

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
وزارة النقل
Ministère des Transports



Mémoire de fin d'études

**En vue de l'obtention du diplôme de Post-Graduation Spécialisé en
« Expertise Maritime »**

THEME :

Le transport "Door to Door" est-il réalisable par l'armement national ?

Réalisé par :

**M. Chekhab riadh
M. Safi khaled**

Encadreur :

Monsieur koudil nourdine

Année universitaire : 2019/2020



Dédicace

Je remercie ALLAH qui m'a aidé à faire ce modeste travail que je dédie :

**A celle qui m'a donné la vie, le symbole de tendresse,
qui s'est sacrifiée pour mon bonheur et ma réussite,
qui m'a soutenu dans les moments les plus difficiles,
"Ma très chère Maman ", je lui dis merci ...**

**A mon père, école de mon enfance, qui a été mon ombre
durant toutes les années d'études, et qui a veillé tout au long
de ma vie à m'encourager, à m'aider et à me protéger.**

A tous les collègues de la promotion ;

Riadh



Dédicace

**Louange à ALLAH, le Clément et le Miséricordieux qui m'a donné le courage et la patience de mener à bien ce travail que je dédie :
A vous mes chers parents et mes adorables frères : Riad, Zikou et Amine,
je dédie ce modeste travail qui est le fruit
de vos interminables conseils, assistance et soutien moral,
en témoignage de ma reconnaissance et mon affection,**

Je dédie également ce travail à mon oncle Salim, à tous mes amis et mes collègues.

Khaled



Remerciements

En premier lieu, nous tenons à exprimer toute notre reconnaissance à notre promoteur Monsieur Koudil Nourdine, qui a dirigé ce travail et assuré le suivi quotidien avec une disponibilité et une écoute ayant largement contribué à l'aboutissement de ce travail. La pertinence de ses réflexions et de ses conseils a été d'un point de vue scientifique très précieuse. Ses grandes qualités pédagogiques lui ont permis de nous transmettre son indéniable goût pour la recherche scientifique.

Nous tenons à remercier également le président de jury et l'ensemble des membres de jury qui ont répondu favorablement et accepté d'évaluer et d'examiner ce travail.

Nos remerciements vont également au directeur de l'Ecole GEMAFORM et l'ensemble des staffs enseignants et administrateurs qui nous ont guidé et orienté tout au long de notre période de formation.

Enfin, nous remercions toute personne ayant contribué de près ou de loin à l'accomplissement de ce travail.



Sommaire

Introduction générale	
Chapitre I: La logistique	
Section 1 : Généralités sur la logistique	
Section 2 : La gestion de la chaîne logistique	
Section 3 : la logistique dans l'activité portuaire.....	
Chapitre II: Le transport maritime	
Section 1 : le transport maritime et son organisation.....	
Section 2 : La stratégie de l'intégration verticale dans le transport maritime international des conteneurs.....	
Section 3 : Transport maritime en Algérie.....	
Chapitre III: Le transport maritime en Algérie	
Section 1 : L'évolution de l'armement national.....	
Section 2 : Principaux auxiliaires, et l'agent consignataire	
Section 3 : Le transport "Door to Door.....	
Conclusion général	



Introduction générale

Le processus de la mondialisation et la globalisation, ainsi l'effet de l'internationalisation sont des facteurs qui ont accéléré l'ouverture économique dans le monde. L'évolution des pratiques d'exploitation commerciale a pratiquement marqué le domaine du transport maritime entre les différents continents.

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.

Ce dernier, constitue le moteur d'expansion des grandes puissances économiques, ce qui détient le monopole de la quasi-totalité des échanges mondiaux de longues distances. Selon la CNUCED (Conférence des Nations Unies pour le Commerce Et le Développement), plus de 80% des échanges commerciaux se font par voie maritime car il est considéré comme le mode le moins consommateur d'énergie, ainsi il contribue massivement à la dynamique économique et au développement industriel des nations. Donc son rôle est indispensable au bon fonctionnement de toutes les entreprises.

Le transport par voie d'eau suppose surtout l'acheminement des marchandises d'un port à un autre. Ce qui implique par sa nature la participation de nombreux auxiliaires qui développent un grand nombre d'activités de diverse nature dites activités auxiliaires. Les intervenants ont fait leur apparition dans le commerce maritime de manière progressive ils opèrent en fonction des besoins du navire ou de la cargaison. Ils n'interviennent pas toujours au même moment, encore moins sur les mêmes questions et leurs différentes prestations ont une influence significative sur l'ensemble de l'activité. Cela les oblige à s'inscrire dans une logique systémique, donnant ainsi au transport maritime une structure de chaîne, chaîne au sein de laquelle chacun doit jouer pleinement et méticuleusement son rôle.

Aujourd'hui, l'accès des navires dans un port d'escale devient pour tout armateur une épreuve difficile faisant appel à une importante capacité managériale du consignataire. Ce dernier devra veiller à ce que la chaîne logistique soit réalisée aux meilleures conditions (délais, coûts, risques, services) pour une rentabilité efficace et efficiente.

La problématique que nous souhaitons aborder concerne :

Le transport "Door to Door" est-il réalisable par l'armement national?



Chapitre I: La logistique



Introduction

La globalisation et l'internationalisation obligent les nations à se rencontrer sur la création de richesses en renforçant leur intérêt sur les aspects logistique. Cette dernière est une fonction essentielle pour l'entreprise et un élément déterminant de la compétitivité des opérations de transport, de stockage, de manutention et de distribution de la marchandise depuis l'usine de fabrication jusqu'au client final (chez le destinataire).

Dans ce chapitre, nous allons nous intéresser aux aspects qui ont une relation directe avec la logistique, il sera composé de trois sections : la première fera l'objet d'une présentation générale des concepts liés au terme logistique après avoir donné les différentes définitions de ce terme et leur historique, la deuxième section sera consacrée à la gestion de la chaîne logistique, alors que dans la troisième et la dernière section, nous aborderons la logistique dans l'activité portuaire.

Section 1 : Généralités sur la logistique

La logistique, régulièrement évoquée dans la vie de tous les jours, elle est importante pour tous les acteurs de l'entreprise, car elle regroupe l'ensemble des activités mises en œuvre pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service, à un lieu où le besoin existe. Nous allons essayer dans l'élément ci-dessous de retracer l'histoire et l'évolution de la logistique.

1.1. Historique et évolution de la logistique

La logistique est issue de génie militaire, responsable de l'approvisionnement des troupes afin qu'elles conservent leurs capacités opérationnelles dans la durée. Donc les deux métiers de base de la logistique sont la gestion des stocks de marchandises et d'armes puis leur transport.

Le terme logistique a comme racine grecque « Logisteuo » signifiant avant tout administré. Des publications de l'université de Lille rapportent que depuis toujours l'institution militaire a utilisé ce terme (le terme logistique) pour définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps⁰¹

.

⁰¹ YVES PIMOR ET MICHEL FINDER, 2008, «Logistique production-distribution-soutien », 5e édition, édition DUNOD, P. 69



Jules César⁰² 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 interviennent au XIXe siècle où la logistique est définie comme l'art de combiner le transport, le ravitaillement et le logement des troupes. Elle fait l'objet d'un livre, « L'art de la guerre » écrit par le Général JOMINI (Général d'empire au service de Napoléon Ier) où celui-ci souligne le lien étroit existant entre le bon déroulement des opérations militaires et la conduite d'une logistique efficace.

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 aura lieu durant la 2e Guerre Mondiale et plus précisément pendant les préparatifs du débarquement. Contrairement aux Allemands qui échouèrent dans l'invasion de la Grande-Bretagne à cause d'un manque de préparation des opérations, les alliés préparèrent minutieusement la logistique qui accompagna l'opération « Over lord ». Ainsi, la Wehrmacht céda rapidement devant la supériorité humaine et matérielle déployée par les alliés⁰³.

Dans les années 50, les spécialistes logistiques militaires démobilisés après la fin de la 2^{eme} guerre mondiale tentèrent de transposer leur savoir-faire au monde de l'entreprise. Cependant, du fait de la reconstruction, la recherche d'optimisation opérationnelle ne débuta que dans les années 60-70.

On observa dans un premier temps des optimisations disjointes (stocks, production...) où la démarche était avant tout productiviste. Celle-ci visait à réduire le coût des opérations et à améliorer la circulation du flux sans chercher une optimisation globale. Les années 80-90

⁰² Jules César : est un homme politique et écrivain romain, né à Rome le 12 juillet 100 av. J-C et mort à Rome le 15 mars 44 av. J-C.

⁰³ YVES. P, (2003). «Logistique production-distribution-soutien », 4e édition, édition DUNOD, P 63-64.

Furent une phase de croissance où l'on passa à une logistique ayant pour but de coordonner les différentes fonctions de l'entreprise⁰⁴.

Nous allons essayer de résumer huit définitions que Charkaoui a citées et qui marquent l'évolution du concept de logistique depuis 1948⁰⁵.

Définition 1

La première définition, qui date de 1948, a été formulée par le comité des définitions de l'**American Marketing Association** : « la logistique concerne le mouvement et la manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation ». On peut dire qu'à cette période, et comme la définition l'affirme, la logistique ne concerne que les activités physiques de la phase de distribution⁰⁶.

Définition 2

En 1962, le **NCPDM** (National Council of Physical Distribution Management) a proposé cette définition de la logistique : « terme employé dans l'industrie et le commerce pour décrire le vaste spectre d'activité nécessaire pour obtenir un mouvement efficace de produits finis depuis la sortie des chaînes de fabrication jusqu'au consommateur, et qui dans quelques cas inclut le mouvement des matières premières depuis leurs fournisseurs jusqu'au début des chaînes de fabrication. Ces activités incluent le transport des marchandises, l'entreposage, la manutention, l'emballage des commandes, les prévisions de marché et le service offert au client ». Par rapport à la définition précédente, celle-ci, en plus de l'élargissement des tâches physiques, inclut les prévisions du marché, le service offert au client et la localisation des usines et des entrepôts qui est une décision stratégique⁰⁷.

Définition 3

En 1968, **Magee** a défini la logistique comme suit : « technique de contrôle et de gestion des flux des matières et des produits depuis leur source d'approvisionnement jusqu'à leur point de consommation ». Cette définition englobe clairement les flux d'approvisionnement et l'aspect de la gestion dans la logistique.

⁰⁴ DJINNI. R et BAKHOUCHE. B, (2014), « La logistique à l'international » Cas : CEVITAL, P 8-9.

⁰⁵ CHARKAOUI. A, (2005), Systèmes logistiques : la logistique à travers son histoire, Ecole Supérieure de Gestion, Marrakech. [Http://www.acharkaoui.com/wp-content/uploads/2008/07/logistique-travers-definitions1.pdf](http://www.acharkaoui.com/wp-content/uploads/2008/07/logistique-travers-definitions1.pdf), P1, consulté le 20/03/2016

⁰⁶ Idem. P1.

⁰⁷ Idem, P.1.

Définition 4

En 1972, le **NCPDM** a proposé une autre définition pour le concept de logistique : « terme décrivant l'intégration de deux (ou plusieurs) activités dans le but de planifier, de mettre en œuvre et de contrôler un flux efficient de matières premières, de produits semi-finis et produits finis, de leur point d'origine au point de consommation. Ces activités peuvent inclure, sans que la liste soit limitative, le type de service offert aux clients, la prévision de la demande, les communications liées à la distribution, le contrôle des stocks, la manutention des matières, le traitement des commandes, le service après-vente et les pièces détachées, le choix des emplacements des usines et d'entrepôts, les achats, emballage, le traitement des marchandises retournées, la négociation ou la réutilisation des éléments récupérables ou mis à la ferraille, l'organisation du transport et le transport effectif des marchandises, ainsi que l'entreposage et le stockage ». Par rapport à la définition de 1962 du même NCPDM, on peut constater clairement la prise en compte de l'aspect management (planification et contrôle) de la logistique. En plus elle englobe la phase d'approvisionnement et de recyclage dans logistique.⁰⁸

Définition 5

En 1996, **Ratliff et Nulty** ont défini le mot logistique comme suit : « la logistique est une collection d'activités relatives à l'acquisition, au mouvement, au stockage et à la livraison des pièces et des marchandises dans une chaîne logistique. La logistique inclut les fonctions de transport, de distribution, d'entreposage, de management des matières et des stocks. Elle est liée à la fabrication et au marketing ». ⁰⁹

Définition 6

Pour l'**Association des Logisticiens d'entreprises** (ASLOG), la logistique est « l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produits à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits, telles que : la localisation des usines et des entrepôts, l'approvisionnement, la gestion physique des encours de fabrication, l'emballage, le stockage et la gestion des stocks ». Cette définition ressemble à la définition

⁰⁸ CHARKAOUI. A, idem, P1.

⁰⁹ Idem, P2.

du CNPDM (1972), mais elle ne couvre pas le service après-vente et le recyclage des produits.

Définition 7

La définition du "**Concil of Logitics Management**" est la suivante : « la logistique est une partie des activités d'une chaîne logistique (supply chain). Elle concerne la planification, l'exécution et le contrôle du flux efficient du stockage de produits, de la gestion de l'information relative à ces fonctions du point d'origine au point de consommation pour satisfaire les besoins des clients ». Par rapport à l'ancienne définition proposée par NCPDM (1972), cette définition met l'accent sur l'aspect informationnel de la logistique.¹⁰

Définition 8

" **The Logistics Institute** " définit la logistique comme suite : « la logistique est un ensemble de fonction relative aux flux de marchandises, d'informations et de paiement entre fournisseurs et clients depuis l'acquisition des matières premières jusqu'au recyclage ou à la mise au rebut des produits finis ». Par rapport à d'autres définitions, TLI insiste clairement sur les flux des informations et les flux financiers.¹¹

À travers toutes ces définitions, nous pouvons dire que la logistique est donc l'ensemble des activités de planification, d'organisation et de contrôle des flux de matières premières, produits en cours et produits finis des points d'origine au point de consommation dans le but de satisfaire les besoins des clients au moindre coût possible.

1.2. Les différents types de la logistique

La logistique apparaît comme un moyen permettant de satisfaire la demande. Le processus logistique de flux physique de producteur au consommateur est souvent une réponse à un flux d'information en sens inverse provenant d'un point de distribution. Une vente déclenche généralement un ordre de livraison, nécessitant une commande commerciale suivie d'un ordre de production générant à son tour des ordres d'approvisionnement.

¹⁰ CHARKAOUI. A, idem, P2.

¹¹Idem, P2.

Cela est reflété à travers quatre types de logistique¹².

1.2.1 La logistique amont ou d'approvisionnement

Elle vise à assurer la circulation des produits entrants et sortants des sites de production. Une fois les besoins de la production ont été spécifiés, l'approvisionnement intervient pour assurer la mise à disposition dans les délais souhaités par l'entreprise.

1.2.2 La logistique interne

Elle correspond aux flux de fabrication à l'intérieur du lieu de production ou d'assemblage, se situe généralement en amont.

1.2.3 La logistique aval

Elle répond à l'approvisionnement des réseaux de distribution.

1.2.4 La logistique inverse ou retour

Elle correspond aux flux de produits ou d'éléments non utilisables tels quels est vers des sites de stockage, de retraitement ou de recyclage.

