

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



ÉCOLE SUPÉRIEURE
DE COMMERCE

Mémoire de fin d'études
en vue de l'obtention du diplôme de Post-Graduation Spécialisé en
« *Management du transport maritime et de la logistique* »

THEME :

Le transport maritime : moteur du développement économique
Cas Algérie

Réalisé par :

M. Nadjib BENZAOUI
M. Mohammed Anis YAHI

Encadreur :

Monsieur
DERGHOUM MAHFOUD

Remerciement

*Nous souhaitons tout d'abord, remercier l'équipe de **GemaForm** pour l'accueil qui nous ont réservé et le temps qui nous ont accordé, et plus globalement pour toutes les informations, corrections...etc.*

Nous remercions également, Monsieur le Président Directeur Général de nous avoir donné cette opportunité de découvrir le monde de la logistique et le transport maritime.

Nous remercions également les professeurs pour la qualité de l'enseignement qu'ils nous ont prodigué tout au long de cette formation.

Nous remercions enfin l'ensemble de nos proches qui nous ont supporté (ils auront certainement a nous supporter).

Dédicaces

À celle qui a attendu avec patience les fruits de sa bonne éducation et de ces dévouements

À ma chère mère.

À celui qui s'est changé la nuit en jour pour m'assurer les bonnes conditions

À mon cher père

À ma petite famille qui m'a toujours soutenue

À mes collègues et amis

Je dédie ce modeste travail.

BENZAOUI NADJIB

Je dédie ce modeste travail à mon épouse et mon fils

YAHJ MOHAMMED ANIS

SOMMAIRE

Table des matières

Introduction générale	2
Chapitre 01 Cadre conceptuel du transport maritime	4
Introduction au chapitre.....	5
Section 01 : Economie du transport	5
1.1 Histoire du transport international	5
1.2. Les modes de transports de marchandises	8
1.3. Le transport dans le processus du développement économique	10
Section 02 : Généralité sur le transport maritime.....	11
2.1. Contexte historique	11
2.2. La création des canaux	11
2.3. L'utilisation de la vapeur comme force motrice.....	11
2.4. L'invention des conteneurs	12
2.5. Importance et caractéristiques du transport maritime.....	12
2.6. Importance du transport maritime	12
2.7. Les caractéristiques du transport maritime	13
2.8. Le déroulement du transport maritime.....	14
2.9. Le contrat de transport maritime	14
2.10. Le contrat d'affrètement	15
2.11. Evolution du trafic maritime mondial.....	16
Section 03 : Les ports et les intervenants dans la chaine de transport maritime	17
Définition et caractéristiques du port	17
Définition du port	17
Caractéristiques du port.....	17
Capacité de protection :	17
Les fonctions des ports	18
La fonction maritime	18
La fonction commerciale	18
La fonction para-industrielle	18
Les intervenants dans la chaine de transport maritime	19

Le transitaire	19
Le consignataire.....	19
Manutentionnaire ou l’acconier.....	19
Courtier maritime	20
Le commissionnaire en douane.....	20
Le chargeur	20
Conclusion au chapitre	21
Chapitre 2 : Croissance économique : caractéristiques et relation avec le transport maritime.....	22
Introduction au chapitre :	22
Section 01 : Croissance économique : Définition, indicateurs et théories.....	22
Définition de la croissance économique.....	22
L’importance de la croissance économique	23
Les facteurs de la croissance économique	23
Les types de croissance économique	24
Les théories de la croissance économique	25
Les indicateurs et les types de la croissance économique	28
Section 02 : la relation entre le transport maritime et la croissance économique.....	32
l’importance du transport maritime dans le processus de développement d’une économie.....	32
La relation de réciprocité entre le transport maritime et la mondialisation	34
Conclusion au chapitre	36
Chapitre 3 : Analyse du TM et de son impact sur la croissance économique en Algérie	38
Introduction au chapitre.....	38
Section 1 : Le transport maritime en Algérie.....	38
La flotte maritime algérienne	38
Le système portuaire algérien	41
L’impact du transport maritime en Algérie sur l’économie du pays	46
Section 02 : Appréciation statistique du trafic maritime et de la croissance économique en Algérie	49
La prédominance des produits pétroliers.....	51
Evaluation du trafic hors hydrocarbures	55
Le niveau de conteneurisation	58
Implication du transport maritime sur la croissance économique.....	60
Conclusion au chapitre	65
Conclusion générale	58
Bibliographie.....	61
Liste des annexes.....	64

