auxquels sont soumises les marchandises à leur importation ;
- Suivre et contrôler les avantages fiscaux ;
- Suivre et contrôler la production et de la commercialisation des hydrocarbures;
- Lutter contre la fraude douanière par la justification de l'origine des marchandises, leur espèce et leur valeur en douane, pour le contrôle de l'assiette des droits et taxes;

❖ **Les Missions de Protection de la Douane**

Son objectif est de :

- Lutter contre le trafic illicite des stupéfiants, la contrebande, le blanchiment d'argent et de manière générale le crime organisé transfrontalier ;
- Participer à la préservation de l'ordre et de la sécurité publics (armes, explosifs, substances chimiques et produits dangereux);
- Participer à la protection du consommateur en veillant à ce que les produits de consommation non alimentaires et les produits domestiques soient soumis au contrôle de conformité aux normes de fabrication et de sécurité ;
- Assurer la protection aux frontières du patrimoine national en matière de flore et de faune menacées d'extinction.

**2-6-2 Les opérations douanières**

Les objectifs généraux de la douane sont de faire respecter la réglementation relative aux mouvements de marchandises et de capitaux à l'entrée et à la sortie du territoire national, mais aussi de rechercher et sanctionner les infractions à cette réglementation.

**2-6-2-1 Les principaux éléments de la déclaration en douane**

Toute marchandise placée dans le circuit international à un statut douanier, sorte de carte d'identité, qui résulte de la combinaison de trois éléments : l'espèce tarifaire, l'origine et la valeur en douane.

### ❖ L'espèce tarifaire <sup>29</sup>

L'espèce tarifaire « correspond à la dénomination attribuée à une marchandise dans le tarif des douanes. C'est d'elle que dépend le taux de base des droits susceptibles d'être prélevés»

C'est le libellé sous lequel figure la marchandise dans le tarif douanier commun (TDC) et auquel correspond un numéro de nom en colature. La détermination de l'espèce tarifaire est indispensable pour la fixation des droits de douane ainsi que pour le contrôle du commerce extérieur.

### ❖ L'origine

L'origine des produits est une donnée essentielle de la stratégie douanière. Au vu de cette information qui est nécessaire au traitement différencié de la marchandise, l'importateur peut bénéficier des régimes tarifaires préférentiels résultants d'accords d'association ou de libre échange ou, au contraire, se voir appliquer des mesures de contrôle du commerce extérieur.

### L'origine permet donc de déterminer <sup>30</sup>

- Les taux de droits applicables à l'importation;
- Les statistiques du commerce extérieur établis en fonction de critères géographiques;
- L'application des réglementations particulières et la mise en œuvre de politiques commerciales;
- Notion commune d'origine.

L'entreprise doit donc identifier précisément l'origine des produits qu'elle importe ; or celle-ci évolue tout au long du circuit international de produit. C'est donc une notion qui n'est pas toujours facile à déterminer.

### ❖ La valeur en douane

Elle sert de calcul des droits et taxes exigibles, à la mise en œuvre de caution et à déterminer l'application éventuelle des mesures de contrôle de commerce extérieur.

La valeur en douane à l'exportation est indiquée hors taxes, au point de sortie du territoire national. (Article 36 du code des douanes national).

La valeur en douane à l'importation est celle au lieu d'introduction dans l'UE. Elle correspond souvent à la valeur transactionnelle (montant du facteur du fournisseur) à l'appelle certaines corrections (ajouts ou soustractions) sont à apporter<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup> Jean Belotti, op-cité, p75, 76

<sup>30</sup> G. Legrand et H. Martini, « Gestion des opérations Import-export », éd, Dunod, Paris, 2008, p64.

### **2-6-2-2 Les procédures de dédouanement**

Pour garantir le respect de toutes les obligations en matière de dédouanement, le déclarant doit respecter une procédure qui informe du régime douanier assigné aux marchandises.

On distingue généralement deux procédures : la procédure de droit commun et les procédures simplifiées.

#### **❖ La procédure de droit commun**

Cette procédure prévoit des délais de dédouanement très courts et l'utilisation du document administratif unique DAU. Elle peut être soit manuelle soit informatisée. Le déclarant doit fournir également un certain nombre de documents d'accompagnement qui sont :

- La facture commerciale contenant toutes les informations essentielles figurant dans la déclaration et définissant la nature du lieu contractuel entre acheteur et vendeur ;
- Les titres de transport tel que : connaissance maritime, lettre de transport aérien et feuille de route;
- La liste de colisage permettant la vérification des marchandises par le destinataire, le transporteur ou la douane ;
- D'autres documents peuvent se révéler nécessaires comme : licence d'importation ou d'exportation, certificat d'origine, certificat de circulation ;

#### **❖ Les procédures simplifiées**

Aux procédures de droit commun fixant l'organisation des opérations de dédouanement, est venue progressivement s'ajouter une diversité de procédures simplifiées, qui ont pour objectif d'atténuer le formalisme de la réglementation douanière et une réduction des délais :

---

<sup>31</sup> Jean Belotti, op-cité, p77

**Tableau N°02 :« Procédure simplifiée »**

Procédures	Champ d'application
<p><b>1- La procédure de déclaration simplifiée (PDS) :</b> Elle permet le placement des marchandises sous le régime d'importation sur présentation d'une déclaration simplifiée, avec présentation ultérieure d'une déclaration complémentaire. Donc elle permet de disposer la marchandise dans les meilleurs délais sans attendre l'accomplissement total des formalités douanière.</p>	<p>-Toutes les marchandises sont admissibles. -La PDS peut être accordée dans tout bureau de douane en frontière ou à l'intérieur du territoire douanier, le cas échéant dans les locaux de l'opérateur.</p>
<p><b>2- La procédure de dédouanement à domicile(PDD)</b> -A l'importation, elle permet le placement sous le régime d'importation des marchandises dans les locaux de l'intéressé ou dans d'autres lieux désignés ou agréés par les autorités douanières. -A l'exportation, elle permet d'accorder à l'exportateur qui désire effectuer les formalités d'exportation dans ses propres locaux dans d'autres lieux désignés ou agréés par les autorités douanières.</p>	<p>-Toutes les marchandises sont admissibles (sauf quelques exceptions). – Pour tout régime y compris les régimes économiques.</p>
<p><b>3-La procédure de dédouanement à domicile à domiciliation unique (PDU) :</b> Elle est responsable de la centralisation des formalités de la gestion des différentes opérations tel que : liquidation douanière, gestion et demande de contingents tarifaire notamment. Dans le cadre de la PDD, les entreprises qui réalisent des opérations douanières sur le territoire national et à partir de différents sites, peuvent demander le bénéfice d'une domiciliation unique(PDE). L'entreprise peut choisir son bureau de rattachement ou celui dans la zone duquel sont acheminées dans marchandises ou celui qui reçoit les déclarations complémentaires globales tarifaire notamment.</p>	<p>-Toutes les marchandises sont admissibles (sauf quelques exceptions). – Pour tout régime y compris les régimes économiques</p>
<p><b>4- La procédure de dédouanement express(PDE) :</b> Elle permet le dédouanement des envois express réalisés en particulier par les sociétés de fret express. Elle met en œuvre les possibilités de l'EDI (échange de données informatisées) notamment à l'importation. Cette procédure peut se faire en mode manuel ou informatisé (exploitation par la douane des données numérique de l'entreprise).</p>	<p>-Toutes les marchandises Sont admissibles à l'exception de celles soumises à des réglementations particulières. -Les exceptions sont plus rares lorsque la procédure est informatisée.</p>

Source : élaboré par nos soins à partir de sources diverses.

### 2-6-3 Les régimes douaniers

Le régime douanier est un statut juridique donné à la marchandise à l'issue de son dédouanement. Il détermine si les droits et taxes seront acquittés ou non, si les contrôles du commerce extérieur seront accomplis ou non. Le régime douanier se compose du régime définitif et économique.

### 2-6-3-1 Les différents types de régimes

On distingue deux catégories de régime :

#### ❖ Les régimes définitifs (généraux)

Les régimes définitifs se différencient à l'importation et à l'exportation

##### A. A l'exportation

La douane ne considère une exportation que lorsque des marchandises quittent définitivement un territoire vers un pays tiers. Le formalisme concernant les opérations d'exportation est plus limité que pour l'importation. Cependant cela ne signifie pas que les exportations ne donnent lieu à aucune surveillance.

Tout d'abord, le dédouanement à l'exportation permet de justifier le non-paiement de la TVA sur cette marchandise exportée.

De plus, si la plupart des marchandises sont libres de circuler, il en existe quelques-unes soumises à des mesures du contrôle du commerce extérieur.

##### B. A l'importation<sup>32</sup>

L'importation consiste à faire entrer sur un territoire des marchandises d'origine étrangère en vue d'être commercialisées en l'état. L'opération d'importation présente deux caractéristiques:

- Une marchandise importée est non seulement taxable au titre des droits de douane, mais aussi imposable au titre de la TVA et d'autres droits indirects. Ces obligations pouvant être dissociées, elles ont donné naissance à deux régimes particuliers : la mise en libre pratique et la mise à la consommation.
- Les opérations d'importation sont soumises à un plus grand nombre de formalités et de contraintes que les opérations d'exportation.

#### ➤ La mise en libre pratique (MLP) et la mise à la consommation(MAC)

Lorsqu'une marchandise pénètre sur un territoire douanier, elle peut être mise en vente sur le marché dès que les droits et taxes y afférents sont acquittés.

Le régime de mise en libre pratique confère aux marchandises d'origine tierce le caractère de marchandises communautaires. Donc il s'agit d'un régime communautaire qui conduit à l'application des mesures tarifaires et réglementations communautaire<sup>33</sup>:

- Paiement des droits de douane, des droits anti-dumping éventuels.
- Application de la réglementation communautaire.
- Application de la politique agricole commune pour les produits concernés.

---

<sup>32</sup>Jean Belotti, op-cité, p88

<sup>33</sup> Ibid., p89

La mise à la consommation consiste à appliquer les mesures commerciales nationales :

- Production d'une déclaration.
- Paiement de la TVA et des autres taxes fiscales et parafiscales nationales.
- Application des mesures réglementaires nationales.

➤ **Les règles générales des droits des douanes**

Il existe trois règles :<sup>34</sup>

- Dans les relations intracommunautaires, aucun droit n'est à payer ;
- Dans les relations avec les pays tiers, le tarif extérieur commun(TEC) est appliqué ;
- Dans les relations entre la CEE et certains autres groupes, des accords préférentiels peuvent conduire à des droits et taxes réduits.

❖ **Les régimes économiques**

Certains régimes comme l'exportation ou l'importation simple ont un caractère définitif. D'autres régimes appelés «**régimes économiques**» permettent de répondre à des situations plus complexes d'utilisation ou d'entreposage temporaire d'une marchandise.<sup>35</sup> Le but de ces régimes est de favoriser certaines activités industrielles ou commerciales en permettant aux opérateurs de faire des économies au niveau des droits et taxes qui seraient normalement perçus à raison du déplacement des marchandises dans un pays. La mise en place des régimes suspensifs de droits s'est faite progressivement et a abouti aux régimes traditionnels de l'entrepôt sous douane, de l'admission et de l'exportation temporaire.

Les régimes économiques concernent trois fonctions principales :<sup>36</sup>

- Le stockage ;
- La transformation ;
- L'utilisation.

Les régimes économiques peuvent être classés en deux catégories en fonction des avantages qu'ils procurent.

➤ **Les régimes qui font bénéficier les marchandises d'une exonération :**

Les avantages ainsi procurés aux opérateurs reposent sur la possibilité d'introduire des marchandises tierces sur le territoire communautaire en exonération totale ou partielle des droits et taxes.

---

<sup>34</sup> J. belitti, op-cité. p86

<sup>35</sup> G. Legrand et H. martini op-cité, p83.

<sup>36</sup> Le Lamy de transport, « commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur. », paris, 1998, p780

- **les régimes sous lesquels les marchandises sont fictivement considérées comme étant à l'étranger** : C'est le cas comme par exemple des marchandises qui, bien que se trouvent physiquement sur le territoire douanier, sont considérées :
- Soit comme ayant quittées le territoire douaniers c'est-à-dire à l'étranger : l'exportateur peut donc bénéficier immédiatement des avantages liée à l'exportation et, en particulier, la décharge de la tva ;
  - Soit comme étant toujours à l'étranger, c'est-à-dire n'ayant pas encore été importées.

## **Conclusion :**

Nous verrons que Le transport maritime est un marché lié au développement du commerce international. 90% des échanges mondiaux et des économies des pays passent par le trafic maritime ce qui explique sa capacité en ce qui est de la quantité à transporter, de sa diversité à pouvoir prendre en charge plusieurs types de marchandise en même temps ,mais aussi de ses coûts de transport qui sont moins chers par rapport aux autres modes de transport.