La logistique comprend trois types d'opérations¹³ :

- ✓ *Les opérations de planification* : prévision des commandes, programmation des approvisionnements, ordonnancement des transports de livraison, gestion des flux ;
- ✓ *Les opérations administratives* : traitement et suivi des commandes, tenues des stocks ;
- ✓ *Les opérations physiques* : préparation des commandes, manutention, transport.

L'objectif de l'activité logistique est d'assurer¹⁴ :

- ✓ La gestion économique de la production, en supprimant les ruptures de stock coûteuses, grâce à une information constante sur l'état du marché ;

¹² Aristid Briand, (2011), La logistique tour d'horizon, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des transports et du logement, p6, www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGITM_logistique_durable_fevrier_2011.pdf, consulter le 02/04/2016

¹³ BIGRAS. Y et GELINAS. R, (2002), performance logistique : objectifs stratégiques et logistiques, vol. 10, N° 2, P 67. http://www.logistique-management.com/document/pdf/article/10_2_211.pdf consulter le 31/03/2016

¹⁴ Idem.

- ✓ La réduction des stocks grâce à une rotation accélérée des marchandises entreposées ;
- ✓ La réponse adaptée à une demande très volatile ;
- ✓ La mise à disposition du produit chez le client final dans les délais les plus courts et au meilleur coût de distribution possible ;
- ✓ La surveillance et l'amélioration de la qualité de la chaîne qui relie le producteur au consommateur pour parvenir au « zéro défaut » du produit servi et du service rendu.

Après avoir cité les différents types de la logistique, ces opérations et ces objectifs, nous allons par la suite présenter ces enjeux.

1.3. Les enjeux de la logistique

La logistique constitue un enjeu de taille pour l'entreprise. La performance, et parfois même la pérennité de l'entreprise dépend aujourd'hui de la maîtrise du processus logistique. La logistique conditionne¹⁵:

- ✓ **La croissance de l'entreprise** : la stratégie implique une parfaite maîtrise des problèmes logistiques ;
- ✓ **La maîtrise des coûts** : grâce à une meilleure connaissance de l'ensemble des coûts du produit, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à l'après-vente. Ainsi la mise en œuvre d'une logistique intégrée John Bull¹⁶ a permis d'améliorer les délais de livraison, de réduire les taux d'indisponibilité tout en diminuant les coûts ;
- ✓ **Les possibilités d'externalisation des fonctions de l'entreprise** : l'analyse logistique permet à l'entreprise de se recentrer sur sa vocation principale en confiant à des spécialistes certaines opérations (la sous-traitance). La nouvelle donne, c'est aussi l'optimisation des flux de transports ;
- ✓ **La normalisation des produits et des processus de gestion** : l'optimisation des flux implique l'établissement des normes (standardisation de certains composants et produits, normes de coûts...) ;
- ✓ **La diversification de l'entreprise** : la maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise d'élargir la gamme de ces activités ;

¹⁵ BENSALÉM.S, 2015, «la logistique portuaire : Bejaia Méditerranéen Terminal », mémoire de master, université de Bejaia, P9.

¹⁶ John Bull : un professeur de l'université de Sheffield, GB en 1994

- ✓ **La flexibilité et l'adaptabilité de l'entreprise** : grâce à une souplesse obtenue dans la distribution amont et aval, ainsi qu'une meilleure maîtrise de la gestion des transports et du stockage.

1.4. Les différents types de flux logistiques : on distingue deux catégories de flux logistiques, les flux internes et les flux externes¹⁷ :

1.4.1. Flux logistique interne

Nommé aussi flux de production, il concerne la circulation de matières 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.

1.4.2. Flux logistique externe

Il recouvre les flux d'approvisionnement ou flux amont et les flux de distribution ou flux aval.

1.4.2.1. Flux d'approvisionnement ou flux amont : il concerne la circulation des matières depuis le magasin du fournisseur jusqu'au magasin de l'entreprise.

1.4.2.2. Flux de distribution ou flux aval : circulation des produits finis ou semi finis de l'entrepôt de l'entreprise jusqu'à celui d'une autre entreprise cliente de commerce ou de production ou consommateur.

Les flux logistiques externes sont tous constitués par une chaîne d'opération d'emballage, de manutention, de transport et de stockage.

Selon la méthode d'approvisionnement choisie dans le processus, les flux logistiques peuvent prendre différentes formes, c'est ainsi qu'on distingue les formes suivantes : les flux poussés, les flux tirés, les flux tendus et les flux synchrones¹⁸.

- ✓ **Les flux poussés** : une particularité des flux internes, dans ce type, chaque étape de fabrication est déclenchée par la disponibilité des matières premières ou des composants au niveau du poste amont. Les produits fabriqués sont stockés en attente d'une demande pour la consommation.

¹⁷ Article sur l'activité et la fonction logistique. www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Fonctions-logistiques.htm, consulter le 02/04/2016.

¹⁸ Article sur les types de flux logistique. [Http://www.ma-logistique.ma/notions-logistiques/27-les-type-de-flux-logistiques.html](http://www.ma-logistique.ma/notions-logistiques/27-les-type-de-flux-logistiques.html), consulter le 15/04/2016.

- ✓ **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 tiré, mais avec un minimum de stocks et d'en-cours repartis le long de la chaîne logistique.
- ✓ **Les flux synchrones** : dans ce type, la livraison de différents composants 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.

La logistique s'étend du premier fournisseur jusqu'au client final, elle a pour finalité la satisfaction des besoins exprimés aux meilleures conditions économiques. Cela se fait à partir d'une bonne gestion de la chaîne logistique, c'est ce que nous allons voir et développer dans cette deuxième section.

Section 2 : La gestion de la chaîne logistique

Depuis plusieurs années, un nombre grandissant d'entreprises et de chercheurs reconnaissent les bénéfices d'une bonne gestion de la chaîne logistique. Plusieurs enquêtes académiques et professionnelles concluent que la gestion de la chaîne logistique a un impact positif sur la performance de l'entreprise. Cette finalité est d'optimiser les coûts d'approvisionnement et de stockage tout en assurant le meilleur service aux clients et de rendre l'entreprise plus compétitive. Dans cette section, nous présentons les différents apports du Supply Chain Management (SCM), nous entamerons après ses domaines d'intervention et en va conclure par ses trois niveaux décisionnels.

2.1. Le concept de Supply chain (SC)

C'est un concept relativement récent même si les militaires utilisent la même expression depuis beaucoup plus longtemps. La supply chain est définie comme le suivi des étapes de production et de distribution d'un produit depuis les fournisseurs jusqu'au client final¹⁹.

¹⁹ Article sur les technologies de l'information et des la communication dans la Supply Chain. Tic-et-sc.over-blog.com/article-la-supply-chain-qu-est-ce-que-c-est-103472996.html. Consulter le 20/04/2016.

Afin de mieux comprendre le concept de la chaîne logistique, Kilger (2000) la définit comme la constitution de deux ou plusieurs organisations indépendantes, liées par des flux physiques, informationnels et financiers²⁰.

Pour J.T.Mentzer et al (2001), une chaîne logistique est un groupe d'au moins trois entités directement impliquées dans les flux amont et aval de produits, services, finances et informations, qui vont d'un fournisseur jusqu'au client²¹.

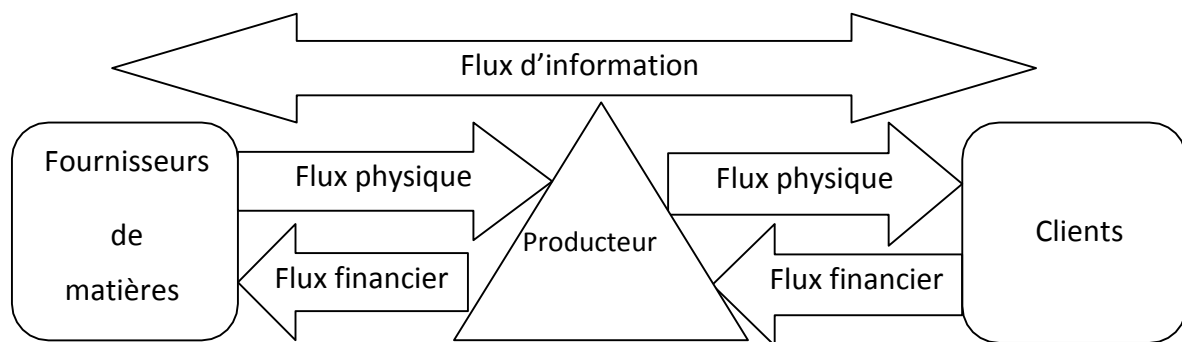
P. Génin (2003), définit la chaîne logistique comme un réseau d'organisations ou de fonctions géographiquement dispersées sur plusieurs sites qui coopèrent, pour réduire les coûts et augmenter la vitesse des processus et activités entre les fournisseurs et les clients²².

Ces définitions montrent que la supply Chain ou chaîne logistique est alors constituée d'une succession de relations clients/fournisseurs qui assurent la fonction d'approvisionnement, de coordination et de distribution. Les coordinations de ces fonctions sont liées par les flux d'information, flux physiques et flux financiers²³.

2.1.1. Les flux de la chaîne logistique

On peut distinguer trois catégories de flux qui circulent entre les acteurs d'une chaîne logistique et qui sont : flux d'information, flux physique et flux financier.

Figure 1 : Modélisation des flux d'une chaîne logistique



Source : MERZOUK, Salah Eddin. (2007). Problème de dimensionnement de lot et de livraison : application au cas d'une chaîne logistique. Thèse de doctorat. Université de Belfort. P14.

²⁰ BOUDAHRI, F. (2013). Conception et Pilotage d'une Chaîne Logistique Agro-alimentaire. Application : produits de volaille dans la ville de Tlemcen. Thèse de doctorat. Université Abou-bekr Belkaid -Tlemcen. P14-15.

²¹ Idem. P14-15.

²² Idem. P14-15.

²³ Yimiao Wang. (2012). Étude d'un projet innovant au sein de la supply chain : le cas de Schneider Electric. Gestion et management. Université Grenoble Alpes. France. P25.

2.1.1.1. Le flux d'information

Ce qui concerne les flux d'information, il s'agit de l'ensemble des informations qui circulent entre les différents acteurs de la chaîne logistique, et particulièrement dans le cas d'une gestion en flux tendus à partir de l'information de l'état des commandes des différents clients et de l'état des stocks. Ce flux est devenu, de plus en plus rapide grâce à l'intégration des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

2.1.1.2. Le flux physique

Le flux physique est constitué par le mouvement des marchandises transportées et transformées depuis la matière première jusqu'au produit fini lors de la distribution de l'entreprise au client.

2.1.1.3. Le flux financier

Les flux financiers sont des transferts de fonds permettant de réaliser l'ensemble des achats. Ces flux sont généralement gérés de façon centralisée dans l'entreprise.

2.2. Supply Chain Management (SCM)

Comme la notion de la logistique à son début, le concept de SCM a fait l'objet de très nombreuses définitions depuis son apparition dans la littérature en 1982²⁴. Voici quelques définitions²⁵:

Pour (**Rota-Franz** et al, 2001), « faire du SCM consiste à intégrer l'ensemble des moyens internes et externes pour répondre à la demande des clients. L'objectif est d'optimiser de manière simultanée l'ensemble des processus logistiques ».

(**Vakharia**, 2002) définit la SCM comme étant « l'art et la science de créer et d'accentuer les rapports synergiques entre les partenaires d'une même chaîne logistique ayant comme objectif commun de livrer, juste à temps, les bons produits et les bons services au bon client, avec la meilleure quantité ».

²⁴ BIRONNEAU, L. (2011), système d'information et gestion globale de la chaîne logistique, université de Rennes France. [Http://web.emn.fr/x-ssg/silogin2011/uploads/ACTES/VFCOM%20s1-1%20Vo-Bironneau-1.pdf](http://web.emn.fr/x-ssg/silogin2011/uploads/ACTES/VFCOM%20s1-1%20Vo-Bironneau-1.pdf). P2.

Consulter le 20/04/2016

²⁵ FRENDI, M. (2013). Modélisation des Systèmes d'Information. Mémoire de magister. Université d'Oran. P86.

(Simchi-Levi et Kaminsky, 2003) propose dans son ouvrage la définition suivante : « Le SCM est une stratégie qui vise à la fois la réduction des frais globaux, permettant une position plus concurrentielle à toutes les différentes parties de la chaîne logistique, et l'optimisation de la satisfaction du client final par une plus grande adaptabilité des systèmes de production et de distribution ».

Enfin (Dominguez et Lashkari, 2004) on vu que l'intérêt du SCM « est de faciliter les ventes en positionnant correctement les produits en bonne qualité, au bon endroit, et au bon moment où il en a besoin et enfin à un coût le plus petit possible. La figure suivante résume la supply chain management ».

Figure 2: Supply Chain Management



Source : Vincent Mousseau, Professeur, (2009), production et distribution de biens et de services. <http://www.lgi.ecp.fr/~mousseau/th2/pmwiki/pmwiki.php/Main/HomePage>. Consulté le 27/04/2016.

Après avoir cité les définitions du SCM, nous avons constaté qu'il existe une distinction entre supply chain (SC) et supply chain management (SCM)²⁶. En effet, la SCM est l'ensemble des ressources, moyens, méthodes, outils et techniques destinés à piloter,

²⁶DIOMANDE. N, (2007), le transport dans la stratégie de production des grandes entreprises, mémoire online, Ecole Supérieure des Travaux Publics de l'Institut National Polytechnique Félix Houphouët-Boigny, Http://www.memoireonline.com/02/08/925/m_transport-strategie-production-grandes-entreprises13.html. Consulté le 20/04/2016.

Le plus efficacement possible, la chaîne logistique. Le principal objectif du SCM est d'optimiser la gestion des flux physiques et des flux d'information le long de la chaîne logistique en²⁷ :

- ✓ Minimisant les coûts;
- ✓ Assurant le niveau de service requis par le client ;
- ✓ Allouant efficacement les activités sur les acteurs de production, de distribution, de transport et d'information.

2.3. Les domaines d'intervention du SCM

La Supply Chain Management intervient dans l'entreprise dans les domaines suivants : la gestion des stocks, la gestion de l'entreposage, la distribution, le transport et l'import/export.

2.3.1. La gestion des stocks

La gestion des stocks est une fonction fondamentale pour la majorité des fonctions de l'entreprise, les services comptable et financier, le service informatique et les opérations. Les gestionnaires des opérations logistiques trouvent aussi dans la gestion des stocks, une occasion de plus pour minimiser les coûts des opérations de l'ensemble de l'organisation et maximiser l'efficacité de l'entreprise²⁸.

2.3.2. La gestion de l'entreposage

L'entreposage permet de gérer l'emplacement des marchandises, coordonne les installations, les activités, le personnel et contrôle tous les éléments de l'exploitation dans un magasin et aide à classer les biens de manière à faciliter une expédition conforme aux vœux du client. Pour mieux accomplir cet objectif, l'entreposage a trois activités principales qui sont²⁹ :

- ✓ La réception des biens et leur dépôt adéquat en magasin ;
- ✓ Les mouvements des biens dans le magasin ;
- ✓ L'expédition des biens.

²⁷ FRENDI, M. idem. P86.

²⁸ BOUROUBA. Y, (2013), *le rôle du système d'information dans l'optimisation de la chaîne logistique*, université de Bejaia. P18.

²⁹ Idem. P20.

2.3.3. La distribution

La distribution rassemble l'ensemble des opérations qui visent à mettre un produit ou un service à la disposition du consommateur, tout au long de la chaîne logistique. Cette opération suit celle de la production ou de l'importation d'un bien ou d'un service³⁰.

2.3.4. Le transport

Les principaux aspects de la chaîne du transport des marchandises figurent parmi les activités du transport local, national et international, et cela selon les différents modes de transports : terrestre, ferroviaire, maritime et aérien³¹.

2.3.5. L'optimisation de la chaîne logistique

L'objectif de l'optimisation est de faire en sorte que toutes les opérations se succèdent et se complètent tout au long de la chaîne logistique. En effet, les composants de la Supply Chain permettent à une entreprise de gérer efficacement le cycle qui conduit de la conception à la commande et à la livraison. Un seul objectif, livrer aux clients, en temps et en heure, des produits de qualité et au meilleur prix³².

2.4. Les niveaux de conception du SCM

La conception d'une chaîne logistique nécessite de prendre un ensemble de décisions, qui ont été classées traditionnellement en trois niveaux décisionnels. La première différence entre ces niveaux est la portée temporelle d'application de la décision, les décisions stratégiques, tactiques et opérationnelles³³. La figure suivante nous résume ces trois niveaux.

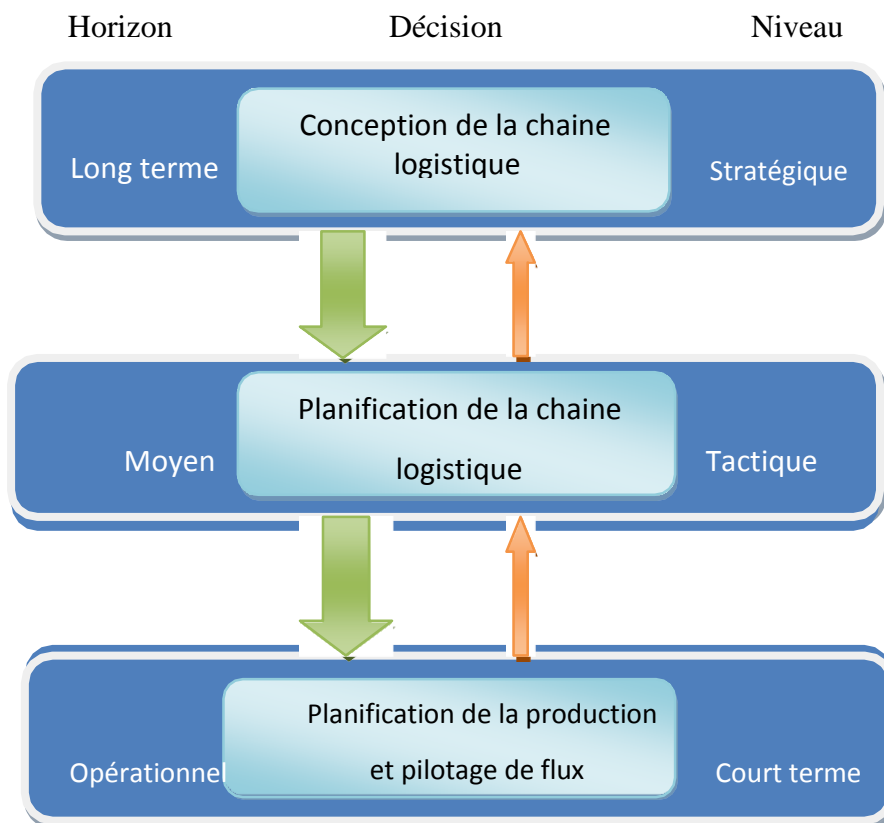
³⁰ OULD ABDESLAM.Z et YALAOUI.D, (2015), *Présentation et essai d'analyse de la chaîne logistique de l'entreprise DDA*, mémoire de master, université de Bejaia, P15-16.

³¹ BOUROUBA. Y, op cit. P21.

³² MAMY. E, (2010), optimisation logistique, cabinet de conseil spécialisé en logistique.
<http://www.Cat-logistique.com/optimisation>. Consulté le 11/04/2016.

³³ BOUROUBA. Y, (2013), le rôle du système d'information dans l'optimisation de la chaîne logistique, université de Bejaia, p 22-23.

Figure 3: les niveaux décisionnels du SCM



Source : DJEMAI. Z, (2013), Modèles de pilotage de flux et de collaboration pour le management d'une supply chain global, Mémoire pour obtenir le diplôme d'Habilitation à des recherches (HDR), Génie Industriel, Université de Grenoble, P 35.

2.4.1. Les décisions stratégiques

Les décisions stratégiques (horizon : mois d'une année) d'une chaîne logistique sont celles qui portent sur la définition de politiques d'investissement, de gestion et de conception du réseau de cette chaîne. Ces décisions portent sur quatre catégories³⁴ :

- ✓ La partie objective stratégique : il s'agit de déterminer les objectifs pour l'ensemble des parties prenantes (partenaires) ;
- ✓ La partie design, conception ou configuration : il s'agit de déterminer la structure de la chaîne, dans sa topologie, la sélection des parties prenantes (choix des fournisseurs, sous-traitant, etc.) ;

³⁴ BOUROUBA. Y. Idem. P22.

- ✓ La partie du développement de l'avantage compétitif : il s'agit d'analyser comment la gestion de la chaîne logistique peut développer ou améliorer la compétitivité des entreprises partenaires ;
- ✓ La partie d'évolution historique : qui se focalise sur l'évolution des stratégies des entreprises en matière de chaîne logistique

2.4.2. Les décisions tactiques

Une fois les décisions stratégiques ayant fixé les orientations au niveau de la configuration du réseau de partenaires, les décisions tactiques s'intéressent à une implication à moyen terme (horizon : semaine à mois). Ces décisions reposent sur les modalités de circulation des flux physiques (les marchandises) dans la structure conçue au niveau stratégique, elles concernent la planification de la production et de la distribution. Il existe quatre catégories³⁵ :

- ✓ La partie de développement des relations interentreprises, que celles-ci soient horizontales ou verticales ;
- ✓ La partie gestion des opérations intégrée, c'est-à-dire la gestion des activités des entreprises pour garantir l'efficacité globale de la chaîne logistique ;
- ✓ La partie des systèmes collectifs de transport et de distribution ;
- ✓ La partie développement de système d'information qui cherche à améliorer l'échange d'informations dans le cadre des objectifs stratégiques.

2.4.3. Les décisions opérationnelles

Elles se prennent à court terme (horizon : jour à semaine) et consistent à engager les actions planifiées au niveau tactique. Elles concernent la gestion des moyens et le fonctionnement quotidien de la chaîne logistique³⁶

On distingue quatre catégories de fonctions dans lesquelles la gestion de la chaîne logistique intervient³⁷ :

- ✓ La partie contrôle et gestion des stocks et des flux physiques ;
- ✓ La partie coordination de la planification de la production ;

³⁵ BOUROUBA. Idem. P23.

³⁶ AMRANI-ZOUGGAR, A. (2009). Impact des contrats d'approvisionnement sur la performance de la chaîne logistique : Modélisation et simulation. Thèse de doctorat. Université Bordeaux1. P25.

³⁷ BOUROUBA.Y. Op cit. P23.

- ✓ La partie spécification du partage des informations opérationnelles ;
- ✓ La partie développement d'outils de pilotage opérationnel.

Nous avons constaté que le SCM donne aux entreprises la possibilité d'améliorer non seulement leur efficacité, mais aussi leur réactivité et leur flexibilité évidemment avec les technologies de l'information et de la communication qui jouent un rôle important dans ce cadre.

Section 3 : la logistique dans l'activité portuaire

La logistique est importante pour tous les acteurs de l'entreprise, car elle influence sur son activité, elle est un véritable outil de compétitivité qui a pour but d'améliorer la coordination des services de l'entreprise et de la satisfaction des clients.

Dans cette section, nous allons présenter le rôle et l'impact de la logistique dans l'activité portuaire et nous allons citer les différents systèmes qui interviennent en vue d'une bonne gestion de la chaîne logistique.

3.1. L'impact et le rôle de la logistique dans l'activité portuaire

Les impacts de la logistique dans toutes les opérations portuaires ; de manutention et tout ravitaillement des navires peuvent être répartis en deux catégories³⁸ :

3.1.1. L'impact de la logistique dans l'activité portuaire

- ✓ ***Un impact direct*** : Il correspond aux activités liées immédiatement à l'activité portuaire, celles dont l'existence même est liée aux ports. Ce sont toutes les professions portuaires liées aux prestations fournies aux navires et aux marchandises qu'ils transportent à l'occasion de chargement, déchargement, stockage : ravitaillement, lamanage, remorquage, manutention, entrepôts, assurances maritimes, douanes, transitaires, services du port, etc.
- ✓ ***Un impact indirect*** : Il correspond aux activités dont une partie retire du chiffre d'affaires est liées au port (entreprises qui utilisent le port pour leur importations et leurs exportations), ainsi pour les transports de pré ou post acheminement.

³⁸ SAHIYODINE.N, (2012), la logistique dans transport le maritime international des marchandises, école international des affaires, Dakar Sénégal. P 27

3.1.2. Le rôle de la logistique dans le transport

La logistique dans les opérations de transport est très considérable, car elle veille à l'organisation des flux physiques et de l'information de l'entreprise tout en visant les conditions économiques prévues, le degré de qualité de service attendu, les conditions de sécurité, la livraison de la marchandise à temps et enfin sa livraison prévue en quantité et qualité. Elle permet aussi de donner une fiabilité à la clientèle, une sécurisation de l'opération de manutention, mais aussi la minimisation du coût pour le client.

✓ Efficacité de la logistique

En termes d'efficacité logistique, on comprend par là la gestion efficace des stocks, la préparation de la commande qu'elle soit conforme à la demande, et une bonne organisation de transport et de la livraison. Il faut dire que l'efficacité logistique ne s'est pas arrêtée tout simplement dans les contrôles et le transport, mais va jusqu'à la livraison du produit de cette chaîne en toute sécurité.

✓ La logistique dans les opérations de transport

De façon simplifiée, la logistique consiste à optimiser les flux de marchandises et d'information de l'entreprise. Ainsi plusieurs objectifs sont visés :

- ✓ Livrer la marchandise en quantité et en qualité prévue ;
- ✓ Livrer la marchandise au lieu convenu ;
- ✓ Livrer la marchandise à temps ;
- ✓ Livrer la marchandise à un prix adapté au marché.

Cette fidélisation est associée à des efforts en matière de qualité de services tels que la fiabilité, la rapidité, la sécurité des opérations ou la diversité des services rendus en termes des coûts. ³⁹

Conclusion

Durant l'élaboration de ce chapitre on a constaté que la logistique s'assure d'exécuter les commandes des clients afin de les satisfaire dans les meilleures conditions de coûts, de délais et une très bonne qualité de service.

La chaîne logistique optimise la gestion des flux du fournisseur aux clients

Les technologies de l'information, notamment au travers des systèmes d'information intégrés, constituent un enjeu majeur pour les entreprises. Elles modifient profondément les structures et les relations intra et interentreprises. Elles permettent une réalisation plus exacte et rapide des opérations et elles les gèrent efficacement.

La gestion de la chaîne logistique apparaît très particulièrement importante dans la gestion des terminaux à conteneurs. Aidés par les TIC, les terminaux à conteneurs ne cessent d'améliorer les conditions de prise en charge des marchandises est des navires dans les enceintes partenaires.

Chapitre II :
Le transport maritime

1- Introduction :

Transport des marchandises par mer, c'est le mode le plus utilisé pour la diversité des marchandises à transporter et le coût convenable.

En effet, 80 % des marchandises échangées dans le monde sont transportées par voie maritime, ce qui fait que ce mode de transport soit l'épine dorsale du commerce international et de la mondialisation

Le transport maritime joue également un rôle non négligeable dans les échanges européens avec 28% des tonnes et 22% de la valeur.

Pour ce qui est des échanges extracommunautaires, le transport maritime représente 70% du total en tonnage et 41% en valeur.

Pour s'adapter à la demande, la construction de navires adaptés aux changements climatiques, températures, risques et nature des marchandises.

Section 1 : le transport maritime et son organisation

1-Généralités sur le transport maritime

Depuis l'antiquité, les échanges commerciaux internationaux se développent dans le monde avec l'essor du transport, en particulier, par voie maritime. C'est pour cela, que la mer constitue une voie de passage, de navigation et de communication entre les pays.¹

1.2. Définition du transport maritime

On entend par transport maritime tout transport des marchandises ou de biens effectué par mer.

Le transport maritime se taille une place de choix dans le commerce international, ainsi la quasi-totalité du commerce international est réalisé par la voie maritime.

Ce mode de transport utilise en majorité les conteneurs, car il permet de gains de temps et de sécurité qui ne peut être négligés, de même il réduit le coût de la manutention et des assurances.

Le transport maritime, malgré sa lenteur, reste le mode le moins coûteux et mieux adapté pour les transports de produits lourds et volumineux genre céréales, hydrocarbures, fruits etc.

En effet le transport maritime est tarifé par les conférences maritimes (accord entre les compagnies maritime) qui fixent les règles de tarification.²

1.3. Les types du transport maritime

1.3.1. Le transport à la demande (tramping)

Dans ce cas, le navire va de port en port selon les variantes du marché du transport. Ce type de service est différent de la ligne régulière, puisqu'il est caractérisé par la disparition de la notion de régularité des escales et la stabilité des tarifs appliqués. Ainsi les navires de tramps vont d'un port à l'autre aux grés des affrètements, des cours de frets, de la cargaison à transporter, des coûts de transport mais aussi aux types

² Belotti.J, le transport international de marchandise paris 1992, p. 242.

de navires qui sont généralement des transporteurs de vrac ou de cargaison homogène et qui sont destinés pour un seul ou au maximum deux destinataires (clients).

Ce type de transport est faible par rapport au service régulier, il s'appuie sur la rentabilité qui conduit à faire tourner au maximum ses navires et joue entre la liberté et la souplesse d'une part et la sécurité de l'autre portant sur le choix du navire que sur la forme du contrat.

Le tramping dépend du marché de l'offre et de la demande, de ce fait le fret est calculé d'après les négociations entre armateurs et chargeurs concernant la disponibilité des navires et la nature de la marchandise à transporter. Donc le seul facteur qui caractérise le marché du tramping c'est l'offre et la demande.³

1.3.2. Le transport de ligne régulière

La ligne est un mode d'utilisation du transport maritime au même titre que le tramping. Cependant, elle se caractérise par la fiabilité de ses services, la régularité et la continuité dans le temps des voyages et des itinéraires, la fixité des escales et la publication des tarifs et des horaires. Soit les départs et les arrivées s'effectuent à jours et heures fixes et sont publiés, soit seules les escales sont fixes mais le navire, à chaque escale, attend d'être complètement chargé avant de repartir.

Sur la ligne régulière sont utilisés des navires spécifiques, ici notre étude se limitera aux ports conteneurs, dont la conception est liée au type de marchandises transportées et à leur emballage. La clientèle est constituée de chargeurs qui n'ont pas un usage régulier de navire complet. On peut d'ailleurs qualifier la ligne régulière au vu de la place du chargeur dans le contrat de transport.