Le transport maritime constitue un service offert par plusieurs modes utilisés pour le trafic international de marchandises. Avec la diffusion du transport conteneurisé et la bonne organisation de la logistique, le trafic s'améliore de jour en jour. En outre, nous avons l'avènement des différents types de navires qui sont adaptés à toutes sortes de marchandises.

Le transport maritime de marchandises est moins coûteux et est plus prisé. Toute marchandise à objet d'un échange avec un pays tiers (importation ou exportation) doit faire l'objet d'une déclaration en douane. La globalisation des échanges a dynamisé la gestion de la fonction douane selon les formes appropriées. La qualité de la prestation douanière est un facteur déterminant au moment du dédouanement.

**Chapitre III : le  
traitement de passage  
d'un navire au port  
d'Alger « EPAL »**

## **Introduction**

Un port est une infrastructure située sur le littoral maritime, sur le bord d'un lac ou en certains endroits d'un cours d'eau important, il peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout recevoir et abriter les navires, et leur permettre l'amarrage ou l'accostage à quai, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations. Il est un lieu de séjour. Le port lui-même est aménagé avec des jetées, des quais, des pontons et doit être relié à d'autres moyens de transport (routier, ferroviaire, etc.).

Avec pour objectif et souci d'optimiser la qualité ainsi que la fiabilité de ses prestations de service dans sa direction, notamment, des navires, l'Entreprise Portuaire d'Alger (EPAL) s'est engagée dans une politique d'investissements porteurs « à la mesure de ses moyens et de son trafic », afin de « fournir aux navires des équipements performants et leur assurer ainsi des escales productives ».

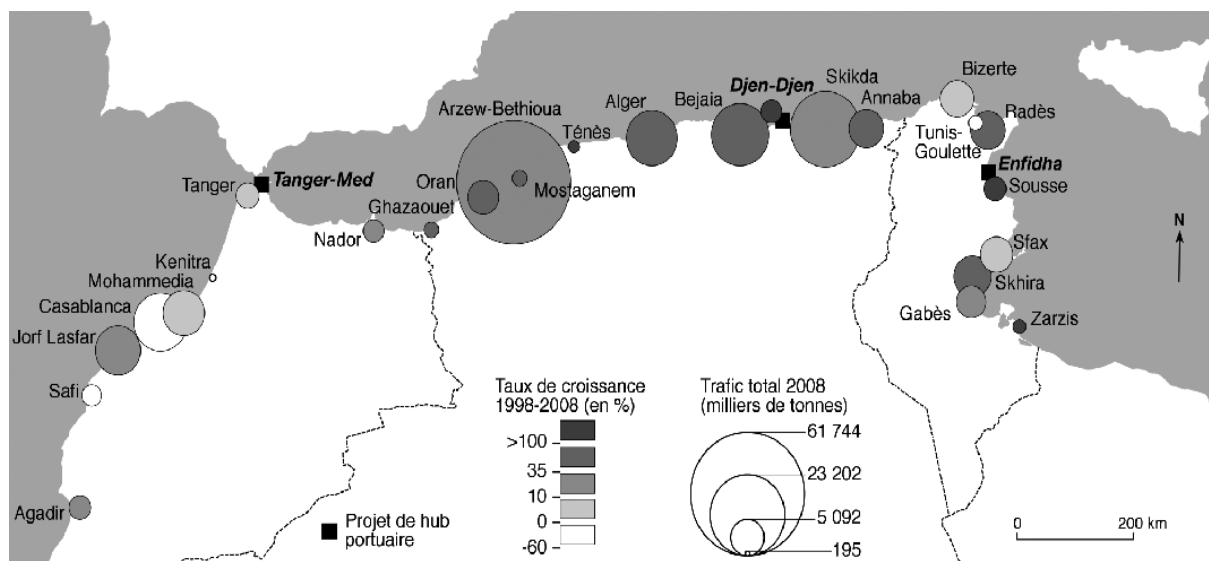
Ce chapitre est divisé en trois sections, la première sera consacrée à la présentation des ports algériens, la deuxième sera consacrée à présenter l'entreprise portuaire d'Alger en chiffres, et on termine par le suivi de passage d'un navire.

## **Section 01 : présentation des Ports Algériens**

L'Algérie dispose d'un réseau portuaire qui contient un certain nombre de ports, d'une hiérarchie et dynamique, qui essaie de permettre au pays de suivre le phénomène de mondialisation.

### **1-1 La hiérarchie et dynamique des ports Algériens**

Suivre la démarche d'intégration de l'Algérie dans la mondialisation à partir des perspectives portuaires et maritimes est une nouvelle approche. La maritimisation du commerce mondial a pris, ces dernières décennies, une envergure telle que les nations en développement ont pris conscience du rôle important que peut jouer la mer ; et qu'inéluctablement, leur avenir passe par elle. Dans les pays développés, la plus faible performance portuaire des régions spécialisées dans le secteur industriel révèle leur difficulté à s'adapter à la mondialisation l'Algérie dispose d'une façade de maritime de 1200 km jalonnée de 11 ports de commerce.

**Figure N°02 : La hiérarchie et dynamique des ports Algériens**

Source : autorités portuaires

Trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaïa), trois principaux ports polyfonctionnels (Alger, Oran et Annaba), deux moyens (Djen Djen et Mostaganem) et enfin, trois petits ports (Ghazaouet, Dellys et Ténès). Hormis ceux spécialisés dans l'exportation des hydrocarbures, ces organismes n'ont pas évolué depuis l'indépendance du pays. Conscient de son retard, l'État algérien semble vouloir renouveler le rôle de ses ports comme outils de son insertion mondiale<sup>1</sup>.

## 1-2 La structure des Ports Algériens

Chaque port algérien est constitué de deux parties : l'entreprise portuaire et les acteurs du port. L'entreprise portuaire est une entreprise publique économique qui relève actuellement de la SGP SOGEPORTS. Le Portefeuille de SOGEPORTS est constitué éventuellement de dix entreprises portuaires : Alger, Oran, Annaba, Arzew, Skikda, Bejaia, Mostaganem, Ghazaouet, Djen-Djen et Tenes<sup>2</sup>.

Chaque entreprise portuaire est chargée :

- De la gestion du domaine public
- De la manutention et d'aconage de marchandises
- D'assistance aux navires (pilotage, lamanage et remorquage)

Les acteurs portuaires quant à eux, peuvent être répartis en plusieurs catégories, selon la position de leur intervention dans la chaîne du transit portuaire, nous avons ainsi :

<sup>1</sup>M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet, Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ?, revue géographique des pays méditerranéens, 2011, p 86

<sup>2</sup> KERMA Azzeddine, « Vers le réseau national des ports maritimes de commerce », Revue Economie et Management, N° 11, Novembre 2012, p 78.



-Zone Sud : Délimitée par le Terminal à Conteneurs et le brise-lame Est (du quai 30 à 37). Aussi les limites du port et les différentes jetées (sud, nord), dont il dispose ainsi que les lieux d'entreposage.

### **2-1-1 Situation géographique**

De par sa situation géostratégique, le Port d'Alger dessert plusieurs wilaya du pays. Son hinterland privilégié couvre le centre, centre est et centre ouest. D'autres régions du pays, notamment celles du sud, peuvent être considérées comme faisant partie de l'hinterland du port d'Alger, et ce, en considérant les flux des marchandises générés par l'activité des sociétés pétrolières. Le port d'Alger jouit d'une position géographique particulière dans le bassin méditerranéen et aussi à l'échelle nationale faisant de lui le premier port commercial d'Algérie. Ouvert sur la mer méditerranéenne, le port d'Alger est situé dans la partie Nord-Ouest de la baie d'Alger de 10 000 mètres linéaires de quais avec 45 postes en mesure d'accueils près de 40 navires à la fois.

#### **❖ Coordonné géographique**

Latitude : 36° 50' Nord Longitude : 3° 2' Est

Le port, véritable ville dans la ville, s'étend sur une surface globale de 126 hectares.

#### **❖ Plan d'eau**

Le plan d'eau abrité par ces ouvrages est de 184 hectares divisé en 03 bassins successifs :

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

Les quais d'accostage de 34, ils sont construits suivant des moles successifs allant d'Ouest en Est dont la profondeur varie de 5 m à 10 m. Le linéaire total de ces quais est de **8.352 m.**

#### **❖ Les passages de port**

L'accès des navires au port se fait à travers :

- **La passe Nord** : permet l'accès au vieux port, située entre la jetée nord et l'épi sud de la jetée Agha avec 176 m de largeur et 12 m de profondeur ;
- **La passe Sud** : permet l'accès au bassin Mustapha, située entre l'épi transversal de la jetée Mustapha et le brise-lames Est avec 240 m de largeur et 16m de profondeur.

### ❖ **Les capacités d'entreposage**

Le port d'Alger dispose d'une surface totale d'entreposage de **282.000 m<sup>2</sup>**, représentant 24% de la surface totale uniformément répartie entre les 3 zones géographiques du port et accueillant diverses marchandises :

- Terre-pleins de **232.000 m<sup>2</sup>**
- 12 magasins de **50.000 m<sup>2</sup>**

Cette capacité permet l'entreposage de 120.000 tonnes de marchandises, alors que le volume moyen débarqué mensuellement aujourd'hui est de 800.000 tonnes.

## **2-1-2 Missions et activités de l'EPAL**

### ➤ **Missions**

La gestion, l'exploitation et le développement du domaine portuaire sont les charges essentielles de la gestion de l'EPAL, c'est dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays.

- Elle se doit d'assumer la police et la sécurité au sein du pays.
- Elle est chargée des travaux d'entretien, d'aménagement, de renouvellement et de création d'infrastructures.
- L'EPAL assure également des prestations à caractère commercial, à savoir ; le remorquage, la manutention et l'acconage.

### ➤ **Activités**

Les principales activités de l'entreprise sont :

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations d'acconage et de manutention portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage.
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire.

## **2-1-3 Description des services**

### ➤ **L'acheminement des navires de la rade vers le quai**

Dans certains cas exceptionnels, d'arrivée massive en rade, les navires restent en attente dans la zone de mouillage (rade) jusqu'à obtention de l'autorisation de rejoindre un poste à quai. Cette dernière est délivrée après une conférence de placement qui se tient quotidiennement au niveau de la Direction Capitainerie.

L'acheminement des navires se fait par des opérations d'aide à la navigation identifiée par le remorquage, le pilotage et le lamanage.

➤ **Le remorquage**

Il consiste à tirer ou à pousser le navire, pour effectuer les manœuvres d'accostage, de déhalage ou d'appareillage du navire. Il consiste également à effectuer les opérations de convoyage et d'aide dans l'exécution d'autres manœuvres.

➤ **Le pilotage**

Il est assuré de jour comme de nuit par la Direction Capitainerie il est obligatoire à l'entrée et à la sortie du navire. Il consiste à assister le commandant dans la conduite de son navire à l'intérieur du port.

➤ **Le lamanage**

Il consiste à amarrer ou désamarrer le navire de son poste d'accostage.