En effet, celui-ci adhère aux conditions de transport et surtout de responsabilité définies par l'armateur dans le connaissement. Le chargeur n'a ici aucune liberté de négociation commerciale sauf à entretenir une relation de partenariat très étroite avec l'armateur avec lequel il a une relation d'affaire continue.⁴

2-Type des navires :

□ □ Les vraquiers

Les vraquiers comprennent les transporteurs de vrac solides (minéraliers, céréaliers, ... etc.) et les navires citernes, essentiellement les pétroliers, les transporteurs de gaz liquéfiés.



³ Du Jenny Yvan ; Les grands transports mondiaux ; édition Manuel ; 1983 ; p 45.

⁴ <http://www.lomag-man.org/animation/conteneurs/superstructures-legeantdesmers/conteneursmaritimes.pdf>

☐☐ **Les navires polythermes**

Les navires polythermes s'adaptent au transport sous température dirigée. Ils sont destinés au transport de denrées périssables. Ce type de navire est aujourd'hui remplacé par les conteneurs réfrigérés. L'usage des conteneurs isothermes et frigorifiques étant jugé préférable, car ils sont plus souples.



☐☐ **Les navires spéciaux**

Il en existe de toutes sortes : car-ferries, des navires spécialisés dans le transport de charges lourdes ou encombrantes, telles que les grumes de bois, les pipe-lines ; etc



☐☐ **Les porte-conteneurs**

Les porte-conteneurs sont des navires puissants et rapides, les portes-boîtes en jargon de marin. Ce sont les navires qui transportent exclusivement des conteneurs ils peuvent transporter jusqu'à 3000 conteneurs (le plus grand porte-conteneur au monde appartient au groupe CMA CGM fait environ 400 m de long et peut transporter 217 000 conteneurs).



☐☐ **Les navires rouliers**

Les navires rouliers sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur la descente du port. Cette technique dérivée de celle du ferry-boat et appelée « Roll-on/Roll-off » ou « RO-RO », présente l'avantage de permettre la manutention d'à peu près tous les types de marchandises, On distingue : le roulage direct (manutention de charge sur roues ou chenilles): semi-remorques routières, voitures, wagons



parfois, Le roulage indirect, dans lequel on utilise un matériel spécialisé pour charger les marchandises à bord : remorque-esclaves pour les colis lourds ou encombrants, chariot sur pneus équipés d'un palonnier pour déplacer les conteneurs.

□□ Les navires mixtes RO-RO + conteneur

Les navires mixtes RO-RO + conteneur combinent l'intérêt de conteneur et de la manutention par portique, avec celle de roulage pour les colis non conteneurisés et pour les ports non équipés. Leurs avantages et donc la souplesse. Le souci de polyvalence amène à équiper aussi ses navires de prises pour conteneurs frigorifiques, de cales pour marchandises sèches manutentionnées en conventionnel, et parfois de citernes.



□□ Les navires porte-barges

Les navires porte-barges sont des navires munis d'appareils permettant la manutention des barges fluviales destinées au transport océanique de celles-ci.



□□ Les cargos conventionnels

Les cargos conventionnels disposent à bord de leurs propres moyens de manutention (bigues, grues, palans). Les marchandises sont chargées en cale par des panneaux coulissants. Ses navires classiques perdent peu à peu de leur importance.



3-Les conteneurs maritimes

Le transport maritime de conteneurs se fait, de plus en plus, au moyen de porte-conteneurs intégraux, spécialisés.

Les cales sont aménagées en cellules, véritables alvéoles, et un système de rails permet de guider par glissement les conteneurs.

Les principaux types de conteneurs, selon le Recueil de normes ISO "Conteneurs pour le transport de marchandises", sont les suivants :

- ❖ Conteneurs pour usage général
- ❖ Conteneurs pour usage spécifique
- ❖ conteneur aéré fermé
- ❖ conteneur à toit ouvert
- ❖ conteneur type plate-forme à parois latérales ouvertes

- ❖ conteneur plate-forme
- ❖ Conteneurs pour marchandises spécifiques
- ❖ conteneur à caractéristiques thermiques
- ❖ conteneur isotherme
- ❖ conteneur réfrigéré (à réfrigérant renouvelable)
- ❖ conteneur chauffé
- ❖ conteneur-citerne
- ❖ conteneur pour marchandises solides en vrac
- ❖ conteneur aérien.

4- Les intermédiaires du transport maritime :

L'armateur : celui qui équipe le navire en matériel et en équipage le consignataire du navire (agent maritime): prépare et contrôle le navire avant son départ.

Le commissionnaire du transport maritime (Transitaire) : s'occupe du démarchage avec les intermédiaires de transport maritime et du dédouanement (tout ou partie de l'opération)

NVOCC : (Non-Vessel-Operating Common Carrier) entreprises de location de conteneurs maritime ; opérateurs de transport maritime sans navires.

L'entrepreneur de manutention : chargé des opérations d&/manutention

Conducteur en douane : assiste et facilite le passage en douane

5- Les modes d'expédition :

FCL : Full container loaded : conteneur entièrement chargé par la marchandise

LCL : Less Than a Container Load : conteneur rempli en partie

FCL/LCL : Le conteneur est chargé et il est dépoté à l'arrivée chez un ou plusieurs clients

LCL/FCL : le conteneur vide est rempli par les commandes d'un ou plusieurs clients.

6- les contrats d'affrètement :

Un contrat d'affrètement : c'est un contrat de location de navire

a- Contrat d'affrètement coque nue : location d'un navire qui n'est pas équipé

b- Contrat d'affrètement au voyage : contrat selon le trajet à effectuer

c- Contrat d'affrètement à temps : contrat selon la durée de l'expédition.

- **L'armateur** : celui qui apporte le matériel, équipement et équipage de navigation.

- **Un fréteur** : le propriétaire du navire.

- **Un affréteur** : celui qui loue le navire.

7- tarifications maritimes

Le fret (transport principal) est déterminé selon :

- ❖ Transport conventionnel
- ❖ Tarif à l'affrètement
- ❖ Conteneur exclusif

Le calcul du fret maritime :

Calcul du poids brut total et du volume.

Comparaison et choix du plus > Unité payante (U.P) = unité choisi de paiement du fret.

1 Tonne = 1 m³

8- Document de transport maritime (BL) :

Appelé connaissance maritime (bill of lading) est un document de transport maritime qui joue le rôle d'un contrat de transport et de titre de propriété.

Etablit par la compagnie maritime pour garder des preuves de transport.

8.1.Les types de BL :

- **Connaissance CTBL** : document de transport qui couvre plusieurs modes de transport (transport combiné)
- **Connaissance direct** : connaissance relatif au transport maritime et au post acheminement
- **Connaissance FIATA(FBL)** : Titre de transport au nom du transitaire ou intermédiaire de transport

Section 2: La stratégie de l'intégration verticale dans le transport maritime international des conteneurs.

2.1.Introduction

Le transport maritime est un pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation.

Quelques 80% des échanges mondiaux en volume et plus de 75% en valeur sont transportés par mer et manutentionnés dans les ports.

Le transport maritime africain représente 3% des volumes mondiaux de marchandises transportés par voie maritime.

Le monde du transport maritime a subi la crise à un moment où il ne s'y attendait pas.

En effet, la crise est survenue au moment où la majorité des armateurs étaient en attente de livraison, ou venaient de passer une commande.

Subissant la crise, les principaux acteurs du transport maritime que sont les armateurs ont mis en place de nouvelles politiques commerciales afin de s'adapter au nouvel espace mondialisé.

En effet, les zones économiques mondiales ne sont plus seulement celles de la triade mais maintenant celles d'un archipel composé de pays émergents avec quelques regroupements de pays comme les 4 dragons et les bébés tigres. Pour certains, cela est le résultat de l'OMC qui a joué un rôle dans la diminution des taux de douane et mis en place des mesures anti-dumping.

Le transport maritime mondial a dû s'adapter aux échanges mondiaux et chercher la marchandise où elle est produite maintenant, c'est-à-dire dans le Pacifique du côté de la Chine, l'Indonésie, le Bangladesh..., et sur le littoral sud-américain, c'est-à-dire au Brésil, pour la livrer dans les grands marchés de consommation que sont l'Amérique du nord et l'Europe suivies de l'Afrique qui est un marché en devenir.

A côté de cela, l'Afrique de l'ouest et l'Afrique centrale, qui ont maintenu une croissance moyenne d'environ 5% depuis quelques années, ont vu la fréquentation de porte-conteneurs en provenance des BRIICS augmenter.

Cette augmentation s'explique par l'émergence d'une classe moyenne dans ces pays, et par le besoin de l'Afrique en produits manufacturés, consécutif au développement de la sous-région.

Malgré le fait que l'Afrique soit restée en marge du développement en général et de celui du transport maritime en particulier, il y a une multitude de choses qui sont en train d'être faites sur le continent.

2.2. Les organismes qui régissent le transport maritime

On ne pouvait parler des organes qui régissent le transport maritime sans évoquer le droit maritime qui est, au sens large, l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation qui se fait sur mer.

C'est après la première guerre mondiale que les grandes puissances, autour de l'ONU, s'accordent à élaborer un droit maritime plus cohérent et couvrant toutes les mers du globe. Il régit plus ou moins complètement le transport maritime (de marchandises et de personnes), le travail des équipages et des dockers, la sécurité maritime, la prévention, la lutte contre la pollution marine, l'indemnisation des victimes de catastrophes maritimes. Il a une influence sur le droit du littoral et de l'exploitation des océans (pêcheries et autres ressources halieutiques), ressources (minérales, pétrolières, tourisme). Il interfère avec la gestion portuaire et le droit militaire.

Pour la gestion des contentieux relatifs au transport maritime, il existe un tribunal qui est le tribunal international du droit de la mer.

Le Tribunal international du droit de la mer est un organe judiciaire indépendant créé par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, pour connaître les différends auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'application de la Convention. Le Tribunal est composé de 21 membres indépendants, élus parmi les personnes jouissant de la plus haute réputation d'impartialité et d'intégrité et possédant une compétence notoire dans le domaine du droit de la mer.

Comme organismes régissant le transport maritime nous pouvons aussi citer certains organismes spécialisés faisant partie de l'ONU et ayant des impacts sur le transport maritime.

Nous évoquerons entre autres l'OMI, l'OMAOC et l'AGPAOC sans oublier le CNUCED, la CMI, l'OMC, et de l'OIT, parmi tant d'autres.

O.M.I : Créée en 1948 sous le nom d'Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI/IMCO), l'Organisation Maritime Internationale est une institution spécialisée des Nations Unies. En 2011, elle compte 170 États membres et 3 membres associés. Son siège se situe à Londres.

Elle a pour fonction de mettre en place une collaboration entre états membres dans le domaine du transport maritime, la prévention du milieu marin par les navires et les installations portuaires.

Transport maritime, et développement des infrastructures portuaire en Afrique de

C'est l'OMI qui est à l'origine, via son comité sécurité, de la mise en place du code ISPS.

O.M.A.O.C : anciennement appelée CEMAOC, l'OMAOC (Organisme Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre) a été créé le 7 mai 1975 à Abidjan ; il compte 25 pays dont 5 sans littoral.

Elle est une institution intergouvernementale de coopération dans le domaine de la marine marchande, de l'industrie portuaire, de la sécurité et sûreté maritime, du transport en transit en provenance ou à destination des pays membres sans littoral, de la protection de l'environnement marin ainsi que la mise en œuvre des conventions internationales pertinentes.

Il comprend un organisme spécialisé dans la gestion des ports qui est l'AGPAOC (Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre), qui, elle, comprend 35 membres, dont 22 sont des membres réguliers, 10 membres associés et 2 membres observateurs dont la France représentée par le Grand Port Maritime du Havre

2.3. La conteneurisation

Le terme « conteneurisation » désigne le fait de transporter de la marchandise par conteneur .Le véritable démarrage de la conteneurisation intervient dans les années 1960 avec la standardisation. Les premiers standards ont été développés par l'ASA (American

National Standards Institute) l'agence américaine de standardisation puis par l'ISO ; ainsi les mesures ont toujours été fixées en pieds.

La conteneurisation participe à l'évolution du transport maritime et à l'augmentation du commerce mondial puis qu'elle rend plus facile le transport des marchandises en permettant des transports de petites quantités à moindre coût.

Transport maritime, et développement des infrastructures portuaire en Afrique de

Cette conteneurisation a entraîné la construction de nouveaux types de bateaux spécifiques que sont les porte- conteneurs. Notons qu'avec les conteneurs, tous types de marchandises ou presque peuvent être transportés ; cette polyvalence a fait des porte-conteneurs le type de navires le plus utilisé pour le transport de marchandises.

La conteneurisation progresse rapidement en Afrique, au rythme de plus de 10 % par an. Au cours des dernières années, le trafic conteneurisé de l'Afrique de l'Ouest et du centre a même évolué plus rapidement comparé au reste du monde. En 2005, le trafic conteneurisé de l'Afrique de l'ouest et du centre représentait 0,6% du trafic conteneurisé dans le monde. La part de l'Afrique dans ce trafic est passée de 0,6% à 0,85% au cours des 10 dernières années.

Accélééré par la crise mondiale, le basculement vers l'Asie concerne également l'Afrique. Depuis 2005, ses échanges avec l'Asie (du Japon à l'Inde) dépassent ses échanges avec l'Europe.

La conquête du transport maritime par les pays d'Extrême-Orient se ressent même au niveau des chantiers navals qui, à eux tous, construisent 80% des navires de nos jours.

2.4.Le développement des infrastructures portuaires

2.4.1. Définition d'un port maritime

Un port est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destinée à accueillir des bateaux et navires.

On distingue habituellement deux grandes catégories de ports maritimes :

Les ports de rades comme le port de Pointe-Noire et celui de Dakar et les ports d'estuaires comme le port de Douala et celui de Libreville.

2.4.2.La concession portuaire comme mode de développement des ports

Une concession est un contrat entre l'administration publique et une personne privée par lequel la première autorise la seconde, moyennant une rémunération, à occuper un domaine public ou à effectuer un ouvrage.

Les modèles de gestion portuaire communément adoptés sont au nombre de trois:

1- le modèle concession de la gestion, dans lequel le secteur public confie l'entière gestion du port au secteur privé.

2- le modèle port de service public, où l'autorité portuaire assure elle-même la gestion, la manutention du fret et les autres fonctions de première ligne au moyen d'une administration centralisée, la participation du secteur privé demeurant circonscrite aux services secondaires.

3- le modèle port propriétaire, selon lequel le secteur public se retire des opérations de première ligne de gestion du fret, concédant ces dernières au secteur privé tandis que l'autorité portuaire, fonctionnant comme une corporation autonome, se concentre sur la gestion du foncier, le contrôle de la navigation et la planification. Dans un modèle intermédiaire assez répandu dans les pays francophones, l'autorité portuaire loue des entrepôts et des espaces de stockage aux sociétés de manutention privées agréées, qui traitent avec les armateurs pour leur fournir l'équipement de manutention, embaucher la main d'oeuvre occasionnelle, servir les navires lors de leurs escales.

Section 3 : Transport maritime en Algérie.

3.1. Introduction

L'Algérie possède une façade maritime de 1200 km et les pays de l'Europe du sud sont les principaux partenaires commerciaux de l'Algérie, eu égard à leur proximité géographique.

Tandis que la concentration des routes maritimes sur cette façade suggère un certain niveau d'intégration économique et commerciale, la mer Méditerranée joue plus un rôle de barrière que d'interface.