➤ **Les opérations de manutention et d'aconage pour les marchandises**

Elles consistent en :

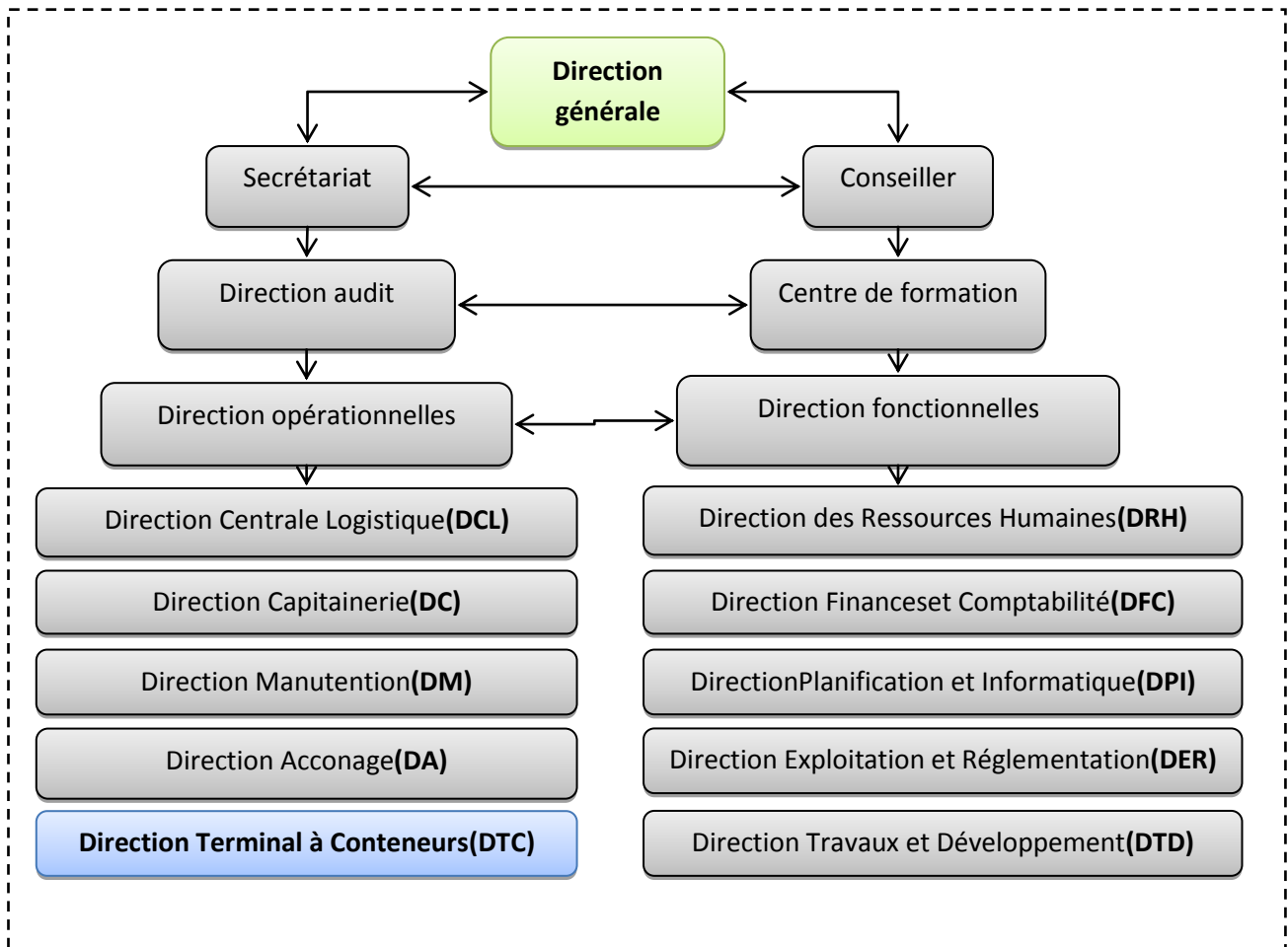
- Les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises.
- La réception des marchandises.
- Le transfert vers les aires d'entreposage, hangars et terre-pleins, ports secs.
- La préservation ou la garde des marchandises sur terre-pleins ou hangar et hors port.
- Pointage des marchandises.
- La livraison aux clients.

La manutention et l'aconage sont assurés, par un personnel formé dans le domaine. Il est exercé de jour comme de nuit, réparti sur deux vacations de 6h à 19h avec un troisième shift optionnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour des cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7 h du matin.

D'autres prestations sont également fournies aux navires et aux clients telles que :

- Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai.
- Pesage des marchandises (ponts bascules).
- Location de remorqueurs ou vedettes (pour avitaillement des navires, transport de l'assistance médicale, assistance et sauvetage en haute mer).

**FigureN°04 : Organigramme générale de l'EPAL**



Source : documents interne de l'EPAL

La figure va nous donner un aperçu général sur les différentes directions de l'EPAL et comment elle est organisée.

#### **2-1-4 Présentation et missions de la Direction Terminale à Conteneurs « DTC »**

La Direction Terminal à Conteneurs dont le siège est au niveau de la zone sud, couvre un grand Terminal et cinq parcs pour l'entreposage des conteneurs. Un département suivi des opérations qui comprend une cellule statistique et une autre de contrôle facturation.

##### **2-1-4-1 Missions et activités de la DTC**

La Direction Terminal à Conteneurs s'occupe de :

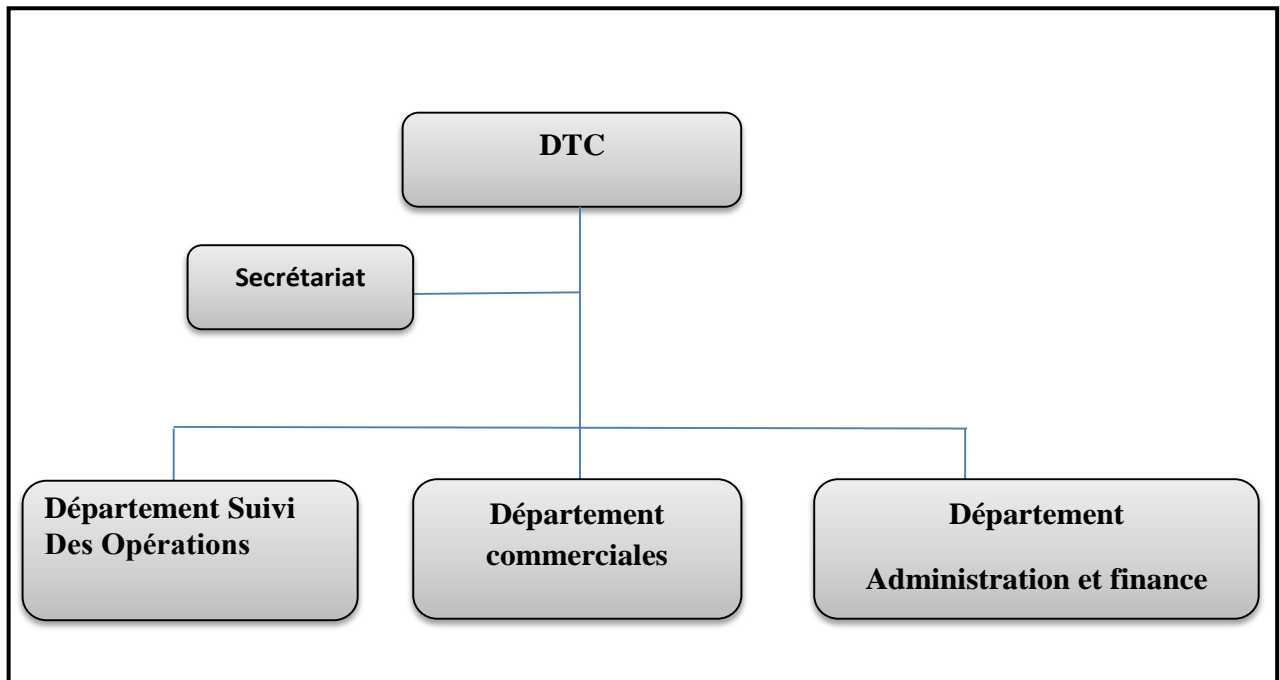
- La gestion et l'exploitation du Terminal à Conteneurs
- La programmation des escales des navires à l'import et à l'export
- Les opérations de réception des conteneurs contradictoirement avec le bord au débarquement et avec le chargeur (ou leur représentant) à l'export.

- Pointage des conteneurs en nombre sur la feuille d'inter charge à l'embarquement et au débarquement
- La reconnaissance physique de l'état extérieur des conteneurs par le biais de la feuille d'inter charge à l'embarquement et au débarquement.
- Les opérations de transport des conteneurs depuis le tablier de quai jusqu'à la zone d'entreposage correspondante sur le terminal.
- La garde et la prévention des conteneurs en attente de leurs enlèvements par les destinataires à l'import et de leurs embarquements sur navires.
- Les opérations de livraison des conteneurs à leurs destinataires (ou leur représentant) à l'import, d'approche et de mise à quai pour leurs embarquements à l'export.
- Suivi informatique de toutes ces opérations.

#### 2-1-4-2 Organisation de la DTC

La DTC est subdivisée en trois départements, en l'occurrence le département des opérations, le département commercial et le département administration et finance .

**FigureN°05 :Organigramme DTC**



Source : élaboré par nous même

## 2-2 Bilan d'activité de l'année 2016

### 2-2-1 Trafic marchandises

Le trafic marchandises débarquées et embarquées traités par l'EPAL, a atteint un volume de 2.872.091 tonnes au 4<sup>ème</sup> trimestre 2016 contre 2.832.315 tonnes à la même période 2015, soit une hausse de (+1,40%) représentant 39.777 tonnes.

La hausse globale du trafic traité par l'entreprise est induite par l'augmentation des produits métallurgiques, du trafic conteneurs et de certaines cargaisons homogènes notamment les céréales. Il est à noter que le tonnage global des marchandises prévu à 2.884.800 tonnes pour ce 4<sup>ème</sup> trimestre 2016, est à 100%.

**Tableau N°03 : Trafic marchandises**

	4 <sup>ème</sup> trimestre			Ecart	Atteint	Cumul année			Ecart	Atteint
	Réalisé 2015	Prévision 2016	Réalisé 2016	15/16	Objectif	Réalisé 2015	Prévision 2016	Réalisé 2016	15/16	Objectif
<b>Débarqué</b>	2 415 201	2 404 300	2 494 176	3,27%	104%	10 017 525	9 454 400	9 796 443	-2,21%	104%
<b>Embarqué</b>	417 114	480 500	377 915	-9,40%	78,65%	1 872 511	1 899 800	1 751 183	-6,41%	92,19%
<b>TOTAL TRAFIC</b>	<b>2 832 315</b>	<b>2 884 800</b>	<b>2 872 091</b>	<b>1,40%</b>	<b>100%</b>	<b>11 890 036</b>	<b>11 354 000</b>	<b>1 1547 626</b>	<b>-2,88%</b>	<b>102%</b>

Source : périodique d'information de l'EPAL n° 112, page 31

#### ➤ Les débarqués

Avec une part de 87% de trafic total, les débarqués affichent un volume de 2.494.176 tonnes au 4<sup>ème</sup> trimestre 2016, soit une hausse de (+3,27%) par rapport à même période de l'exercice précédent, traduite particulièrement du volume des produits métallurgiques, des céréalières ainsi que le trafic conteneurs.

Comparée à une prévision de 2.404.300 tonnes l'objectif a été réalisé à hauteur de 104%.

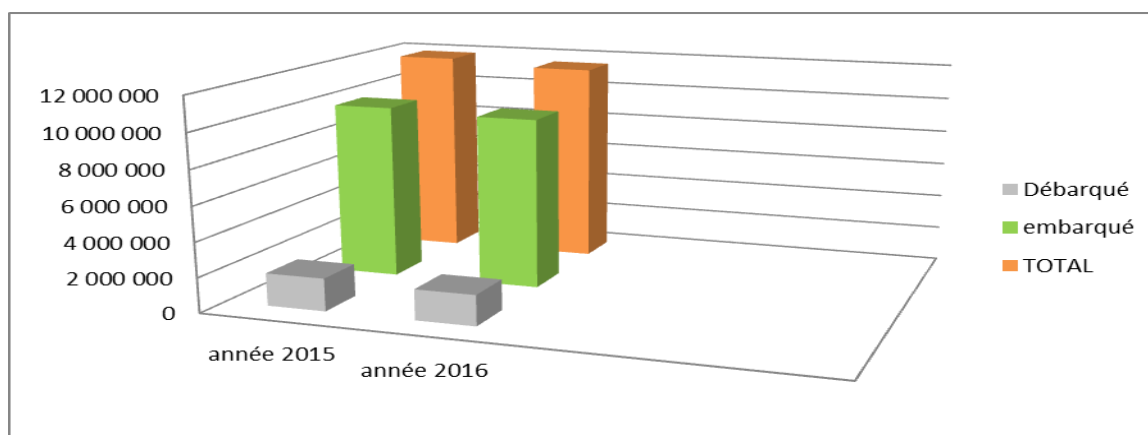
#### ➤ Les embarquées

Les marchandises embarquées ont totalisés durant ce 4<sup>ème</sup> trimestre 2016 un volume de 377.915 tonnes contre 417.114 tonnes à 2015, soit une baisse de (-9,40%).

L'atteinte de l'objectif est de 78,65% pour une prévision de 480.500 tonnes.

Il est utile de souligner que le tonnage cumulé des marchandises traité par l'entreprise à fin de décembre 2016, a atteint 11.547.626 tonnes contre 11.890.036 à 2015, soit une baisse de (-2,88%), et atteint l'objectif de 102%.

**FigureN°06 : Evolution du trafic marchandises entre 2015 et 2016**



Source : élaboré par nous-mêmes.

Cette figure montre que le tonnage de marchandises embarqués et débarqués entre 2015 et 2016 est en baisse, ce qui générer une baisse du trafic total par rapport à l'année 2015.