Du côté algérien, les ports les mieux desservis sont Alger et Bejaïa, avec respectivement 7 et 8 services hebdomadaires réguliers, suivis par Oran et Skikda (4 services hebdomadaires).

La Méditerranée, route de passage du commerce mondial qui transite par le canal de Suez, Gibraltar et le Bosphore, est une des zones où le trafic maritime est le plus dense.

Elle a la particularité d'être un lieu de chargement et de déchargement mais également de transbordement et de transit.

Elle reçoit tout type de marchandises, notamment des produits énergétiques et des produits hors vrac qui représentent respectivement 24 % et 36 % des volumes déplacés.

La nature différente des marchandises appelle des formes de conditionnement et de transport maritime variés dont les évolutions doivent être caractérisées si l'on veut comprendre et surtout éclairer les stratégies d'investissement qui en découlent.

Le transport de produits énergétiques représente, ainsi, une partie importante du trafic.

Son évolution est conditionnée par la demande et des sources d'énergie bien localisées.

Celui des conteneurs qui connaît une forte expansion dépend, en revanche, de lieux de production qui peuvent évoluer plus rapidement et des possibilités portuaires des pays récepteurs.

Le type de marchandises conditionne le matériel de transport et de services portuaires.

Il distingue :

- Le vrac liquide qui comprend le pétrole, le gaz et les produits chimiques transportés en tankers ;
- Le vrac sec comprenant entre autres les granulats, les céréales, le charbon transportés en bateau vraquier ;
- Le hors vrac transporté soit en conteneur chargé sur des porte-conteneurs soit dans des camions embarqués (en totalité ou seulement la remorque) sur des rouliers ou RoRo (roll-on/roll-off).

3.2. Le vrac liquide

Le vrac liquide est constitué de produits énergétiques, pétrole et gaz (24 %), et dans une moindre mesure de produits chimiques (7 %).

Le transport de pétrole, composante importante du transport maritime en Méditerranée, mobilise les plus gros navires (125 000 DWT en moyenne).

Leur taille a augmenté de 26 % en 10 ans.

Le pétrole vient d'Afrique du Nord, du Golfe persique et de la mer noire et est acheminé vers l'Europe (Nord et Sud) et les USA.

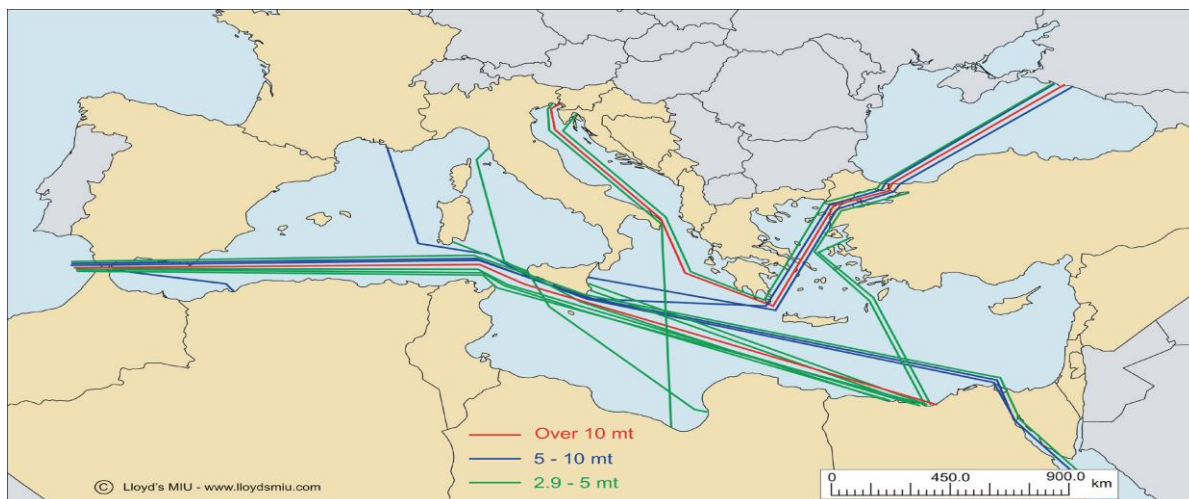
Les exportations de pétrole provenant du Golfe Persique passent par le canal de Suez ou par le port de Sidi Kerir en Egypte qui reçoit l'oléoduc Sumed venant de la mer rouge.

Les flux en provenance de la mer Noire viennent en grande partie de Novorossiysk (Russie) par le Bosphore.

L'Afrique de Nord reste le plus gros exportateur pour l'Europe.

Les routes des pétroliers sont concentrées sur des itinéraires définis et réguliers venant de mer Noire et de la mer Rouge et traversent pour la plus grosse partie la Méditerranée.

Figure 4: Circulation du pétrole brut dans les principaux ports méditerranéens



les itinéraires ports à ports de grandes capacités (supérieure à 2,9 millions de tonnes).

Le Gaz Naturel Liquéfié (GNL) transporté par méthaniers représente un volume moindre que celui du pétrole mais a une perspective d'évolution forte du fait de l'augmentation de la demande, de la diminution de production de gaz nord européen, de la mise en exploitation de nouveaux gisements dans le Golfe et de la construction de méga-usines de liquéfaction au Qatar.

Durant ces dix dernières années, le GNL a enregistré une augmentation de 7 à 8 %/an. En 2007, les volumes de GNL utilisant la Méditerranée étaient de l'ordre de 100 millions de m³ liquide, équivalant à 60 milliards de m³ gazeux soit 27 % du commerce international de GNL.

Sur ces 60 milliards de m³ gazeux, la plus grande partie (53 %) provenait d'Afrique du Nord (Algérie, Egypte et Libye) et du Nigéria.

Le gaz traverse également la Méditerranée par le gazoduc Maghreb Europe qui va d'Algérie (via le Maroc) en Espagne, par le gazoduc Transmed qui part d'Algérie vers l'Italie (via la Tunisie) et par le gazoduc Greenstream reliant la Libye à l'Italie.

3.3. Le vrac sec

Il s'agit d'un transport dédié (minerai, céréales...) qui évolue moins vite que les autres segments de marchandises.

Les ports au nord de l'Adriatique (Venise, Ravenne et Koper en Slovénie) sont les entrées naturelles de l'Europe de l'Est et de l'Europe centrale mais le manque d'infrastructures à terre a limité l'extension de ces derniers au profit des ports du Nord de l'Europe.

Cette situation pourrait évoluer avec le projet RTE (Réseau Transeuropéen) qui prévoit le passage de deux corridors, l'un reliant Lisbonne à Kiev et l'autre reliant la Mer Baltique à la Mer Adriatique.

La réalisation de ces corridors pourrait augmenter significativement le trafic par le détroit d'Orlando vers l'Adriatique.

3.4. Le transport hors vrac

Le transport hors vrac, qui mobilise deux types de bateaux : les rouliers et les porte-conteneurs

Le transport par porte-conteneur utilise une gamme de navire bien plus gros que celle des rouliers.

Les routes des RoRo sont intra méditerranéennes et suivent des itinéraires Nord-Sud (Algérie-France, Maroc-Espagne) mais aussi Est-Ouest entre la Grèce et l'Italie et la Turquie.

Les gros porte-conteneurs sont principalement orientés Est-Ouest, ils proviennent d'Asie, se dirigent vers les ports du range nord de l'Europe et pratiquent le transbordement avec des unités plus petites en Méditerranée.

Aux nouvelles capacités d'accueil dont se sont dotés les pays méditerranéens pour répondre à la demande croissante et pour s'adapter à l'essor du transport de conteneurs : construction et mise en concession de nouveaux quais, développement des hubs maritimes commencé dès les années 1990 dans les pays du Nord de la Méditerranée (PNM) et se prolongeant avec l'ouverture de Tanger-Med. Jusqu'en 2008, la capacité de traitement des ports a été presque totalement utilisée. Les prévisions de forte croissance ont alimenté la poursuite du développement portuaire.

Pourtant, les porte-conteneurs continuent à utiliser préférentiellement les ports du range nord (Hambourg, Rotterdam, Anvers...), comme entrée et sortie de l'UE plutôt que ceux du Sud. Les ports du Nord offrent des temps d'immobilisation plus réduits que dans les ports du Sud où l'efficacité des équipements et surtout les formalités portuaires ralentissent la chaîne logistique.

Cette situation induit également des conséquences en termes d'émissions de polluants qui pourraient être évitées si les ports du Sud européen étaient mieux utilisés.

Figure 5: Volume de conteneurs maritimes des ports de la Méditerranée



Les mouvements des porte-conteneurs sont très concentrés dans la partie Nord de la Méditerranée et plus faiblement dans l'est avec un quasi absence au sud.

Source : Lloyd's MIU

Chapitre III:
LE TRANSPORT MARITIME EN
ALGÉRIE

2020-2021

Introduction :

L'Algérie possède une façade maritime de 1200 km et les pays de l'Europe du sud sont les principaux partenaires commerciaux de l'Algérie, eu égard à leur proximité géographique.

Tandis que la concentration des routes maritimes sur cette façade suggère un certain niveau d'intégration économique et commerciale, la mer Méditerranée joue plus un rôle de barrière que d'interface.

Ceci s'explique, dans le cas algérien, par une mauvaise performance des ports qui constituent autant d'obstacles à la fluidité de la chaîne de transport dans son ensemble : « L'espace maritime se comprend de moins en moins en lui-même.

Il est désormais ouvert aux jeux d'acteurs terrestres et maritimes qui l'intègrent à un vaste espace homogène de circulation. » (Frémont, 1996).

En effet, les routes maritimes doivent être appréhendées sous l'angle multimodal comme le montre une étude récente de la façade méditerranéenne européenne (Siarov, 2004).

Or les concepts-clés de l'approche multimodale, comme la pluralité des itinéraires et la combinaison des modes, ne sont pas encore applicables à l'Algérie pour plusieurs raisons dont la faiblesse des interconnexions routières et ferroviaires, la fragmentation des territoires étatiques au Maghreb et l'obligation d'utiliser les ports nationaux.

Section 1: L'évolution de l'armement national

Alors que l'Algérie possédait 78 navires, dans les 80, elle se retrouve en 2009, avec 30 seulement. Selon plusieurs analystes, la flotte couvre moins de 3 % des besoins de l'industrie maritime. Les autorités algériennes ont prescrit des mesures ou le développement de cette flotte. La stratégie de rénovation de la flotte marine comptera sur le partenariat avec des sociétés étrangères, avec un taux de participation de la partie algérienne, estimé à 51%. Dans ce sens, la stratégie du secteur se penchera sur la modernisation de la formation, qui ne pourra être réalisé qu'à travers la modernisation des instituts et des écoles, qui assurent la formation du personnel qualifié. Par ailleurs, les moyens d'intervention en haute mer sont appelés à être renforcés. Trois remorqueurs seront acquis, prochainement, 11 centres de contrôle régional verront le jour, ainsi qu'un centre national du contrôle de la navigation maritime. Cette stratégie, adoptée par le secteur, est susceptible de mettre l'Algérie, en pole position, en termes de sécurité et de contrôle, dans la Méditerranée.

1.1. Les caractéristiques des routes maritimes :

- Bien que la production chinoise est imprégné le marché algérien, l'Europe (notamment la France, l'Espagne et l'Italie) continue d'être le premier partenaire commercial de l'Algérie.

Les ports euro-méditerranéens drainent l'essentiel des flux et sont les principaux ports partenaires de la façade maritime algérienne avec une prédominance de l'arc franco-espagnol (qui absorbe entre 50 et 60 % des escales avec l'Europe), principalement Marseille, Barcelone et Valence.

Du côté algérien, les ports les mieux desservis sont Alger et Bejaïa, avec respectivement 7 et 8 services hebdomadaires réguliers, suivis par Oran et Skikda (4 services hebdomadaires).

L'évolution récente (1996-2006) de l'avant-pays des ports algériens montre que leur diversification profite aux ports de transbordement (hubs) tels que Gioia Tauro, Marsaxlokk et Cagliari, en parallèle d'un renforcement des connections avec la péninsule ibérique comme partenaire commercial et porte d'entrée de l'Europe (Valence, Barcelone) (Ducruet, 2010).

Cette orientation géographique s'explique par la proximité géographique et par la puissance des hubs de l'axe central de la Méditerranée qui assurent la fonction de relais pour les trafics d'origine non méditerranéenne.

- De grandes compagnies maritimes européennes sont présentes sur ces routes ; l'offre de services est dominée par Maersk (32 % des capacités) suivi du suisse MSC (30 %), et par le français CMA-CGM (20 %).

Cette hiérarchie est récente : la libéralisation du secteur du transport maritime sur ces routes a été tardive.

Le partage du fret entre le pavillon national et ses concurrents était auparavant régulé par le code de conduite des conférences maritimes (règle du 40-40-20)¹. La dépendance de l'Algérie à l'égard des armements étrangers est ainsi énorme puisque le pavillon national (CNAN) ne couvre que 8 % des besoins du transport maritime.

- Le trafic des marchandises diverses manutentionné dans les ports algériens est de 8 millions de tonnes en 2009 et le taux de conteneurisation est estimé à environ 25 % (SNAT, 2008).

L'offre conteneurisée est assurée par une flotte de petits porte-conteneurs de 300 à 800 EVP (Equivalent Vingt Pieds) assurant en général des services hebdomadaires.

Elle est complétée par le trafic des navires rouliers, ceux-ci ayant l'avantage d'une rotation plus rapide mais à un prix plus élevé, eu égard à l'impossibilité technique de massifier les flux puisqu'on ne peut empiler les remorques à l'instar des conteneurs.

- Les services de Maersk relient les grands ports algériens avec les hubs de la compagnie localisés à Algésiras et Gioia Tauro.

L'armateur suisse MSC opère principalement sur les routes triangulaires Valence-Barcelone-Algérie.

La compagnie française CMA-CGM dessert les ports algériens à partir de Marseille, alimentée depuis Barcelone et Gênes et depuis son hub maltais alimenté par les marchandises en provenance d'Asie à partir des deux hubs de Shanghai et de Hong Kong (figure 1).

Le port de Marseille capte aussi une partie du trafic de l'Europe du Nord au moyen d'une desserte ferroviaire exploitée par CMA-CGM via sa filiale Rail Link.

Cette configuration entraîne une concurrence avec la voie maritime à partir des ports du Nord mais au profit d'un trajet plus court (transit time), soit 6 jours d'Anvers à Alger par voie terrestre au lieu du double via la voie maritime.

-La connexion des routes maritimes aux hubs méditerranéens permet d'étoffer le réseau maritime puisque les fréquences des dessertes sont augmentées et relient ces routes maritimes régionales aux routes mondiales via les hubs.

Ces derniers assurent une meilleure accessibilité aux marchés mondiaux, notamment asiatiques (second avant-pays des ports algériens) avec en perspective l'accroissement des échanges avec l'Asie comme par exemple l'importation accrue de véhicules chinois.

Les trafics asiatiques accélèrent la conteneurisation du réseau maritime algérien. L'Algérie est desservie par *feeder* à partir des hubs méditerranéens mais la situation pourrait évoluer suite à l'émergence des nouveaux hubs portuaires maghrébins de Djen Djen, Tanger Med, et Enfidah.

Avant de présenter le projet de nouveau hub algérien, une analyse des faiblesses portuaires algériennes est nécessaire.

1.2. Vers un transport maritime intégré

1.2.1. Les autoroutes de la mer

Le concept d'autoroute de la mer désigne une offre de transport international de porte à porte. Il requiert des liaisons maritimes régulières et performantes et la mise en place d'une organisation efficace de la part des ports associés (ex : accès dédiés à ces services, procédures administratives optimisées). Les autoroutes de la mer visent à faciliter les échanges entre les deux rives de la Méditerranée ; elles répondent à un objectif principal qui est l'intégration logistique et économique de l'espace euro-méditerranéen (Abeille et Weigert, 2010). Ce projet veut anticiper la mise en place prochaine d'une zone de libre échange qui va stimuler les échanges. Le potentiel de trafic intra-méditerranéen est ainsi susceptible de tripler entre 2000 et 2030 (Crozet, 2009).

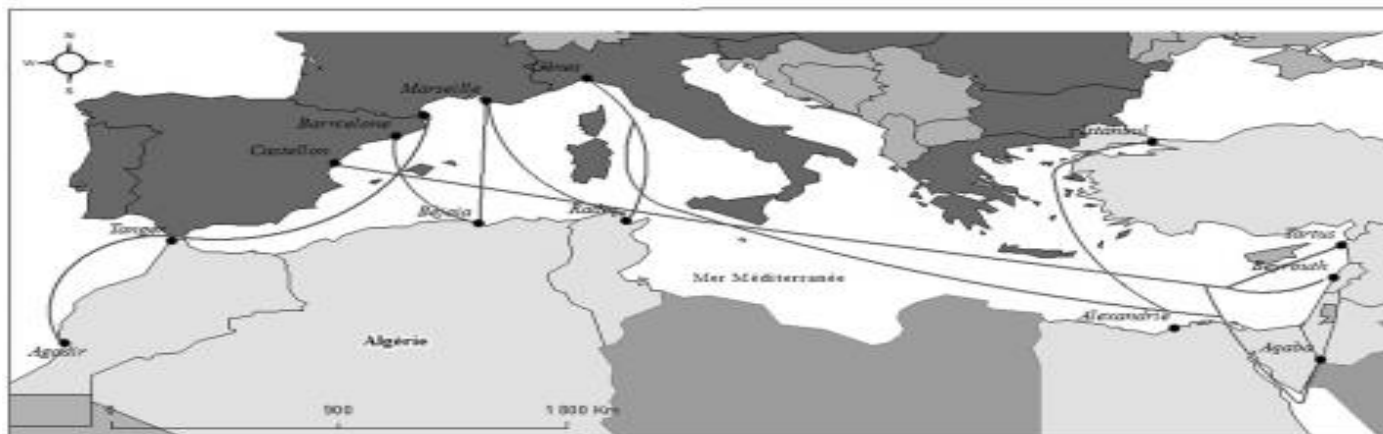
Les autoroutes de la mer sont au cœur du projet de l'Union pour la Méditerranée (UPM), un projet initié par le président français en 2008. Le transport maritime est censé faciliter les échanges avec les pays du pourtour méditerranéen. L'UPM vise à stimuler le programme Meda-Mos (Motorways of the Sea) de la Commission européenne mis en place en 2006 autour d'autoroutes pilotes reliant les rives nord et sud (figure 4). Le plan couvre une période de six ans de 2007 à 2013. L'Union européenne a financé la première

phase avec 4,8 millions d'euros et la deuxième phase, qui a été lancée en 2010, est dotée de 6 millions d'euros.

Par ailleurs, l'ambition de l'UPM est de favoriser l'intégration sud-sud mais la gouvernance des pays du sud est un obstacle au succès de ce projet. Les conflits frontaliers empêchent la coopération et la chute récente du président égyptien Moubarak, représentant de la façade sud et co-président de l'UPM, ne facilite pas la situation.

Le Maghreb continue d'être en panne, comme en témoigne notamment le niveau des échanges intra-maghrébins : 2 % à peine des échanges extérieurs au niveau de chacun des pays se font entre pays maghrébins (Troin, 2006), et « ce ne sont ni les politiques ni les hauts fonctionnaires qui rendront possible l'intégration économique du Maghreb et qui faciliteront la relation avec l'UE, mais c'est aux chargeurs de créer cette dynamique et de favoriser cette intégration ». (Ulled et Biosca, 2008). Les chargeurs maghrébins sont ainsi et désormais largement responsables de la promotion des autoroutes de la mer auprès des chargeurs et des transporteurs routiers concernés, au profit d'une cohésion territoriale et de prix compétitifs. A titre d'exemple, l'autoroute maritime Gênes (Italie) - Rades (Tunisie) (figure 4) peut servir aussi l'Algérie pour la marchandise en provenance d'Italie ou bien de l'Europe orientale puisque l'intérêt d'une autoroute maritime est lié à la massification des flux.

Figure 6 : Les autoroutes maritimes reliant les pays membre de l'Union par la Méditerranée



1.2.2. L'autoroute maritime pionnière

Le premier port algérien qui a intégré en 2007 ces autoroutes maritimes est celui de Bejaïa. C'est une reconnaissance de son caractère pionnier dans la mise en place d'une gestion portuaire mixte public-privé avec le singapourien Portek. Ceci s'est traduit par un partenariat des lignes maritimes entre les ports de Marseille, Barcelone et Bejaïa.

Le port de Bejaïa sera inséré effectivement, à l'horizon 2013, dans le réseau euro-méditerranéen des transports. Après avoir reçu assistance technique et investissements durant la première période (2007-2010), l'étape suivante (2010-2013) du projet est déjà

en cours de réalisation : il s'agit d'une autre expérience pilote basée sur l'informatique suivant le concept de « port sans papier ». Le port va recourir à l'utilisation de techniques informatiques appliquées aux activités portuaires afin de réduire la durée et le coût des opérations au niveau portuaire et maritime. Par ailleurs, suite à la première phase, le port continue de bénéficier d'une assistance technique d'experts en logistique de la Commission européenne des transports. Ces essais sont menés pour prouver la fiabilité et la force de cette nouvelle chaîne des transports (supply chain).

Ces autoroutes maritimes ont l'atout majeur d'être intégrées au réseau transeuropéen des transports ce qui favorise la massification des flux et en conséquence fait baisser les coûts. C'est le cas de l'autoroute maritime reliant le port de Bejaïa à Barcelone. Ce dernier sert au groupage des marchandises en provenance des ports secs de Saragosse et Madrid (Espagne) et de Toulouse en France (figure 5). Ce schéma répond aux objectifs d'une autoroute maritime, « l'introduction du concept d'autoroute de la mer contribue à donner une nouvelle vision des échanges maritimes en Méditerranée, dans le sens d'un transport plus intégré entre pays, suivant une logique de besoin » (Reynaud et Decoupigny, 2008). Mais l'extrême spécialisation des exportations algériennes sur les hydrocarbures continue à pénaliser ces routes maritimes au départ des ports algériens.

Figure 7 : L'autoroute maritime entre Bejaïa et Barcelone



1.2.3. Les potentialités de l'offre multimodale mer-réseau ferré

Il existe une alternative pour favoriser l'intégration, celle de la prise de contrôle des liaisons ferroviaires vers l'arrière-pays par les armateurs, ceux-ci étant intéressés par la maîtrise des prestations logistiques de bout en bout, notamment par l'offre du rail puisqu'il permet la massification des flux. L'offre multimodale a donc des avantages à la fois pour la compagnie maritime et pour les clients.

Pour la compagnie maritime, « L'implication dans la logistique à tous les niveaux assure à l'armement sécurité et compétitivité, mais lui permet aussi d'améliorer son réseau de transport et de maximiser sa présence dans une aire géographique, rendant plus difficile l'arrivée de nouveaux compétiteurs » (Terrassier et Lacoste, 2001). Dans cette optique, la compagnie française CMA CGM, qui est aussi la plus ancienne desservant les ports algériens, est la première à établir une joint-venture avec la SNTF par le biais de sa filiale Rail Link.

Pour les chargeurs algériens, cette configuration leur permet de bénéficier de gains de temps et de coût grâce à la massification des flux possibles par la voie ferrée. Mais cette approche ne doit pas conduire à une offre fractionnée par corridor : ces avantages doivent être tirés à l'échelle maghrébine, le réseau ferré projeté en 2025 ayant pour vocation d'offrir des services intermodaux internationaux et donc une concurrence possible entre des solutions intermodales.

1.3-Comparaison entre les armements étrangers et l'armement national :

1.3.1.Les faiblesses du système portuaire algérien

Les ports algériens et la structure du trafic pénalisent la compétitivité des routes maritimes à destination de l'Algérie.

Les compagnies maritimes présentes sur les routes maritimes à destination de l'Algérie essaient d'adapter leurs navires aux réalités portuaires algériennes. Les ports, construits généralement à la fin du XIXe siècle, se retrouvent très souvent enclavés dans la ville. De plus, ils ne disposent ni des équipements de manutention (des grues conventionnelles sont utilisées) ni des infrastructures adaptées aux navires porte-conteneurs (tirants d'eau généralement inférieurs à 10 mètres). De fait, seuls des navires de petite taille peuvent y accoster. Par ailleurs, la grande majorité de ces ports reçoit encore de nombreuses marchandises conventionnelles. La spécialisation des terminaux n'est pas toujours achevée. Par conséquent, on note une prédominance des cargos polyvalents et des transbordeurs (RO-RO).

Les conséquences de ce retard portuaire se paient en surestaries pour un coût s'élevant à 750 millions de dollars en 2009 (Ministère des Transports).

Les caractéristiques du trafic maritime renchérissent le coût du transport.

Le trafic portuaire est caractérisé par un déséquilibre entre les importations et les exportations ainsi qu'entre trafics de natures différentes.

Le trafic à l'export est constitué essentiellement d'hydrocarbures (95 %) tandis que les importations associent biens d'équipements, produits manufacturés, et produits alimentaires.

Les navires assurant la desserte repartent donc à vide ce qui empêche les armateurs de rentabiliser leur navire au retour.

Par ailleurs, les chargeurs algériens ne tirent pas profit des effets favorables de la conteneurisation (massification des flux et logistique) puisque dans la plupart des cas les chaînes sont fractionnées port à port

Ainsi, l'organisation des chaînes de transport est plus rentable entre l'Europe et l'Asie qu'entre deux régions méditerranéennes.

Il n'y a aujourd'hui plus de relation directe entre ce qu'il conviendrait d'appeler une « distance économique » et une « distance géographique ».

A titre indicatif, le coût du transport d'un conteneur entre l'Asie et l'Algérie est de 3000 dollars, alors qu'il est de 500 dollars entre l'Asie et l'Europe.

Section 2 : Principaux auxiliaires, et l'agent consignataire

Les opérations de transport de marchandises nécessitent l'intervention de plusieurs acteurs, pour assurer le bon déroulement de la procédure de transport. L'ensemble de ces intervenants travaillent en collaboration à l'aide des contrats et documents, qu'ils définissent le rôle et la responsabilité de chacun d'entre eux.

2.1. Les principaux auxiliaires du transport maritime

Le transport maritime nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre un port A et un port B. Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées.

2.1.1. Les ports commerciaux

Les ports commerciaux nationaux sont des entreprises publiques à caractère industriel et commercial. Il leur est confié le monopole de fait sur l'ensemble des fonctions portuaires, à savoir le pilotage, le remorquage, le lamage, l'avitaillement des navires en eau douce, les opérations de manutention à bord et à terre.

2.1.2. Les armateurs

Ils équipent et exploitent des navires pour la navigation commerciale. Ils peuvent être les propriétaires (fréteurs), les exploitants ou les affréteurs (loueurs de navires). Leur principale activité est le transport maritime de marchandises ou de passagers. Leur rôle est donc de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bonne état.

2.1.3. Les chargeurs

Le chargeur est considéré comme une personne ou une société qui effectue les opérations de chargement. En pratique, le chargeur (*souvent l'exportateur*) ne procède pas au chargement, la plupart du travail est du ressort de l'entreprise de manutention au niveau du port, mais l'entreprise portuaire n'est pas considérée comme un chargeur.

Le chargeur (propriétaire ou non de la marchandise) est celui qui conclut le contrat de transport maritime de marchandises avec le transporteur. En cas de faute de ce dernier, le chargeur peut demander l'annulation du contrat.

2.1.4. Le Fournisseur

Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissement. Son rôle consiste à préparer la marchandise, prospector un navire, déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.

2.1.5. Le transporteur maritime

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

Il est tenu de surveiller la marchandise durant son transport, et d'apporter les soins et l'attention nécessaires aux chargements et aux déchargements et la manutention de cette dernière. Il est responsable de la marchandise du moment de l'embarquement jusqu'au moment où elle sera remise à son destinataire, des pertes et des dommages qu'elle peut subir durant son transport.

2.1.6. Le courtier maritime

Est considéré comme courtier maritime toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat, s'engage moyennant une rémunération, à agir comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achats et de ventes du navire, des contrats d'affrètements et de transport maritime et d'autres contrats relatifs au commerce maritime.

2.1.7. Le courtier d'affrètement

Les courtiers d'affrètement sont définis comme des courtiers libres s'entremettent entre le frèteur et l'affrèteur d'un navire. Ils sont également courtiers en achat et vente et parfois jouent un rôle d'intermédiaire entre armateur et chantiers lors de la commande d'un navire neuf.

2.1.8. Le transitaire

Il est considéré comme l'un des principaux auxiliaires de transport. Il est chargé d'effectuer pour le compte de la marchandise un certain nombre d'opérations : les formalités douanières, la réservation de fret auprès du transporteur, la rédaction de connaissements, le groupage, le dégroupage, la reconnaissance et le passage de la marchandise, etc. suivant les cas il peut être simple mandataire (soumis exclusivement à une obligation de moyens) ou, plus largement, commissionnaire.

Dans ce cas, il a entière liberté de concevoir la solution de transport la plus appropriée, le choix des modes de transport et de transporteur et de négocier les contrats avec ces derniers. Il est, en contrepartie, astreint à une obligation de résultat. A noter que les professionnels portuaires intègrent fréquemment plusieurs fonctions : un transitaire aura une activité de stockage et de manutention. Il n'est non plus rare de rencontrer qu'il possède une division qui s'occupe du transport de poste-acheminement terrestre.

2.1.9. Le consignataire ou agent maritime

Spécialiste portuaire auquel l'armateur confie l'organisation de l'escale des navires, la gestion opérationnelle de ces derniers (liaison entre le port, le navire et l'équipage) durant l'escale maritime ainsi que le suivi administratif des marchandises transporté. Il doit en particulier remettre à bord du navire les documents qui accompagnent la marchandise et la déclarer sur le quai auprès de la douane. Au service du commandant de bord, le consignataire travaille aussi et surtout pour le compte de l'armateur (le propriétaire du navire).

2.1.10. L'aconier (manutentionnaire)

Il s'agit d'un auxiliaire maritime qui assume des fonctions juridiques de réception, de reconnaissance, de garde et de délivrance suivantes :

- Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises à embarquer et les garder jusqu'à leur embarquement.

- Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises débarquées et les garder jusqu'à leur remise au destinataire.

Sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services et qui, seul, peut engager une action contre lui et tout ce qui concerne la limitation de la responsabilité et la réception ressort du droit commun.