### 2-2-2 Trafic selon le mode de conditionnement

L'analyse de trafic marchandises par mode de conditionnement est présentée selon les différents produits :

**Tableau N°04 : Trafic selon le mode de conditionnement**

	4 <sup>ème</sup> trimestre			Ecart 15/16	Atteint Objectif	Cumul année			Ecart 15/16	Atteint Objectif
	Réalisé 2015	Prévision 2016	Réalisé 2016			Réalisé 2015	Prévision 2016	Réalisé 2016		
<b>Vrac solides</b>	498 386	542 500	633 911	27,19%	117%	2 221 705	2 170 000	2 363 732	6,39%	109%
<b>dont :</b>										
<b>Céréales :</b>	449 478	492 500	555 587	23,61%	113%	1 996 177	1 970 000	2 184 761	9,45%	111%
<b>Produit     métallurgiques :</b>	48 908	50 000	78 324	60,14%	157%	215 528	200 000	178 971	-16,96%	89,49%
<b>Vrac liquides</b>	1 503 222	1 430 000	1 360 168	-9,52%	95,12%	5 835 146	5 720 000	5 506 756	-5,63%	96,27%
<b>Produits divers</b>	621 129	719 000	716 872	15,41%	100%	3 061 483	2 691 000	2 903 909	-5,15%	105%
<b>TOTAL TRAFIC</b>	<b>3 121 123</b>	<b>3 234 000</b>	<b>3 344 862</b>	<b>7,17%</b>	<b>103%</b>	<b>13 330 039</b>	<b>12 751 000</b>	<b>13 138 129</b>	<b>-1,44%</b>	<b>103%</b>

Source : périodiques d'information de l'EPAL n°112, page 32

**Produits agricoles (céréales) :** ces produits constituent en majeure partie de céréales, présentent au cours de 4<sup>ème</sup> trimestre 2016 une augmentation de l'ordre de 135 535 tonnes soit 27,19% par rapport au même trimestre de 2015.

**Les produits métallurgiques :** le trafic des produits métallurgiques a totalisé un volume de 78 324 tonnes au 4<sup>ème</sup> trimestre 2016, soit une remarquable hausse de (60,14%) au cours de 4<sup>ème</sup> trimestre 2016 par rapport à la même période 2015 qu'il avait enregistré un total de 48 908 tonnes. Ce type de trafic (vrac solides) est passé de 498 386 tonnes à 633 911 tonnes

au 4<sup>ème</sup> trimestre 2016. Le volume total des vrac solides a connu une légère augmentation de 6,39% et atteint un objectif de 109%.

**Les vrac liquides ( produits pétroliers) :** les vrac liquides ont enregistré une baisse de l'ordre de (-9,52%) passant d'un volume 1 503 222 tonnes au 4<sup>ème</sup> trimestre 2015 à 1 360 168 tonnes au 4<sup>ème</sup> trimestre 2016. Le volume total des vrac liquide a enregistré une baisse de (-5,63%) et atteint un objectif de 96,26%.

**Les produits divers :** les produits divers, constitués essentiellement de conteneurs ont enregistré durant 4<sup>ème</sup> trimestre 2016 une hausse de 95 743 tonnes, soit 15,41% par rapport au 2015 ; ils ont passés de 621 129 tonnes en 2015 à 716 872 tonnes, ont atteint un objectif de 100%. Le volume total des produits divers a connu une baisse de (-5,15%).

### 2-2-3 Trafic conteneurs

L'analyse du trafic conteneurs traités au niveau des quais exploités par l'EPAL sont résumé dans le tableau suivant :

**Tableau N°05 : Trafic conteneurs**

	4 <sup>ème</sup> trimestre			Ecart 15/16	Atteint Objectif	Cumul année			Ecart 15/16	Atteint Objectif
	Réalisé 2015	Prévision 2016	Réalisé 2016			Réalisé 2015	Prévision 2016	Réalisé 2016		
<b>Pleins (EVP)</b>	41 284	47 250	46 047	11,59%	97,60%	198 087	175 000	185 019	-6,59%	106%
Débarqué	40 301	46 500	44 770	11,09%	96,28%	194 227	172 000	180 335	-7,15%	105%
Embarqué	983	750	1297	31,94%	173%	3 840	3 000	4 684	21,98 %	156%
<b>Vides (EVP)</b>	32 225	46 500	47 375	47,01%	102%	183 130	172 000	190 505	4,03%	111%
Débarqué	-	-	-	-						
Embarqué	32 225	46 500	47 375	47,01%	102%	183 130	172 000	190 505	4,03%	111%
<b>TOTAL NOMBRE</b>	73 509	93 750	93 442	27,12%	100%	381 197	347 000	375 524	-1,49%	108%
<b>TONNAGE TOTAL BRUT</b>	584 838	675 750	677 932	15,92%	100%	2 880 833	2 501 400	2 704 314	-6,13%	108%
Débarqué	500 138	562 300	557 411	11,45%	99,13%	2 421 953	2 078 400	2 222 936	-8,22%	107%
Embarqué	84 700	113 450	120 521	42,29%	106%	458 881	423 000	481 378	4,90%	114%
<b>TONNAGE NET/PLEIN</b>	423 118	469 500	472 359	11,64%	101%	2 042 200	1 738 000	1 878 161	-8,03%	108%
Débarqué	411 476	460 000	458 917	11,53%	100%	1 994 654	1 700 000	1 826 199	-8,45%	107%
Embarqué	11 642	9 500	13 442	15,46%	141%	47 547	38 000	51 962	9,29%	137%

Source : périodique d'information remis par l'EPAL n° 112, p 33

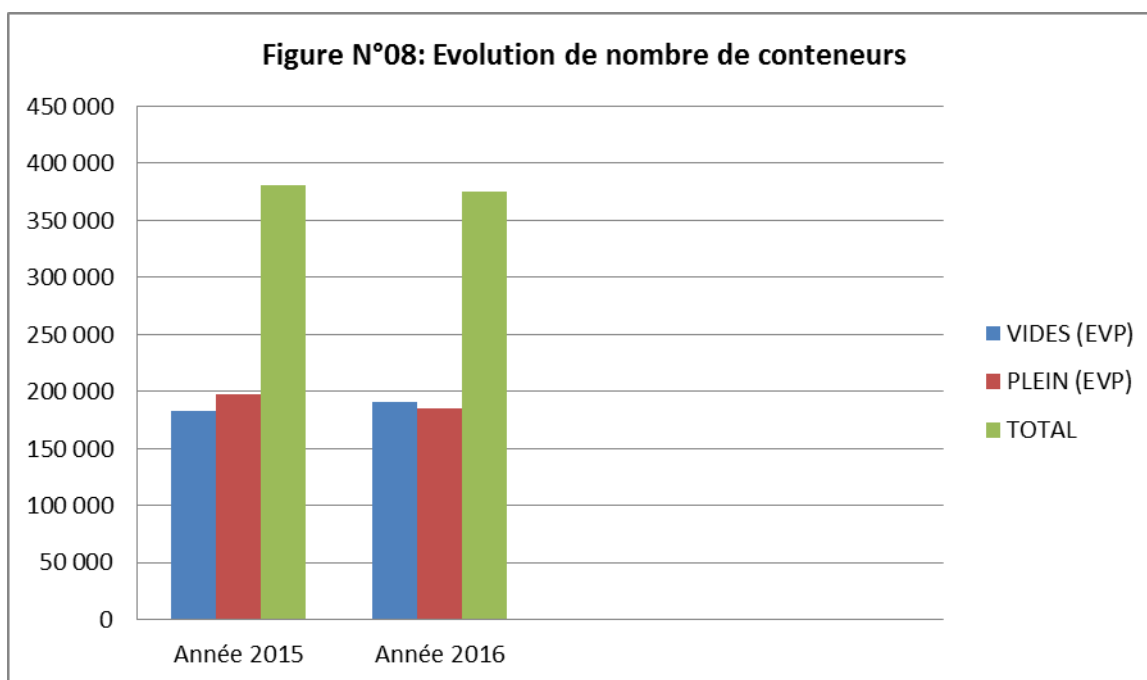
Le nombre total (embarqués et débarqués) de 93 442 conteneurs (EVP) durant le 4<sup>ème</sup> trimestre 2016 contre 73 509 conteneurs (EVP) à la même période de l'année 2015 ; générant une hausse de l'ordre de 27,12%. Le tonnage brut des conteneurs à atteint 677 932 tonnes et le tonnage net 472 359 tonnes durant ce 4<sup>ème</sup> trimestre 2016, faisant ressortir une variation

positive de 15,92% et 11,64% respectivement pour le tonnage net comparé au 4<sup>ème</sup> trimestre 2015.

Les objectifs fixés ont été réalisés respectivement à 100% pour le nombre et le tonnage global des conteneurs traités par l'EPAL. Le trafic cumulé des conteneurs durant cet exercice 2016, affiche une baisse de (-1,49%) comparé à la même période 2015, générant ainsi une atteinte d'objectif de 108%. Il est passé, en effet, de 381 197 EVP en 2015 à 375 524 EVP en 2016. L'analyse par structure du trafic conteneurs s'est caractérisée durant le 4eme trimestre 2016 par une hausse des embarquements et débarquements des conteneurs vides et pleins.

- **A l'import** : 46 067 EVP plein pour un tonnage de 557 411 tonnes, soit une hausse de 11,09% en nombre et 11,45% en tonnage global, ceci par rapport au 4<sup>ème</sup> trimestre 2015 ;
- **A l'export** : 48 672 EVP composés de 1297 EVP pleins et 47 375 EVP vides pour un volume total de 130 421 tonnes ; faisant apparaitre une stabilité de pour les pleins (+0,31%) et une baisse de (-8,98%) pour les vides.

Cette figure présente évolution du nombre de conteneur entre 2015 et 2016



Source : établie par nous-mêmes

Le trafic conteneurs traité par l'EPAL affiche une légère baisse des embarquements et débarquements des conteneurs vides et pleins durant l'exercice 2016 comparée à l'exercice de 2015.

### 2-2-4 Le mouvement de navigation

Variation du mouvement de la navigation réalisé au 4<sup>ème</sup> trimestre 2016 par rapport au 4<sup>ème</sup> trimestre 2015 et le cumul année 2015 2016.

**Tableau N°06 : Le mouvement de navigation**

	4 <sup>ème</sup> trimestre			Ecart	Atteint Objectif	Cumul année			Ecart	Atteint Objectif
	Réalisé 2015	Prévision 2016	Réalisé 2016	15/16		Réalisé 2015	Prévision 2016	Réalisé 2016	15/16	
<b>Opérants</b>	529	480	509	-3,78%	106 %	2136	1920	2147	0,51%	112%
<b>Non opérants</b>	35	20	24	-31,43%	120%	114	80	97	-14,91%	121%
<b>Total</b>	<b>564</b>	<b>500</b>	<b>533</b>	<b>-5,50%</b>	<b>107%%</b>	<b>2 250</b>	<b>2 000</b>	<b>2 244</b>	<b>-0,27%</b>	<b>112%</b>

Source : périodique d'information remis par l'EPAL N°112, p 29

Au cours du 4<sup>ème</sup> trimestre de l'année 2016, le port d'Alger a reçu un nombre total de 533 navires à l'entrée contre 564 navires à la même période de l'année 2015, soit une baisse de (-5,50%). Ainsi l'objectif fixé à 500 navires est réalisé à 107%.

L'évolution du trafic maritime au 4<sup>ème</sup> trimestre 2016 se présente comme suit :

- Une baisse de nombre de navires opérants (-3,78%), passant de 529 navires en 2015 à 509 navires en 2016 ;
- Une baisse de nombre de navires relâché, qui est passé de 35 navires au 4<sup>ème</sup> trimestre 2015 à 24 navires au 4<sup>ème</sup> trimestre 2016.

Quant au mouvement de la navigation cumulé à fin Décembre 2016, il a été relevé un total de 2.244 navires dont 2.147 Opérants, affichant ainsi une stabilité (-0,27%) par rapport à l'exercice 2015 et une réalisation d'objectif de 112%.

### 2-2-5 La qualité de service (séjour moyen en rade et à quai traité par l'EPAL)

**Tableau N07° : Rendements portuaires entre 2015 et 2016**

	Année 2015	Année 2016	Ecart
<b>Séjour moyen en rade</b>	2,38	1,46	-39%
<b>Séjour moyen à quai</b>	3,95	3,47	-12%

Source : annuelle statistique de l'EPAL 2015/2016

Le délai de rotation des navires ont passé de 2,38 jours en 2015 à 1,46 jours en 2016, soit un écart minime, de 0,92 jours, soit une baisse de (39%), Le séjour moyen en rade a connu une amélioration. La baisse de l'attente moyenne en rade est due à la diminution du nombre de moyens des navires en rade. Le séjour à quai ont passé 3,95 jours à 3,47 jours, soit une légère diminution de 0,48 jours, soit une baisse de (12%).