2.1.11. La douane

La douane est un service administratif chargé de contrôler les importations et les exportations des marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur. Elle est habilitée à lever des droits et à appliquer les lois relatives aux échanges internationaux.

2.1.12. Le Destinataire Final (Importateur)

C'est la personne physique ou morale qui possède le droit de se faire délivrer la marchandise lorsqu'elle présente le connaissement.

Ses tâches sont :

- Procède ou fait procéder par l'intermédiaire de son représentant qui n'est autre que le transitaire aux formalités d'enlèvement de la marchandise et autres formalités touchant la marchandise (*expertise, contrôle, magasinage...*);

- C'est le propriétaire de la marchandise et dans la plupart des cas celui qui est mentionné au connaissement et dont il est le titulaire.

2.2. La consignation et l'agent consignataire de navires

2.2.1 Définition de la consignation de navires

La consignation de navires est « le contrat par lequel une entreprise est chargée d'effectuer au port d'embarquement ou au port de débarquement les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même, et à ce trait positif s'ajoute ce trait négatif que la consignation de navires n'engage le consignataire à aucune obligation concernant le sort de la marchandise quand elle n'est pas entre ses mains. Si l'un ou l'autre manque, on n'est pas en présence d'un pareil contrat ».

Donc, la consignation du navire est un contrat entre l'armateur et une tierce personne mandataire dans un autre pays afin de prendre en charge les besoins du navire.

2.2.2. Les types de consignation

On distingue deux catégories de consignations :

2.2.2.1. La consignation de navire de ligne régulière

Vu les caractéristiques de la ligne régulière, cette dernière nécessite une organisation complexe et des navires adaptés avec des charges plus élevées en comparaison à l'exploitation du tramping.

Le travail de l'agent consignataire consiste à représenter l'armateur de ce navire et assiste à :

- La réception et la prise en charge des marchandises transportées par ce navire sur document seulement;
- La commande des travaux de manutention à bord et à terre;
- Le recrutement de fret aux compagnies de navigation;
- L'organisation et la surveillance du passage en douane des navires;
- La représentation des navires aux niveaux des conférences de placement;
- Le contrôle et le paiement des factures des fournisseurs des navires.

2.2.2.2. La consignation de navire de tramping

La consignation de ce type de navire, répond à des exigences différentes de celles des navires de ligne régulière. C'est un mode de transport à la demande non affecté à une ligne régulière. C'est une forme de colportage de port en port, sans itinéraire fixe, transportant des cargaisons de différentes sortes et opérant dans tous les ports. Les prix ainsi que la cargaison sont négociés à chaque voyage.

Les navires tramping sont affrétés pour des voyages particuliers pour une certaine période. Ils rapportent peu, leur vitesse est limitée, mais ils ont l'avantage d'avoir des clients réguliers.

2.2.3 Définition de l'agent consignataire de navire

L'agent consignataire de navire est composé de trois mots : Agent, consignataire et navire.

L'agent : mot d'origine Italienne « *Agente* », dérivé du Latin « *Agere* » qui signifie agir, s'occuper, prendre soin de quelque chose, s'occuper des affaires d'autres personnes.

L'agent est un terme utilisé aussi pour désigner les intermédiaires indépendants. (*Agent d'affaire, agent de change,...*) ;

Le consignataire : est un mot d'origine Latine « *consignare* » qui signifie cacher mais également le verbe « *consignare* » vient du mot *consigne* qui contient les deux sens suivants :

- **Le 1^{er} sens**: consigne, ordre strict donné à quelqu'un en vue de son exécution, application ou observation ;

- **Le 2^{ème} sens** : la consignation en un dépôt d'espèce, de valeur ou d'objet entre les mains d'une tiers personne, à charger pour elle de les remettre à qui de droit.

Lorsqu'une somme en espèce était déposée, le déposant apposait son cachet aux fins d'identification. C'est pourquoi l'on qualifiait de consignataire le tiers à qui l'armateur confiait temporairement son navire.

□ **Navire:** selon l'article 13 du CMA la définition du navire est comme suit: « aux fins du présent code, est considéré comme navire tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation »

« L'agent consignataire agit comme mandataire salarié de celui qui requiert ses services. Il est receveur d'ordres souvent strict, il doit maîtriser des missions, il doit livrer les marchandises qui lui sont confiées par son mandat, dans le cas du transporteur que contre remise de documents des sommes dues »

2.2.4. Les types d'agent consignataire

Il existe deux types d'agents consignataire :

2.2.4.1. L'agent consignataire du navire ou de la coque

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

Le consignataire du navire, agent maritime représentant l'armateur dans les ports où les navires font escale. Il effectue en son nom les opérations indispensables au bon fonctionnement des affaires de l'armement maritime.

2.2.4.2. L'agent consignataire de marchandises

Le consignataire de marchandise ou de cargaison est le mandataire salarié de l'armateur. Selon le code maritime algérien: « est considérée comme consignataire de la cargaison, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droit sur la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires». Cependant, le consignataire prend donc la livraison des mains du transporteur (*capitaine*) ou de son représentant (*consignataire du navire*). Juridiquement l'intervention d'un consignataire de cargaison est très importante, car il libère le transporteur de sa responsabilité au moment où il lui livre la marchandise.

En revanche, dans le cas où l'état de la marchandise ne répond pas aux indications du connaissement ou d'autres documents de transport, le consignataire doit réclamer auprès du transporteur ou son représentant le jour de la livraison de la marchandise.

Le consignataire de cargaison est responsable des fautes et dommages liées à son activité de mandataire sa responsabilité est aussi alignée sur celle du manutentionnaire effectuée des opérations de manutention, il est responsable des dommages dus à sa faute.

2.2.5. Rôle de l'agent consignataire de navire

2.2.5.1. Rôle technique

Pour toute opération prévoyant l'escale d'un navire au port, le consignataire en est avisé soit par l'armateur « *capitaine* » ou par l'agent représentant à l'étranger afin de bien préparer l'escale du navire en se mettant en relation avec les autorités portuaires pour les aviser de l'arrivée du navire dont les caractéristiques leur sont présentées ainsi que les opérations commerciales à effectuer.

Le service du pilotage et de remorquage sont aussi informés pour prendre leurs dispositions à l'approche du navire.

En plus l'agissant (*le consignataire*) pour le compte du navire, il réalise les opérations que le capitaine n'accomplit pas, en effet il peut être avisé à l'avance par l'armateur ou le capitaine que le navire nécessite certaines réparations et il est dans l'obligation de choisir un atelier de réparation le plus sérieux et le plus compétent afin de procéder aux travaux que nécessite le navire.

2.2.5.2. Rôle commercial

Ce rôle apparaît comme le plus important, car de lui dépend la bonne santé d'un armement donné et surtout dans le cadre de l'exploitation d'une ligne régulière ou le consignataire est un préposé de l'armateur donc le consignataire de navire doit être en mesure de cerner correctement l'importance du créneau qu'il gère et donner satisfaction aux attentes formulées par l'armement qui l'a mandaté. Alors il revient au consignataire de recruter le fret auprès des clients qui s'adressent à lui ou aux transitaires. Ce qui suppose le maintien de bonnes relations et être en contact permanent avec cette clientèle. Car dès les régions où la concurrence règne ou le nombre de consignataires est très élevé, la clientèle choisira celui qui aura fait preuve de toujours fournir la meilleure prestation de service.

2.2.5.3. Rôle administratif

Le consignataire du navire assume souvent un rôle administratif de par la nature de l'activité du navire et son exploitation. Agissant pour le compte du navire, il se charge parfois (*quand il faut*) des formalités de police touchant l'équipage de même dès fois à la nature de la marchandise transportée. De plus, pour les navires effectuant une navigation au long cours, il est nécessaire de faire appel aux autorités sanitaires (*santé maritime*) pour l'établissement des documents sanitaires nécessaires au voyage.

Dans les ports étrangers, lorsque son siège se trouve dans ces ports, le consignataire intervient auprès du consulat pour l'établissement de certains documents qui arriveraient à échéances à bord du navire pour procéder à leur visa (visa du rôle d'équipage, embarquement des marins, certificats de sécurité du navire, visa du rapport de mer,....etc.).

2.2.5.4. Rôle financier

C'est un rôle qui nécessite une présence d'esprit continue et un suivi rigoureux de toutes les opérations financières engendrant un mouvement de fonds important ceci à un lien direct et étroit avec le rôle de gestion incombant au consignataire.

En effet, ces différentes interventions pour le compte du navire frais de pilotage, remorquage, lamanage, droit de quai, et autres prestations diverses, et pour le compte de l'armateur font partie de cette gestion qui doit se faire aussi selon la nature de la marchandise et du trafic, et procéder à l'encaissement.

La tenue à jour de ses registres comptables et l'importance du volume des facturations qu'il doit manipuler, reste parmi l'un de ses points forts. Car l'appréciation des sommes consenties au profit de l'armateur en attendant d'être remboursées doit faire de la part du consignataire, un suivi constant et l'objet de réévaluation en fonction des taux de changes souvent variables. Ce rôle financier finalement, doit être pris comme le pilier de l'existence du service de consignation.

A ces différents rôles ci-dessus présentés, le consignataire de navires est appelé à assumer un rôle juridique et dont il doit défendre son mandant, vu ses attributions qui font de lui un représentant de l'armateur.

2.2.5.5. Rôle juridique

Lors de l'exploitation du navire, des problèmes peuvent naître donnant lieu à des litiges qui seront portés par-devant le juge de lieu, les dommages ayant un rapport avec le contentieux occasionné par le navire à la marchandise ou autres... etc., font que le consignataire du navire est assigné devant la justice pour répondre aux réclamations des demandeurs ou victimes, en tant que représentant de l'armateur ou du transporteur sans être tenu des faits qui ne lui sont pas personnellement imputables.

L'article 613 du CMA dispose « dans la mesure où la représentation de l'armateur lui est conférée, le consignataire du navire peut ester en justice en son nom ».

Article 74 du Code civil algérien explicite : « le contrat conclu par le représentant dans les limites de ses pouvoirs au nom du représenté, engendre les droits et obligations directement au profit du représenté et contre lui ».¹⁶

Ainsi, l'assignation en justice du consignataire du navire vient du pouvoir légal de représenter l'armateur ou le transporteur. Cependant le consignataire doit toujours prendre la précaution de préciser son rôle de mandataire. Aussi il peut recevoir notification des décisions de justice qui produiront leurs effets au profit ou au détriment de l'armateur suivant le litige et ses conséquences.

Section 3: Le transport "Door to Door"

3.1. Définition

¹⁶ L'expression anglaise "**door to door**" en français "**porte à porte**" est utilisée dans le domaine de la logistique pour désigner le fait de transporter un conteneur (ou autre contenant) rempli (emporté) sur le lieu de production de la marchandise (usine) pour être livré et vidé (dépoté) sur le lieu d'utilisation, c'est-à-dire chez le client.

3.2 Le transport "Door to Door" est-il réalisable par l'armement national?

Traditionnellement, le type d'expédition le plus courant des conteneurs FCL complets et des groupements LCL était le service "porte à porte", tandis que les livraisons "porte à porte" étaient réservées au service de messagerie/colis, le commerce international tend vers des contrats de vente clé en main avec livraison directe à la destination finale. Le service porte à porte est donc une forme de livraison des marchandises à des points convenus avec le client final.

L'opération de transport « Door to Door » fait partie intégrante du concept de la chaîne logistique définie dans le chapitre premier. Elle consiste à prendre en charge l'expédition d'une marchandise depuis son lieu d'origine jusqu'à sa destination finale. Il s'agit d'un processus opéré généralement par un organisateur de transport et que nous pouvons segmenter en trois grandes étapes :

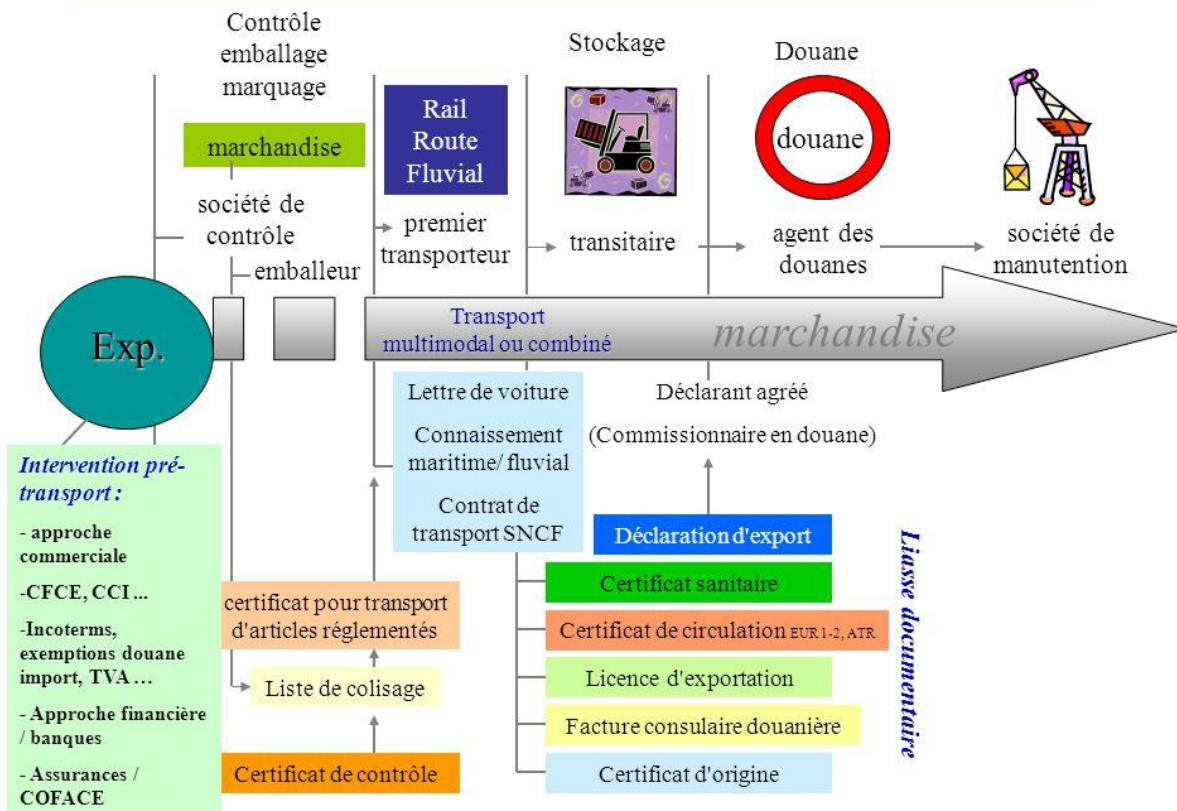
- Le préacheminement
- Le transport maritime
- Le post acheminement

Dans le cadre d'une expédition des marchandises à l'échelle internationale, le terme préacheminement désigne le fait de transporter les marchandises jusqu'au lieu où se trouve le moyen de transport international qu'il soit aérien, terrestre, maritime...mais dans notre il s'agit de transporter les marchandises jusqu'au port d'embarquement qui se situe dans le pays de l'exportateur. Il permet de transporter les marchandises de l'entrepôt du vendeur ou bien usine vers les terminaux (port, aéroport, gare) de différents modes de transport mais dans notre cas qui est le maritime il s'agit du port d'embarquement.