## 2-3 L'activité de port d'Alger au premier trimestre 2017

### 2 3-1 Trafic marchandises

Le trafic marchandises débarquées et embarquées traités par l'EPAL a atteint le volume de 2 984 313 tonnes au premier trimestre 2017 contre 2 974 592 tonnes à la même période 2016, soit une stabilité de 0,33% représentant 9 721 tonnes. Cette hausse globale est induite par l'augmentation des produits métallurgiques et certaines cargaisons homogènes notamment les céréales. L'objectif est atteint de 105%.

**Tableau N°08 : Trafic marchandises au 1<sup>er</sup> trimestre 2017 et même période 2016**

	1 <sup>er</sup> trimestre			Ecart	Atteint Objectif
	Réalisé 2016	Prévision 2017	Réalisé 2017	16/17	
<b>Débarqué</b>	2 515 130	2 375 500	2 471 767	-1,72%	104%
<b>Embarqué</b>	459 462	459 000	512 547	11,55%	112%
<b>TOTAL TRAFIC</b>	2 974 592	2 834 500	2 984 313	0,33%	105%

Source : périodiques d'information remis par l'EPAL n°113, p27

D'après ce tableau on constate que :

- **Les débarqués** : avec une part de 83% du trafic total, les débarqués affichent un volume de 2 471 767 tonnes au premier trimestre 2017, soit une baisse de (-1,72%) par rapport à la même période de l'exercice précédent, traduite particulièrement par la baisse du volume des minéraux et matériaux de construction ainsi que les produits pétrolier.  
Comparé à une prévision de 2 375 000 tonnes, l'objectif fixé a été réalisé à hauteur de 104%.
- **Les embarqués** : les marchandises embarqués ont totalisé durant ce premier trimestre 2017 un volume de 512 547 tonnes contre 459 462 tonnes au premier trimestre 2016, soit une hausse de (11,55%). L'atteinte de l'objectif est de 112% pour une prévision de 459 000 tonnes.

### 2-3-2 Trafic conteneurs

S'agissant du trafic des conteneurs traités par l'EPAL, un nombre de 104 992 EVP a été enregistré durant le 1<sup>er</sup> trimestre 2017 pour une prévision de 97 800 EVP, soit 107% d'atteinte d'objectif.

**Tableau N°09 : Evolution du trafic conteneurs de l'EPAL au 1<sup>er</sup> trimestre 2017 et même période 2016**

	1 <sup>er</sup> trimestre			Ecart	Atteint Objectif
	Réalisé 2015	Prévision 2016	Réalisé 2016	15/16	
<b>Pleins (EVP)</b>	53 481	48 400	53 998	0,97%	112%
<b>Débarqué</b>	52 102	47 000	52 574	0,91%	112%
<b>Embarqué</b>	1379	1 400	1 424	3,26%	102%
<b>Vides (EVP)</b>	54 484	49 400	50 994	-6,41%	103%
<b>Débarqué</b>					
<b>Embarqué</b>	54 484	49 400	50 994	-6,41%	103%
<b>TOTAL NOMBRE</b>	<b>107 965</b>	<b>97 800</b>	<b>104 992</b>	<b>-2,75%</b>	<b>107%</b>
<b>TONNAGE TOTAL BRUT</b>	816 495	690 100	824 438	0,97%	911%
<b>Débarqué</b>	676 903	563 400	694 992	2,67%	123%
<b>Embarqué</b>	139 592	126 700	129 446	-7,27%	102%
<b>TONNAGE NET/PLEIN</b>	578 972	475 00	593 455	2,50%	125%
<b>Débarqué</b>	562 278	460 000	579 329	3,03%	126%
<b>Embarqué</b>	16 693	15 000	14 126	-15,38%	94,18%

Source : périodique d'information remis par l'EPAL N° 113, p28

Ce type de trafic a connu une baisse de l'ordre de (-2,75%) comparé à la même période 2015. Le nombre de conteneurs pleins a atteint pour sa part 53 998 EVP, donnant lieu à une légère augmentation voir une stabilité (+0,97%) comparé au même trimestre 2016. Pour la même comparaison, le nombre de conteneurs vides a enregistré une baisse de (-6,41%).

**Remarque :** la part des conteneurs traités par l'EPAL est de 47% sur un nombre total de 222 204 EVP ayant transités par le port d'Alger.

### 2-3-3 Trafic maritimes (mouvement de navigation)

Le mouvement des navires de premier trimestre 2017 comparé à la même période de 2015 ce résume dans le tableau en-dessus :

**Tableau N°10 : Mouvement de navigation entre 1<sup>er</sup> trimestre 2017 et même période 2016**

	1 <sup>er</sup> trimestre			Ecart%	Atteinte Objectif	Tonnage jauge brute(T.J.B) 1 <sup>er</sup> trimestre			
	Réalisé 2016	Prévision 2017	Réalisé 2017			Réalisé 2016	Prévision 2017	Réalisé 2017	Ecart%
<b>Opérants</b>	519	475	467	-10,02%	98,32%	5 545 000	5 380 000	5 635 000	1,61%
<b>Non opérants</b>	27	35	33	22,22%	94,29%	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>546</b>	<b>510</b>	<b>500</b>	<b>-8,42%</b>	<b>98,04%</b>	<b>5 545 000</b>	<b>5 380 000</b>	<b>5 635 000</b>	<b>1,61%</b>

Source : périodique d'information remis par l'EPAL N°113, p26

Le port d'Alger a accueilli un nombre total de 500 navires au 1<sup>er</sup> trimestre 2017 contre 546 navires à la même période 2016, soit une baisse de (-8,42%). Ainsi l'objectif fixé à 500 navires est réalisé à 98%.

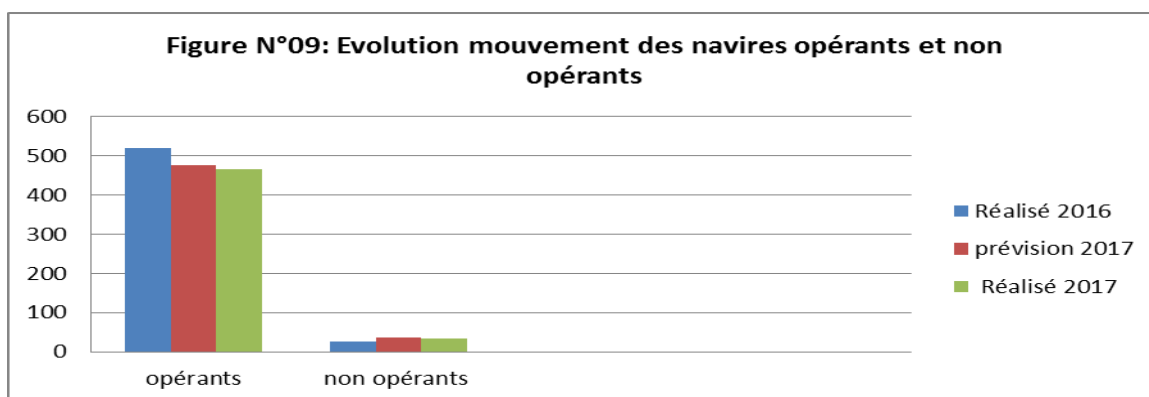
L'évolution du trafic maritime au 1<sup>er</sup> trimestre 2017 se présente comme suit :

- Une baisse des navires opérants (-10,02%), passant de 519 navires en 2016 à 467 navires en 2017 ;
- Une hausse des navires relâchés, qui est passé de 27 navires en 2016 à 33 navires au 1<sup>er</sup> trimestre 2017.

**Le mouvement de navigation** au cours de 1<sup>er</sup> trimestre montre une prédominance des portes conteneurs avec un nombre de 270 navires, soit 58% de nombre totale des navires opérants (467).

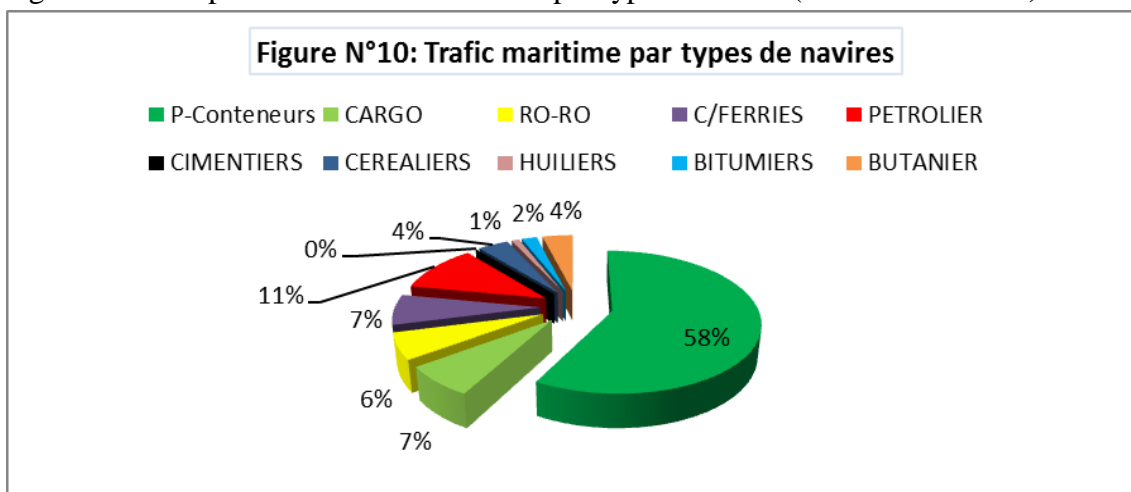
**Evolution du T.J.B** moyen par navire entre 1<sup>er</sup> trimestre 2017 et 2016 est passé de 5 545 000 tonnes au 1<sup>er</sup> trimestre 2016 à 5 635 000 tonnes, soit une augmentation de l'ordre de (+1,61%).

La figure suivante présente l'évolution de mouvements des navires (1<sup>er</sup> trimestre 2017, 2016)



Source : élaboré par nous même

La figure suivante présente le trafic maritime par type de navire (1<sup>er</sup> trimestre 2017)



Source : élaboré par nous même

### 2-3-4 La qualité de service (rendement portuaires)

L'évolution du séjour moyen des navires en rade durant le premier trimestre 2017 comparé à la même période 2016 est résumée dans le tableau suivant :

**Tableau N°11 : Evolution de séjour moyen en rade**

	1 <sup>er</sup> trimestre			Ecart 17/16 (jrs)	Ecart 17/16 (jrs)	Atteinte Objectif
	Réalisé 2016	Prévision 2017	réalisé 2017			
<b>CARGOS</b>	0,29	0,35	0,60	0,31	106%	57,96%
<b>BOIS</b>	-	-	-	-	-	-
<b>FER / TUBES</b>	2,79	1,70	4,40	1,61	57,78%	38,60%
<b>PORTE CONTENEURS EPAL</b>	0,53	0,35	0,84	0,31	58,54%	41,59%
<b>RO/RO</b>	0,24	0,20	0,56	0,33	139%	35,44%
<b>CIMENTIERS</b>	1,17	1,00	0,93	-0,24	-20,73%	108%
<b>CEREALIERES</b>	18,12	9,00	5,58	-12,54	-69,21%	161%
<b>CAR-FERRIES</b>		0,00				
<b>BUTANIERS</b>	4,88	2,50	3,86	-1,02	-20,88%	64,77%
<b>PETROLIERS</b>	3,89	3,20	2,88	-1,01	-25,88%	111%
<b>TANKERS (Alcools)</b>	-	-	-	-	-	-
<b>BITUMIER</b>	2,26	1,80	1,67	-0,59	-26,06%	108%
<b>HUILIER</b>	0,85	1,50	1,43	0,59	69,26%	105%
<b>CAR CARRIER</b>	-	0,15	-	-	-	-
<b>BETAILLERE</b>	-	0,01	-	-	-	-
<b>MOYENNE GLOBALE (EPAL)</b>	2,18	1,20	1,56	-0,62	-28,52%	76,94%

Source: Périodique d'information remis par l'EPAL N° 113 P29

En comparaison avec le 1<sup>er</sup> trimestre 2016, la durée d'attente moyenne des navires en rade observée à la baisse durant ce 1<sup>er</sup> trimestre en cours, résulte de la combinaison des variations des attentes des différents types de navires ayant touché le port d'Alger. Elle est passée de 2,18 jours en 2016 à 1,56 jours en 2017. Dans ce cadre il ne convient de préciser que les navires céréaliers ont cumulé un temps d'attente moyen de 5,58 jours inférieur de (-12,54jours) à celui enregistré durant la même période de l'année précédente.

L'évolution du séjour moyen des navires à quai durant le 1<sup>er</sup> trimestre 2017 comparé à la même période 2016 est résumée dans le tableau en-dessus :

**Tableau N° 12 : Evolution de séjour moyen à quai**

	1 <sup>er</sup> trimestre			Ecart 17/16 (jrs)	Ecart 17/16 (jrs)	Atteinte Objectif
	Réalisé 2016	Prévision 2017	réalisé 2017			
<b>CARGOS</b>	4,96	4,00	2,49	-2,47	-49,77%	160%
<b>BOIS</b>	-	-	-	-	-	-
<b>FER / TUBES</b>	6,37	7,00	15,99	9,62	151%	43,78%
<b>PORTE CONTENEURS EPAL</b>	3,52	3,00	2,94	-0,58	-16,41%	102%
<b>RO/RO</b>	1,83	1,50	1,47	-0,36	-19,75%	102%
<b>CIMENTIERS</b>	8,48	9,00	4,78	-3,69	-43,55%	188%
<b>CEREALIERES</b>	9,96	9,00	8,68	-0,78	-8,29%	104%
<b>CAR-FERRIES</b>	0,84	0,50	0,62	-0,22	-26,07%	80,65%
<b>BUTANIERS</b>	3,89	3,80	4,99	1,11	28,47%	76,10%
<b>PETROLIERS</b>	2,24	2,30	2,78	0,54	24,30%	82,76%
<b>TANKERS (Alcools)</b>	-	-	-	-	-	-
<b>BITUMIER</b>	1,87	1,70	2,56	0,69	36,70%	66,35%
<b>HUILIER</b>	2,35	1,80	0,95	-1,40	-59,53%	190%
<b>CAR CARRIER</b>	0,45	1,00	-	-0,45	-100%	-
<b>BETAILLERE</b>	4,42	3,00	3,91	-0,51	-11,60%	76,72%
<b>MOYENNE GLOBALE (EPAL)</b>	<b>3,61</b>	<b>3,50</b>	<b>3,32</b>	<b>-0,29</b>	<b>-7,89%</b>	<b>105%</b>

Source: Périodique d'information remis par l'EPAL N° 113 P29

Le séjour moyen des navires à quai enregistré une amélioration, passant de 3,61 jours au 1<sup>er</sup> trimestre 2016 à 3,32 jours au 1<sup>er</sup> trimestre 2017 soit un écart de (-0,29 jours). Il ne convient de souligner que le séjour de porte-conteneurs (EPAL) a été réduit de (-16,41%) passant de 3,52 à 2,94 jours pour la même comparaison.

### Section 03 : suivi de passage d'un navire

Afin de comprendre la procédure d'une escale d'un navire au sein de l'EPAL, nous avons décidé durant notre modeste période stage de suivre de près le traitement d'une escale dans tous ses aspects comportant principalement l'aspect informationnel, documentaire, administratif et logistique relatif à cette opération. Le navire traité dans notre cas est le « **HOLONDIS** ». ce cas s'est déroulé du **15/09/2017 à 21 H 00** heures de son arrivée sur rade au **18/09/2017 à 19H01** heures de sa sortie du port de d'Alger. Le « **HOLONDIS** » est un navire Cargo de type porte-conteneur transportant une marchandise de **8737,00** tonnes en provenance d'**ALICANTE/ESPAGNE**.

Les différentes étapes de ce traitement sont exposées ci-dessous, avec pour chacune d'elles, une description des faits, des procédures et des documents qui constituent le dossier shipping du navire.

### **3-1 Procédure dès l'arrivée du navire**

Dès l'arrivée du navire en rade il se présente au près des services des mouvements de la capitainerie du port puis le consignataire du navire procède à l'envoi du manifeste des cargaisons par voie électronique à la DTC. **(Voir l'annexe n°1)**

Un numéro d'escale est attribué au navire en vue de la préparation d'affectation au quai spécialisé qui se tiendra ultérieurement au niveau d'une commission paritaire au siège de la capitainerie. **(Voir l'annexe N°02)**

#### **3-1-1 La commission de placement de navires**

Elle se tient quotidiennement au niveau de la direction capitainerie, elle se compose des représentant des agents maritimes et des délégués des différentes directions opérationnelles de l'EPAL. **(Voir l'annexe N°03)**

L'objectif étant, l'affectation des navires à quai, conformément au principe « *premier arrivé premier servi* ». Toutefois les navires ayant transmis leur manifeste cargo par voie électronique sont prioritaires. **(Voir l'annexe N°04 n)** À l'exception des navires cités ci-après, et dans l'ordre suivant :

- Les car-ferries et les ferries ;
- Les navires transportant des animaux vivant ;
- Les navires chargeant ou déchargeant des produits périssables.

La commission de placement des navires se réunit en conférence tous les jours à 11H00 sauf les vendredis et les jours fériés. La présidence de la commission est assurée sous l'autorité du Directeur Général de l'entreprise portuaire, par le directeur de la capitainerie en présence de représentants du port et des armateurs.

A l'origine des décisions de cette commission, un procès verbale de placement des navires regroupant toute les affectations des navires à leurs quais de traitement est établi, et est communiqué au commissions de zone.

Cette commission est composée de :

- Un représentant de la direction terminal à conteneurs (le chef de zone) ;
- Un représentant de la direction acconage (le chef de zone) ;
- Un représentant de la direction manutention (le chef de mole) ;
- Agent consignataire des navires à traiter.

#### **3-2-2 La commission de zone**

Le but de cette commission est de prévoir l'attribution des moyens humains et matériels pour la programmation des opérations de débarquement, elle est organisée au niveau de chaque zone opérationnelle.

Un procès verbale est de commission de zone est établis et servira aux différentes directions pour mettre à la disposition des navires les équipes et les engins de manutention nécessaire à l'opération d'embarquement et de débarquement. **(Voir l'annexe N°05)**

### **3-3 Opération d'entrée du navire**

La salle des mouvements donne instruction au navire de se préparer à rejoindre le quai préalablement attribué. L'intervention du pilote pour l'assistance donnée au capitaine du navire pour la conduite de la rade à l'entrée du port.

L'opération d'entrée du navire de la rade au port est effectuée à l'aide de remorquer portuaire. Les opérations de remorquage portuaire sont effectuées à l'entrée, à l'intérieur et à la sortie du port ainsi qu'en rade.

### **3-4 Procédure après l'accostage des navires**

Dès que le navire est au quai des moyens matériels et humains sont utilisés sur place pour le débarquement, le transfert et l'entreposage des conteneurs au parc de stockage.

#### **3-4-1 Les opérations de débarquement :**

##### **➤ Edition de la fiche de pointage**

La cellule de saisie informatique de l'EPAL, réceptrice du manifeste cargo édite une fiche de pointage en trois exemplaires qui sont destinés :

- ✓ Aux pointeurs à quai ;
- ✓ Aux pointeurs de parc ;
- ✓ A l'administration, pour archive.

La fiche de pointage se compose d'informations sur les conteneurs manifestés, à savoir :

- ✓ Numéro et type (20 pieds, 40 pieds ou autre) ;
- ✓ Caractéristique (dangereux, à ordre, frigorifique...);
- ✓ Nom des clients ou destinataires.

##### **➤ Débarquement**

L'opération de débarquement commence dès l'accostage du navire à quai. Les conteneurs sont déchargés à quai à l'aide des grues propre au navire, ou par des grues de l'EPAL.

##### **➤ Pointage à quai**

Lors du débarquement, le pointeur muni de la fiche de pointage recense tous les conteneurs débarqués et vérifie leur état. Si le conteneur s'avère endommagé il reportera son constat dans la case réservée de sa fiche. Si toutefois la case « *caractéristique du conteneur* » contient la mention « *dangereux* », le pointeur doit s'assurer de la sortie du conteneur sous-palan en présence de son propriétaire. Dans le cas de l'absence du

propriétaire, le conteneur ne sera pas déchargé du navire. Si le cas est sans mention spécifiques, le conteneur peut alors être transféré vers le parc d'entreposage.

➤ **Décision d'affectation**

Une fois les conteneurs à quai, se à caractéristique dangereux sont chargés et évacués immédiatement du port. Par contre les conteneurs sans mention spéciale sont débarqués à quai et attendent leur transfert au parc d'entreposage.

➤ **Transfert vers le parc**

Le chargement du conteneur est fait par un chariot élévateur opérant sur un camion, sur le quai ou une remorque portuaire et acheminés vers l'aire d'entreposage. **(Voir l'annexe N°06)**

➤ **Entreposage**

Dès que le conteneur est au parc, il est déchargé du camion par un autre chariot élévateur opérant sur le parc puis gerbé sur les piles d'entreposage.

➤ **Pointage au parc**

Un pointeur muni de la fiche de pointage prend place au côté du chauffeur du chariot élévateur et lui indique l'emplacement du conteneur à entreposer. Une fois le conteneur gerbé, il relève sa position dans le parc.

➤ **Enregistrement et saisie des états de débarquement**

A la fin de chaque shift, le pointeur de parc transmet la fiche de pointage à la cellule informatique. Le but est de saisir les positions des conteneurs sur les parcs afin de faciliter leur repérage lors des opérations d'enlèvement.

### **3-5 Fin d'opération et sortie du navire**

Le pilote embarque à bord du navire pour assister le capitaine lors de l'opération de sortie du quai à la rade au moyen des remorqueurs portuaires et ce, après le largage des amarres par les lamaneurs. Une fois l'opération terminée, le pilote débarque à l'aide d'un pilotin pour rejoindre la station de pilotage, et le navire se dirige vers sa nouvelle destination.

## **Conclusion**

À la fin de ce chapitre, on conclut que, le port d'Alger a connu une baisse au niveau générale de ses trafics, néanmoins, cela n'a pas empêché l'EPAL de réalisé un chiffre supérieur à ses prévisions pour l'année 2016, avec une accélération sur les segments stratégiques, ainsi que le développement et les réaménagements qui renforceront le positionnement et le rôle du port d'Alger sur le plan national et méditerranéen.

Cependant l'entreprise portuaire d'Alger s'est tournée vers la création d'une dynamique de groupe à travers les projets d'amélioration, une meilleure fluidité du trafic couplée à une réduction substantielle des coûts et des délais d'attentes que ce soit en rade ou à quai, l'amélioration de la qualité de service et des infrastructures portuaires, dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays, de sécurisé et faciliter la logistique du commerce. Pour se faire, elle s'est dotée d'équipement performant et de système informatisé lié à la logistique afin d'offrir des services de qualité efficaces et fiables, en réalisant une satisfaction totale du client.

# **Conclusion générale**

## Conclusion générale

Le développement de la logistique est devenu une nécessité économique à savoir le développement des trafics de marchandises divers, massification des produits et diversification des clients. Ce qui peut constituer un facteur de compétitivité entre les nations en facilitant, par exemple, les opérations d'importations et d'exportations. Elle présente le maillon primordial et incontournable pour une meilleure efficacité, fluidité et flexibilité de ce dernier.

Cette étude a permis de constater que la logistique évolue au fil du temps et devenue un enjeu stratégique majeur pour les entreprises, ça permet d'atteindre les objectifs globaux en termes de délais, coûts et qualité. Elle regroupe aussi l'ensemble des flux organisationnels (interactions entre divers services, achat, qualité) et des flux informationnels (développement de la communication, système informatique).

La logistique portuaire concerne toutes les opérations nécessaires à la circulation des marchandises importées et exportées par voie maritime qui demeure le mode de transport le plus important et le plus sollicité pour transporter des marchandises d'un point de production à un lieu de vente. Il représente un moteur fondamental dans la croissance économique. Il occupe une place primordiale dans le commerce international.

Concernant l'Algérie, l'ouverture du système portuaire joue un rôle très important dans les transactions internationales. Il favorise les échanges commerciaux. C'est un contexte propice à l'émergence de la logistique (ça permet à la logistique de jouer son rôle).

Les entreprises portuaires ont un rôle à jouer pour favoriser cette dynamique. Effectivement, l'EPAL a su tirer profit de cette opportunité pour réaliser des résultats importants. Cependant, les efforts fournis par l'entreprise en matière de qualité (certifications) n'empêchent pas d'enregistrer certaines contre-performances. Notamment en termes de délais et de coûts que l'entreprise répercute finalement sur le client.

En effet notre étude du cas de passage d'un navire confirme le poids des formalités administratives et le faible niveau d'infrastructures sur les délais d'attentes et les coûts qu'ils engendrent sur le client jugé privilégié.