Le préacheminement est un maillon de la chaîne logistique de transport et d'approvisionnement. Il se réfère au transport de l'expéditeur vers un centre logistique en vue du prochain transbordement sur le moyen de transport principal. La subdivision de la chaîne logistique en préacheminement, trajet principal et post-acheminement s'applique aux transports combinés et aux transports de groupage qui ne sont pas traités en tant que transports directs. Dans la plate-forme logistique, les envois collectés lors du préacheminement sont triés selon la destination, l'état et la date, puis combinés et chargés selon les adresses des destinataires pour le transport vers les régions. Au cours du trajet principal qui suit, les marchandises consolidées sont transportées vers le centre logistique des régions cibles et de là, elles sont livrées au destinataire dans le cadre du post-acheminement.

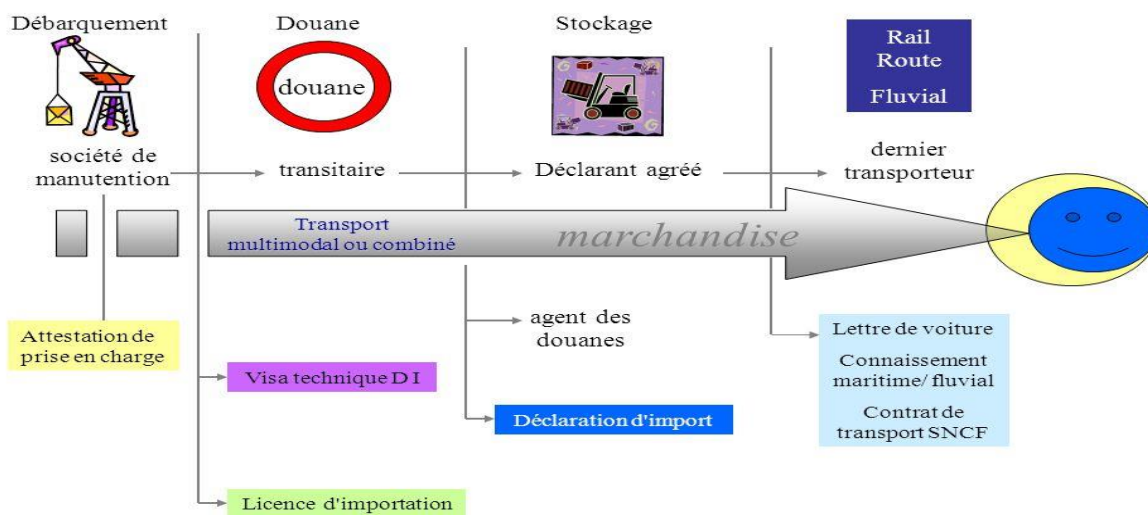
L'organisateur de transport ne s'occupe généralement pas du préacheminement avec ses propres véhicules (intervention directe), mais fait le plus souvent appel à des sous-traitants. L'organisateur de transport lorsqu'il est « Groupeur » collecte le groupage ou la cargaison générale auprès des clients de la région. Dans la plate-forme, les différentes marchandises sont ensuite transbordées, combinées pour former des envois de groupage selon les régions respectives puis chargées de manière adaptée. Les frais de roulage sont répartis de manière optimale, et ce dès le préacheminement, car plusieurs commandes sont collectées en une tournée dans un seul camion, lequel rejoint ensuite la plate-forme pour la manutention des envois.

Pré acheminement



A l'inverse du pré acheminement, le post acheminement est l'acheminement de la marchandise depuis le point d'arrivée de transport principal (port, aéroport...) jusqu'à l'usine du destinataire au port pays importateur. Le post acheminement est une opération qui relie l'acheminement principal à l'usine du client.

Post-acheminement



S'agissant de l'opérateur chargé de l'organisation de transport « Door to Door », il peut être identifié sous différentes formes. On en trouve des commissionnaires de transport, des armateurs de ligne et des NVOCC (Non Vessel Owning Common Carrier)

3.3. Le commissionnaire de transport

Le commissionnaire de transport est l'intermédiaire professionnel qui est chargé de faire exécuter, sous sa responsabilité et en son nom propre, un transport de marchandise pour le compte d'un client, en disposant du libre choix des modes – ou au moins des entreprises – de transport

En pratique, pour déplacer une marchandise, un expéditeur peut s'adresser à plusieurs transporteurs ou à un commissionnaire qui est chargé d'organiser le transport de marchandises. Si l'expéditeur passe un contrat de commission avec le commissionnaire, cet intermédiaire du transport s'engage à organiser le transport des marchandises pour le compte de son expéditeur.

D'une part, en organisant un transport de marchandises, le commissionnaire aurait le libre choix des voies et moyens à utiliser, et il pourrait agir en son propre nom pour le compte de son mandant. D'autre part, comme tout mandataire, il serait tenu de respecter les instructions de son mandant, informer son mandant et apporter des soins nécessaires aux marchandises.

En général, le commissionnaire de transport n'est pas un transporteur. Il peut être responsable soit de ses fautes personnelles, soit du fait des transporteurs auxquels la marchandise a été confiée.

Au cas où il choisit d'affréter un navire au voyage pour l'exécution du transport que son mandant lui a confié, s'il émet un connaissement à son nom, il faudrait considérer qu'il a entendu prendre la qualité de transporteur maritime et assume la responsabilité correspondante

3.4. Le NVOCC (Non Vessel Owning Common Carrier)

Il désigne, en trafic maritime international, les sociétés de transport qui ne disposent pas de navires propres, mais affrètent cales ou navire auprès d'armement classiques et délivrent à leurs clients des connaissements maritimes établis à leur propre nom.

Dans leurs relations avec la marchandise, le NVOCC se présente généralement étant le transporteur maritime, tant à travers sa dénomination qu'à travers sa présentation formelle. En effet, il fonctionne comme un transporteur maritime qui peut prendre en charge un déplacement de bout en bout.

Plus rarement, le NVOCC peut être commissionnaire de transport dans sa fonction d'organisation d'une prestation de bout en bout, puisqu'au sein de l'activité de NVOCC, il existe des éléments qui correspondent à la qualification de commissionnaire de transport.

Mais, au regard de l'acheminement maritime, il est un entrepreneur de transport d'un type nouveau, un transporteur maritime contractuel.

3.5. L'armateur de ligne

Le transport maritime international de marchandises conteneurisées est dominé par les armements major opérant en **worldwide**. D'où le slogan édifiant de l'un d'entre eux : « *Land covers 30% of the Earth, we cover the rest.* ».

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	4,192,459	17.8%		
2	Mediterranean Shg Co	3,743,161	15.9%		
3	COSCO Group	2,939,505	12.5%		
4	CMA CGM Group	2,659,127	11.3%		
5	Hapag-Lloyd	1,705,783	7.2%		
6	ONE (Ocean Network Express)	1,586,174	6.7%		
7	Evergreen Line	1,284,212	5.5%		
8	Yang Ming Marine Transport Corp.	648,343	2.8%		
9	PIL (Pacific Int. Line)	393,498	1.7%		
10	Hyundai M.M.	374,981	1.6%		
11	Zim	279,596	1.2%		
12	Wan Hai Lines	265,243	1.1%		
13	Zhonggu Logistics Corp.	161,068	0.7%		
14	IRISL Group	152,419	0.6%		
15	Antong Holdings (QASC)	146,850	0.6%		
16	KMTC	145,642	0.6%		
17	SITC	119,870	0.5%		
18	X-Press Feeders Group	105,194	0.4%		
19	TS Lines	79,581	0.3%		
20	SM Line Corp.	73,882	0.3%		

La domination de ces grands majors dans ce type de transport est le fruit de :

- Leur organisation de transport basée sur l'**intégration verticale** mise en œuvre grâce à leurs réseaux d'agences maritimes très actifs à travers le monde, une stratégie commerciale qui consiste à intégrer dans leur propre activité, les activités censées être réalisées par les chargeurs en amont et en aval.
- Leur organisation en consortia
- Leur organisation en alliances visant notamment le partage des espaces de navires sur des lignes convenues

Avec un tel niveau d'organisation et une grande force de vente exercée par leurs réseaux d'agences maritimes respectifs à travers le monde, ces majors sont, en effet, à l'affût de la moindre marchandise conteneurisée pour la transporter, qu'importe son point d'origine et sa destination. Cela est d'autant plus vrai que les « **outsiders** » trouvent toutes les difficultés du monde pour se positionner dans ce secteur d'activité.

Dans leur organisation de transport intermodal, les majors exploitent les **Mother Vessels** (Gros porte-conteneurs) pour le transport en premier **leg** des conteneurs entre les ports d'origines dans le sens **East-Bound/ West Bound** et les ports de **transbordements**. Une fois débarqués dans les ports de **transbordement**, les conteneurs sont ensuite chargés sur des navires de petite taille et acheminés en deuxième leg à leurs destinations finales.

Pour le pavillon national, la réduction de la flotte marchande nationale et le développement substantiel de la conteneurisation mondiale, a empêché le pavillon national de développer une organisation de transport maritime en mesure de répondre aux nouvelles exigences internationales basées sur la sécurisation de la marchandise, de la maîtrise du temps et de la stabilité des taux de fret. Ce qui l'a contraint à se désengager de son service **worldwide** et limiter sa zone d'influence en Méditerranée occidentale et en Europe du Nord uniquement, mais non sans peine.

En effet, malgré sa zone d'activité limitée, le pavillon national peine à rentabiliser ses navires à cause de la rude concurrence étrangère à l'affût de la moindre marchandise conteneurisée pour la transporter.

Il reste à savoir si le transport « Door to Door » est réalisable par l'armement national. Dans l'absolu, aucune disposition réglementaire n'empêche cette activité, mais au regard de son organisation actuelle et de sa présence relativement faible sur la scène régionale et internationale, c'est déjà un exploit pour lui s'il arrive à remplir ses capacités navales. Il est donc très prématuré de prétendre à faire de l'intégration verticale à l'instar des armements étrangers major.

Conclusion général

À travers les éléments traités dans nos trois chapitres et en guise de conclusion, nous constatons que le transport maritime est fondamentalement de nature internationale, il représente un moteur essentiel dans la croissance économique des Nations.

Ce type de trafic a pu s'évoluer à travers le temps, et ce grâce à l'influence du développement et de la répartition de la flotte par type de navires, de la croissance des échanges mondiaux, ainsi que, de la mise en place de plusieurs réglementations internationales. De ce fait, le transport par voie d'eau occupe une place primordiale dans le commerce international.

Dans cette perspective, nous avons essayé d'introduire le sujet dans son aspect général ou on a opté dans le premier chapitre nous avons mis l'accent à l'étude des grands axes de la logistique, puis on a étudié les grands axes du transport maritime de marchandises dans le deuxième chapitre, et enfin nous avons consacré le troisième chapitre au cas de l'Algérie.

En effet, malgré sa zone d'activité limitée, le pavillon national peine à rentabiliser ses navires à cause de la rude concurrence étrangère à l'affût de la moindre marchandise conteneurisée pour la transporter.

Il reste à savoir si le transport « Door to Door » est réalisable par l'armement national. Dans l'absolu, aucune disposition réglementaire n'empêche cette activité, mais au regard de son organisation actuelle et de sa présence relativement faible sur la scène régionale et internationale, c'est déjà un exploit pour lui s'il arrive à remplir ses capacités navales. Il est donc très prématuré de prétendre à faire de l'intégration verticale à l'instar des armements étrangers major.

Ouvrages bibliographiques

- A.R WERNER, « Traité de droit maritime général », éd librairie Droz, 1964.
- BAUCHET Pierre, « les transports mondiaux, instrument de domination », éd Economica, Paris, 1998, P.291.
- BELOTTI.J, le transport international de marchandise paris 1992, p. 242.
- Corinne Pasco « Commerce International » 4e édition DUNOD, Paris 2002 p.75.
- DU JENNY Yvan ; Les grands transports mondiaux ; édition Manuel ; 1983 ; p 45.
- Denis Chevalier et Francois Duphil, « transporter à l'international », FAUCHER, Danves, 2009, p 142, 144 et 145.
- D. LOTH, « L'essentiel des techniques du commerce international », Edition publibook, 2009.
- Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « Commerce international Gestion des opérations import-export cours applications », DUNOD, paris, 2008, p16.
- J.P.Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance, Ed l'argus de l'assurance. P169.
- J. PUTZEYS, Droit des transports et droit maritime, edBruylant, Bruxelles, 1993.
- LE BLEME, « *acteur du commerce maritime* », édition belize, 2011, fiche n°28.
- MOISE DONALD DAILY, logistique et transport international de marchandises l'Harmattan 2013 p 88.
- Mohamed et Kamel el Khalifa, guide des transports internationaux de marchandises, éd Dahleb 1994, p124.
- MARIE-MADLEINE Damien, «Dictionnaire de transport et de la logistique»2émeédition, DUNOD, Paris, 2005, p194.
- Nadine VENTURELLI et Patrick MIANI : « transport logistique », 8ème éd, le génie des glaciers, 2010, P 8.
- P.Pestel-Debord et J.Bonnaud, L'Agent Consignataire de Navire en France, Aspect Economique et Juridique, L'Antenne Inter transport, Marseille, 1983, p.12.

Travaux de recherche académique

- AMROUCHE Sadika BARACHE Yasmina, mémoire « *L'activité de consignation de navires en Algérie depuis l'avènement de la libéralisation des activités maritimes.* » Bejaia 2016.
- AIT BESSAI Abdennour LATRECHE Ouahid« le rôle du consignataire dans la gestion du transport maritime de marchandises à l'international » p.44.

Texte réglementaire

- Article101 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.
- ~~Article 27 de la loi 1966 du CMA.~~
- Article 631 du CMA, 2008.
- Art.640, CMA, 1998.
- Art. 650, CMA, 1998
- Art. 695, CMA, 1998..
- Art-13 du Code Maritime Algérien.

Abréviations	Significations
B/L BAF BIMCO CAF CFR CI CIF CMA CNUCED CIP DA DAP DAT Do EPAL ETA EXW FAS FIO FO FOB Fw IBAN INCOTERMES ISO Lo M³ MT PAF Q/Q RO-RO SOF SPA SWIFT TVA UP L.O.A BEAM V TE/SD USD TJN TJB HT TTC MAR M NOR BB VHF	Bill of Lading. Bunker Adjustment Factor. Baltic International Maritime and Concile. Currency Adjustment Factor. Coût, fret payés jusqu'à. Commerce International. Coût, assurance et fret payés jusqu'à. Code Maritime Algérien. La Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement. Transport, assurance payés jusqu'à. Dinars Algérien. Livraison au lieu de destination. Livraison au terminal d'arriver. Gasoil Entreprise Portuaire Algérienne. Estimated time Arrived. Livraison à l'usine. Livraison sur le quai le long du navire. Free In/Free Out. Full Livraison à bord du navire. Eau fraiche International Bank Account Number International Commercial Termes. International Organisation for Standardisation Huile Mètre cube. Mètre tonne Police des frontières. Quai à Quai. Roll-On, Roll-Off (Navire Roulier). Statement of fact Société Par Actions. Society for Worldwide Interbank Financial Télécommunication. Taxe sur Valeur Ajouter. Unité de Paiement. LONGEUR LARGEUR VOLUME TIRANT D'eau /Sumer draft United states dollar Taux jauge net Taux jauge brut Hors taxe Toute taxe comprise Marchandise Mètre Notice of readiness Big bag Very high frequency