Durant la période de notre stage nous avons apporté des éléments d'analyse à la question posée tout au début de notre étude ainsi qu'à notre problématique, à savoir :

- Le manque de coordination constaté entre les différents services au sein de l'EPAL (service manutention et approvisionnement, ainsi la planification et répartition des moyens matérielles et humains) est à l'origine de l'inefficacité de la gestion de ces services de façons à répondre à la demande des clients.
- Le temps d'attente des navires en rade dépend :
  - De la disponibilité des postes à quai et de La fluidité des formalités administratives.
- Le temps d'attente des navires à quai dépend :
  - La fluidité des formalités administratives qui permet de réduire les délais d'attente et les coûts y afférents.
  - De la qualité et performance des infrastructures portuaires et de leur outil de gestion.

L'absence d'infrastructures routières et ferroviaires au sein de port d'Alger a accentué la situation que vit le trafic maritime de marchandise. Aussi, si tous le système portuaire de l'Algérie qu'est basé sur une politique de l'Etat qui a investi uniquement dans les ports pétroliers, laissant les autres ports, a encore retardé le développement de transport maritime de marchandises.

Aujourd'hui pour faire face à la croissance du trafic, nous devons disposer d'espaces opérationnels supplémentaire, c'est la raison pour laquelle le port investit lourdement ces dernières années afin d'atteindre la taille lui permettant de répondre à la demande plus en plus croissante.

# **Bibliographie**

# Bibliographie

## Ouvrages

- A. Gratacap, Pierre Médan « management de la production » Dunod 3 édition paris, 2001.
- D. Chevalier, F. Duphil « transporter à l'international » faucher 4 édition Vanves 2009.
- G. Baglin, O. Bruel, A. Garreau, M. Grief, C. van Delft « management industriel et logistique » 3ème édition economica, paris, 2001.
- G. Legrand et H. Martini « Gestion des opérations import-export », éd Dunod, paris 2008.
- G. Legrand et H. Martini « le petit export », éd Dunod, paris, 2009/2010.
- G. Wackermann, « La logistique mondiale transport et communication », Ellipses, Paris, 2005.
- J. Belotti, « transport international de marchandises », éd, Vuibert, paris, 2015.
- Lasary, « le commerce international à la portée de tous », édition paris, 2005.
- Le Lamy de transport, tome2 « commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur. », paris, 1998.
- M. labesse-sasserant, « la logistique mondiale, transport et communication », Ellipses, paris, 2005.
- M.JOURNET, « evolution de la logistique des entreprises industriels et commerciales », revue annuelle des eleves des arts et métiers, paris, dunod, 1998.
- Meyer, Valère et Rolin, Christian « Techniques du commerce international », Paris, Editions Nathan, 2000.
- Moise Donald Daily « logistique et transport international de marchandises » l'harmattan, paris, 1 édition 2013.
- P. Agnes, « l'essentiel du droit des assurances », éd, Gualino lextenso, France, 2012.
- P. Gilles, « La logistique : ENJEUX STRATEGIQUES », vuibert, 2004.
- P. Lièvre, « La logistique », La Découverte, Paris, 2007.
- P. Médan, et A. Gratacap « logistique et Supply chaine management » Dunod paris, édition 2008.

- P. MIANI, N. NENTURELLI, « Transport Logistique », éd, Le Génie des Glaciers, France, 2011
- P. MIANI, N. NENTURELLI, « Transport Logistique », éd, le Génie, France, 2017.
- R. Le moigne « Supply Chain management : Achat, production, logistique, transport, vente » édition Dunod, Paris.
- R. Nouméne, «Les éléments de base de la logistique internationale », Menaibuc, Paris, 2004.
- Y. Pimor, « logistique »: production, distribution, soutien, 3ème édition, Dunod, paris, novembre 2003.

#### **Mémoires et thèses :**

- Thèse de Géographie pour l'obtention du grade de Doctorat nouveau Régime présenté par Gisèle MAKIELA-MAGAMBOU, « LA LOGISTIQUE PORTUAIRE AU GABON », 2007.

#### **Documents et revue :**

- Annuelle statistique de l'EPAL 2015/2016.
- Ecole national de la marine marchande de saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003.
- KERMA Azzeddine, « Vers le réseau national des ports maritimes de commerce », Revue Economie et Management, N° 11, Novembre 2012.
- LES MÉTIERS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT, Les Référentiels des métiers cadrent, rapport de l'Association Pour l'Emploi des Cadres Paris.
- M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet, Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ?, revue géographique des pays méditerranéens, 2011.
- OFEM (Observatoire de la Formation, de l'Emploi et des Métiers) de la Chambre de Commerce Et d'Industrie de Paris, Enquête sur les métiers de la logistique, 1999.
- Périodique d'information de l'EPAL N° 112.
- Périodique d'information de l'EPAL N° 113.

#### **Les sites internet :**

- <http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition>.
- [Www.cairn.info](http://www.cairn.info).

- [Www.doc-étudiant.fr](http://www.doc-étudiant.fr).
- [Www.Douane.gov.dz](http://www.Douane.gov.dz)
- [Www.logistiqueconseil.org/Articles/transportmaritime/organismes-maritime.htm](http://www.logistiqueconseil.org/Articles/transportmaritime/organismes-maritime.htm).
- [Www.logistiqueconseil.org-Articles](http://www.logistiqueconseil.org-Articles), « Gestion flux ».

# **Annexes**

# Table de matières

**Remerciements**

**Dédicaces**

**Liste des abréviations**

**Sommaire**

**Introduction générale**..... 1

**Chapitre I : La logistique internationale**

**Introduction** ..... 6

**Section 01 : Historique et concept de la logistique**..... 6

1-1 Historique de la logistique ..... 7

1-2 Définition du concept logistique ..... 8

1-2-1 Au niveau de l'entreprise ..... 9

1-2-2 Au niveau international ..... 10

**Section 02 : Les différents flux de la logistique**..... 11

2-1 Les piliers de la logistique ..... 11

2-1-1 Les moyens logistique ..... 11

2-1-2 Les coûts logistiques ..... 11

2-1-3 Les temps logistiques ..... 12

2-1-4 La qualité de service ..... 12

2-2 Les flux logistique ..... 12

2-2-1 Les flux internes ..... 12

2-2-2 Les flux externes .....	13
2-3 La stratégie logistique et son intérêt .....	13
2-3-1 La stratégie logistique .....	13
2-3-2 L'intérêt de la logistique dans une entreprise .....	14
<b>Section 03 : La chaine logistique ou supply Chain management .....</b>	<b>15</b>
3-1 Définitions de la chaine logistique .....	15
3-1-1 Les intervenants dans une chaine logistique .....	16
3-1-2 Les coûts de la chaine logistique .....	17
3-2 Les enjeux de la chaine logistique .....	19
3-2-1 Les prix /les coûts.....	20
3-2-2 La qualité des produits .....	20
3-2-3 Le délai.....	20
3-2-4 La flexibilité.....	20
3-2-5 Le niveau de service .....	20
3-2-6 Les risques .....	21
3-2-7 Potentiels de progrès .....	21
3-3 Les différents modes de transport.....	21
3-3-1 Le transport maritime .....	21
3-3-2 Le transport aérien .....	22
3-3-3 Le transport routier .....	22
3-3-4 Le transport par chemin de fer .....	22
3-3-5 Le transport par voie fluviale .....	22

3-3-6 Les transports postaux .....	23
3-4 Choix d'une solution de transport .....	23
3-4-1 Premières étapes : définir les solutions possibles .....	23
3-4-2 Deuxièmes étapes : choisir la solution du transport optimale .....	26
3-4-3 Troisièmes étapes : Déterminer les implications pratiques de la solution retenue .....	28
3-5 Les incoterms .....	29
3-5-1 Définitions et objectifs des incoterms .....	29
3-5-2 Incoterms réservés au transport maritime .....	30
<b>Conclusion</b> .....	<b>31</b>
<b>Chapitre II : le transport maritime international de marchandises</b>	
Introduction .....	33
<b>Section 01 : Le transport maritime internationale</b> .....	<b>33</b>
1-1 Généralités et définitions de transport maritime.....	33
1-1-1 Généralités sur le transport maritime .....	33
1-1-2 Définitions de transport maritime .....	34
1-2 Le cadre juridique et réglementaire du transport maritime.....	34
1-2-1 Convention de Bruxelles .....	34
1-2-2 Les règles de Hambourg .....	36
1-2-3 Les règles de Rotterdam .....	37
1-2-4 Le comité maritime international (CMI) .....	37
1-2-5 L'organisme maritime international(OMI) .....	37
1-3 Les différents types de navires.....	38

1-3-1 Les navires spécialisés .....	38
1-3-2 Les navires non spécialisés .....	38
1-4 Les risques liés au transport maritime international.....	40
1-5 Les assurances maritimes .....	40
1-5-1 Définition de l'assurance maritime.....	41
1-5-2 Les garanties d'assurances de transport de marchandises .....	41
1-5-3 Les intervenants sur le marché d'assurance maritime .....	42
<b>Section 02: Les formalités du transport maritime .....</b>	<b>44</b>
2-1 Le contrat de transport .....	44
2-1-1 Définition du contrat de transport.....	44
2-1-2 Les parties de contrat de transport .....	44
2-2 Les documents du transport maritime .....	44
2-2-1 Le connaissement maritime .....	44
2-2-2 Les formes de connaissement .....	45
2-2-3 Les triples rôles du connaissement .....	45
2-2-4 Les catégories de connaissement .....	45
2-2-5 Autres documents de transport maritime .....	46
2-3 La tarification du transport maritime .....	46
2-4 Le contrat d'affrètement .....	47
2-4-1 Les types de contrat .....	47
2-5 Les intervenants au transport maritime .....	48
2-5-1 Le chargeur .....	48

2-5-2 Les armateurs .....	48
2-6 Présentation de la douane .....	49
2-6-1 Définition de douane et missions de douane .....	49
2-6-1-1 Définition de la douane .....	49
2-6-1-2 Missions de la douane .....	49
2-6-2 Les opérations douanières.....	50
2-6-2-1 Les principaux éléments de la déclaration en douane .....	50
2-6-2-2 Les procédures de dédouanement .....	52
2-6-3 Les régimes douaniers .....	53
2-6-3-1 Les différents types de régimes .....	54
<b>Conclusion.....</b>	<b>57</b>
<b>Chapitre III : Traitement de passage d'un navire au port d'Alger « EPAL »</b>	
<b>Introduction .....</b>	<b>59</b>
<b>Section 01 : Présentation des ports Algériens .....</b>	<b>59</b>
1-1 La hiérarchie et dynamique des ports Algériens .....	59
1-2 La structure des ports Algériens .....	60
<b>Section 02 : L'Entreprise Portuaire d'Alger en chiffre .....</b>	<b>61</b>
2-1 Présentation de l'entreprise portuaire d'Alger .....	61
2-1-1 Situation géographique .....	62
2-1-2 Missions et activités de l'EPAL .....	63
2-1-3 Description des services .....	63
2-1-4 Présentation et missions de la direction terminale à conteneurs .....	65

2-1-4-1 Missions et activités de la DTC .....	65
2-1-4-2 Organisation da la DTC .....	66
2-2 Bilan d’activité de l’année 2016 .....	67
2-2-1 Trafic marchandises .....	67
2-2-2 Trafic selon le mode de conditionnement .....	68
2-2-3 Trafic conteneurs .....	69
2-2-4 Le mouvement de navigation.....	71
2-2-5 La qualité de service .....	71
2-3 L’activité de port d’Alger au premier trimestre 2017 .....	72
2 3-1 Trafic marchandises .....	72
2-3-2 Trafic conteneurs .....	72
2-3-3 Trafic maritime (mouvement de navigation) .....	73
2-3-4 La qualité de service .....	75
<b>Section 03 : Suivi de passage d’un navire .....</b>	<b>76</b>
3-1 Procédure dès l’arrivée du navire.....	77
3-1-1 La commission de placement de navires .....	77
3-2-2 La commission de zone .....	77
3-3 Opération d'entrée du navire .....	78
3-4 Procédure après l’accostage des navires.....	78
3-4-1 Les opérations de débarquement .....	78
3-5 Fin d’opération et sortie du navire.....	79
<b>Conclusion.....</b>	<b>80</b>

**Conclusion générale** ..... 82

**Bibliographie**

**Annexes**

**Tables des matières**

**Résumé**

NATION : PORTUGAL MADRUG

DE TRANSPORT : JOLANDA

Le 2012-09-16 17:00

LISE DE DEBARQUEMENT : ALGER

NOTE D'INFORMATION

REFERENCE :

*Amme* N° 014

AVAILLON :

ARRIVEE (TUN) 5:37:00

ARRIVEE BARBUDA

PROVENANCE : B

Nbr lignes : 0026

Poids brut total (Kg) : 1871263,00

*825 mm 96*  
*APR 11 17:09*

Date	Nbr chargement	Dest/Exp (Nbr Oper)	Margue & Nature M/D/S	Nbr Containere	Nbr colis	Poids brut
------	----------------	---------------------	-----------------------	----------------	-----------	------------

0917002531	ALICANTE ESPAGNE	0909000602292390000	UFC BASE PARFUM (IMO CIA	34		15133,00
------------	------------------	---------------------	--------------------------	----	--	----------

SABL S.A.L.D  
95, ROUTE PRINCIPALE O DE 9, ORN 3082)  
090 00 ALGER ALGERIE

017531 2000 34

0917002575	ALICANTE ESPAGNE	00110005061600000	UFC PRODUITS DIVERSE DE	24700		98376,00
------------	------------------	-------------------	-------------------------	-------	--	----------

SABL PAXA PLUS  
45 RUE DES FRERES ABD ROUNELLE  
MUSLAMI KOUBA ALGERIE

509113 4000 6195	GES0432390 4000 6195	HPX0410815 4000 6195	RES01500604 4000 6195			
------------------	----------------------	----------------------	-----------------------	--	--	--

0917002505	ALICANTE ESPAGNE	000516067107510000	UFC MATIERS PREMIERE IMO	656		24665,00
------------	------------------	--------------------	--------------------------	-----	--	----------

SABL LABORATOIRE  
15 000 CITE SONELGAZ DEX  
MEL GUE DE CO ALGER

704531 4000 656

0917002512	BARCELONE ESPAGNE	00016004631200000	UFC SONBUKOTID 15 PRODUIT	20		30440,00
------------	-------------------	-------------------	---------------------------	----	--	----------

SABL SOPORA AIG  
ZONE D'ACTIVITE NR 35 N DE NETTOYAGE ET DE PCSI  
AIN BENIAN ALGERIE REGION DANS L'INDUSTRI

100950 2000 20

0917002533	BARCELONE ESPAGNE	00121009690300000	UFC PIERRE DE RECHANGE, E	14		286,00
------------	-------------------	-------------------	---------------------------	----	--	--------

DABA ALGERIE SP  
16 RUE HAMDANI LAHCEN MBALLAGE CARTON  
HYBRA ALGERIE

097205 2000 14

0917002534	BARCELONE ESPAGNE	0004150962214070000	UFC 20 PAILLERS BUTTESILCO	90		16796,00
------------	-------------------	---------------------	----------------------------	----	--	----------

OMNIA SABL  
CITE ALGER 7 R D (EXP)  
16 DE MILIANA ALGERIE

002455 2000 30

0917002549	BARCELONE ESPAGNE	0009430004217140000	UFC INTO 28 PAILLERS BRXSO	112		24500,00
------------	-------------------	---------------------	----------------------------	-----	--	----------

CARL COPPEL  
MICO EL KOLMA DE 1 L DSO COI  
84 RUE NAV 57 ALGERIE

100558 4000 28

0917002550	BARCELONE ESPAGNE	00016001279230000	UFC PAILLIERON ACRYAIE	16		22945,00
------------	-------------------	-------------------	------------------------	----	--	----------

HERKEL ALGERIE  
22 RUE ANNEE DUMERIEU



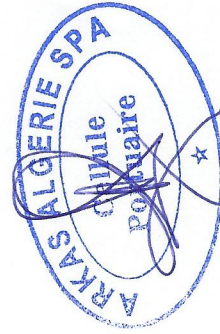
INFORMATION ESCALE

<b>N° ESCALE</b> 20171527	<b>NAVIRE</b> HOLANDIA	<b>PAVILLON</b> ANTIGUA
<b>CONSIGNATAIRE</b> A A C M SARL	<b>POSTE A QUAI</b> 23/1	
<b>ARRIVEE</b> 16/09/2017 19:01	<b>ACCOSTAGE</b> 16/09/2017 19:01	<b>SORTIE</b> 18/09/2017 19:01

**NAVIRES ATTENDUS**

Navire	Moyens de levage	E.T.A	Longueur	Tirant d'eau	Port de chargement	Nombres	Type	Obs.	EXPORT
MATILDE A	02 X 40 MT	07/11/2017 à 02h00	154,56 M	FWD	PIRAEUS-ANNABA	133	20'	TRANSFERT à ALGER- PORT	600 TCS VIDES
				TBC		244	40'		
				AFT		10	20' IMO		
				TBC		387 TCS	40' IMO		

Annexe N° 03





## PROCES VERBAL DE PLACEMENT DES NAVIRES

DATE : 14-09-2017

Annexe N° 04

### Entreprises

-GREEN-ENTMV-ARKAS-AACM-HYPROC-HH-MSCA-MEDSEA-NASHCO-MONDIAL-MARFRET-ASAMAR-ISSA-MEDKON-

### Observation

Accostage du navire SONDERBORG au quai 20/1 si T/E permettant. sinon au 1er poste libère entre le 31/1 et le 34. Les quai 6/7/8/9. sont réquisitionnés par la marine nationale à compter du 17/09/2017.

Accostage du navire CHEM LYRA au quai 26 le 15/09/2017 matin.

n°	SORTIE	QUAI	ENTREE	AGENT	MARCHANDISE	CLIENT
1		9/2	ELYROS	ENTMV	passagers	entmv
1	TARIQ IBN ZIYAD	11/2	DANIELLE CASANO	MONDSH	passagers	mondial
2	DANIELLE CASANO	11/2	TARIQ IBN ZIYAD	ENTMV	passagers	entmv
1	MCP NICOSIA	17				
1		18/1	WADDENS	MARFRE	cts	lr
1		18/2	MEDKON RIZE	MEDKON	cts	lr
1	BC SINGAPORE	20/1	SONDERBORG	MSC	cts	lr
1		22/2	GOURAYA	NASHCO	cts	lr
2	GOURAYA	22/2	FARUK KANAN	NASHCO	cts	lr
1		22/4	CAP CAMARAT	ASAMAR	cts+remqs	lr
1	AS LAGUNA	22PC				
1	YAKOOT	23/1	HOLANDIA	AACM	cts	lr
1		23PC	BREMER JOHANNA	SEA HO	cts	lr
1	GRAN CANARIA CA	25				
1		26	CHEM LYRA *	HYPROC	exp:f/oil	naftal
2	CHEM LYRA *	26	IVER BEST	MED.SE	bitume	sonatrach
1	JSP LEVANTE	30/1				
1		30/2	ONAT	H E T H	cts	lr
1	OKEE ANN MARI	31/1				
1		31/2	MARTINE A	ARKAS	cts	lr
1		33/1	LUCIEN G-A	ARKAS	cts	lr
1		33/2	MAX CAVALIER	GREEN	cts	lr
1	HANSE FORTUNE	34				
1		35/1	HELLAS NEMESIS	ISS001	huile de soja	cogral
1	HANDYTANKERS SP	37/1	ANGI	HYPROC	g/oil+ess	naftal
1		37/2	GAZ PALMYRA	HYPROC	but/propane	naftal

**ENTREPRISE PORTUAIRE D'ALGER**

**DIRECTION CONTENEURS**

Annexe N° 06

**BON DE CHARGEMENT**

" TRANSFERT "

NAVIRE: HOLANDIA

DATE: 19/09/2011

NUMERO	MARQUE ET NUMERO	MATRICULE CAMION
20P	HFXU 201 662 12	03194 VAN 01
"	HFXU 201 283/8	00437 VO9 35
"	MBSU 280 978/8	001676 VAN 16
"	HFXU 200 466/3	00439 V87 14
"	MBSU 280 216/7	00638 V86 35
"	HFXU 200 079 17	00904 VAN 16
"	HFXU 201 306 19	00904 VAN 16
"	HFXU 201 612 10	06347 V88 28
"	HFXU 201 801 13	12013 V84 10
"	HFXU 200 246 15	11835 V87 14
"	MBSU 280 830 17	0A46 V83 16
"	HFXU 210 189/5	00680 V34 16
"	HFXU 201 911/2	00632 V86 35
"	HFXU 200 709 12	00441 VO9 35
"	MBSU 280 720 18	00245 VO9 35 X
"	HFXU 210 144 17	00392 VO9 35
"	MBSU 280 368/7	00196 VO4 35

LE POINTEUR EPAL

NOM : .....

PRENOM: .....

SHIFT : MATIN

BAÏKECHE Imad  
POINTEUR.

EURL MAGECO / PORT SEC  
Cpt N° 1003  
Service Portuaire  
Tél: 021. 91.49.65 N°05



Reception

ENTREPRISE PORTUAIRE D'ALGER

COMMISSION DE ZONE: CENTRE

Date d'edition : 19/11/2017 14:11

17/11 WADDENS

19 YAKOOI NUMERO PV: 201700433

DATE PV: 19/11/2017

22/2 MERITO

22pc HH EAST

Amene N° 05

ETAIENT PRESENTS:

17/2 EMONA

23/1 PURKI

Structure	Nom et Prénom	Fonction	Emargement	Observation
DAC	LATRECHE MAHMOUD	PRÉSIDENT/COMMISSION DE ZONE		
D.C	BABOUCHE RIAD	CHEF DE ZONE P/I		
DCL	BOUTCHICHA BOUALEM	CHEF DE ZONE P/I		
DM 3	CHEBRAH AMINE	CHEF DE MOLE		
DM 4	DOUH BILAL	CHEF DE MOLE		
DM 5	KENTOURI MAKHLOUF	CHEF DE MOLE		
DCL	BOUAOUINA ABDENNOUR	CHEF DE SERVICE GRUES P/I		
CAP	KHALEF MOURAD	AUDITEUR CHEF DE ZONE		

Programme de la Nuit du : 19/11/2017

Poste Quai	Escale	Navire	Destination	Mode-Tr	Manifeste Import	Liv	Rcp	NB Eqp	Engin Petit Tonnage	Engin Gros Tonnage	Grue	Tract-RORO /Camion	Observation
17	20171836	ARUCAS	AUTRE	S/P	5019 VRAC			2					
18/2	0	EMONA	ALGER PORT	DEB/EMB				1	10T	18T 2 45T		2RR	
20/1	20171859	REECON WHALE	ALGER PORT	EMB	213 CTS			1	10T	18T	80T		
22/1	20171871	MAX CAVALIER	ALGER PORT	EMB	103 CTS			1	10T	18T			
22/2	20171860	MERITO	TRANSFERT	EMB	370 CTS			1	2 10T				
22PC	20171877	HH EAST	ALGER PORT	DEB/EMB	255 CTS			1	10T	18T 45T			
23/1	0	PURKI	TRANSFERT	DEB/EMB				2	2 10T	2 18T 2 45T	63T		
25	0	CHODZIEZ	ALGER PORT	DEB				1	2 10T	18T 32T 45T		3TR	

Programme de la commission de Zone du : 20/11/2017

Poste Quai	Escale	Navire	Destination	Mode-Tr	Manifeste Import	NB Eqp		Engin Petit Tonnage		Engin Gros Tonnage		Grue		Tract-RORO /Camion		Observation
						Matin	Soir	Matin	Soir	Matin	Soir	Matin	Soir	Matin	Soir	
17	20171836	ARUCAS	AUTRE	S/P	5019 VRAC	2	2									
18/1	20171881	WADDENS	ALGER PORT	EMB	90 CTS	2	2	2 10T	2 10T	2 18T 45T	2 18T 45T					

# **Tables de matières**

## **Résumé**

Le développement international des entreprises nécessite de la part de son responsable une réflexion sur ses capacités et ses fonctions principales qui sont : la production, la commercialisation, et la logistique. Cette dernière permet d'organiser les circuits de matière et de produit au moindre coût. Autrement dit l'art de livrer le bon produit au bon endroit et au bon moment.

La logistique est un élément important pour la réussite et le bon déroulement des opérations de transport maritime, donc son rôle est indispensable au bon fonctionnement à toute entreprise, et qui vient aider à pouvoir bien gérer et bien organisé l'acheminement de la marchandise.

Le transport maritime est le seul mode de transport capable d'assurer à un coût attractif les échanges liés au commerce internationale. Plus de 90 % du commerce extérieur de l'Algérie se réalise par voie maritime, il est considéré comme le mode le moins consommateur d'énergie.

Pour atteindre l'objectif de notre travail nous avons choisi la direction terminale à conteneurs qui nous permet d'étudier l'importance dont il détient le séjour moyen des navires dans l'évolution de volume des échanges réalisés au niveau d'EPAL.

**Mots clés :** Production. Commercialisation. Logistique. Coût. Transport maritime. Commerce extérieur.