Liste des abréviations

CETE	Centre d'Etudes Technique de l'équipement.
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie.
CMA	Code Maritime Algérien.
CNAN	Compagnie nationale algérienne de navigation.
CNUCED	Conférence des nations unies pour le commerce et le développement.
DPS	Position shirting system.
EPE	Entreprise Publique Economique.
ETA	Estimated Time of Arrival.
EVP	Equivalent Vingt Pieds.
GATT	Accord générale sur les tarifs douaniers et le commerce.
GPS	Gestion de position par satellite.
IBS	Impôts sur les Bénéfices des Sociétés.
IDE	Investissement direct étranger.
IDH	indicateur de développement humain.
IPV	Indicateur de progrès véritable.
ISO	International standardisation organisation.
LHT	Longeur Hors Tout.
OMC	Organisation mondiale du commerce.
OMI	Organisation maritime international.
ONP	Office national des ports.
PIB	Produit Intérieur Brute.
PNUD	Projet des Nations Unies pour le Développement.
SOGEPORT	Société de gestion des participations de d'état "ports".
SONAMA	Société National de Manutention.
SONATMAG	Société par Actions.
TPL	Tonnage de Port en Lourd.
TVA	Taxes sur la Valeur Ajouté.
VLCC	Very Large Crude Carriers.

Introduction générale

Introduction générale

Depuis des décennies, l'homme a toujours exploité les mers et les océans pour satisfaire ces besoins, les premières expéditions par voie maritime avaient eu lieu sur les rives du tigre et d'Euphrate. La suppression des barrières aux échanges mondiaux, le développement de la technologie et l'industrie sont considérés comme un moyen pour le développement du transport maritime, qui a contribué à son tour, au développement des échanges mondiaux.

A cette époque les expéditions maritimes étaient chères et dangereuses. Aujourd'hui nous pensons que le transport maritime est souvent le moyen le plus économique de transporter de grandes quantités de marchandises sur de longues et courtes distances.

Le transport maritime qui est par excellence le mode de déplacement de marchandises en quantités et aux moindres coûts, intéresse fortement les acteurs du commerce international. Il occupe une part importante dans les échanges entre pays et dans leurs économies, et contribue aussi à l'accélération des relations commerciales. Ainsi, pour être à la hauteur de l'évolution de ces flux, la taille de la flotte mondiale, la taille des navires et des formes de conditionnement ont considérablement accru conduisant les pays à se doter d'infrastructures portuaires adéquates pour répondre à ces nouvelles exigences de la mondialisation et de la croissance économique.

Au sein d'un espace économique donné, le transport maritime est considéré comme un élément important de la politique économique, il implique une vision multimodale cohérente avec les besoins actuels et anticipatives par apport à l'évolution de l'activité économique.

Le transport maritime figure comme le plus efficace et le plus utilisé car près de 25000 milliards de tonnes-km de fret parcourent les océans annuellement comparé à 7000 tonnes-km pour le rail et 3000 tonnes-km pour la route, il s'agit de pas moins de 80% de tout le fret mondial transporté. L'apparition du transport maritime par conteneur date dès la fin des années cinquante qui à l'origine d'une mutation technologique, dans le but d'éviter les coûts inutiles et de faire évoluer les techniques de manutention dans les ports.

Le commerce maritime occupe aujourd'hui plus de 80% de l'ensemble des opérations de transactions commerciales, un taux qui reflète bel et bien l'importance de son poids dans les échanges internationaux, les économies nationales ainsi que l'économie mondiale. Cette importance s'explique, en effet, par plusieurs raisons, essentiellement, parmi lesquelles, on trouve l'avantage du coût qui est relativement favorable, l'aptitude de traverser des longues distances, ainsi que la capacité de transporter des marchandises de grandes quantités et de diverses natures.

L'Algérie jouit d'une position géographique privilégiée, elle est placée sur la route d'accès à l'océan atlantique par le détroit de Gibraltar et à l'océan indien par le canal de Suez. Les ports Algériens devraient donc être des escales logiques de ces routes maritimes. En Algérie, plus de 95% des échanges extérieurs sont acheminés par voie maritime, avec la quasi absence d'échange avec les pays voisins nécessitant un transport terrestre. En outre, le transport aérien de marchandises est presque nul, celui-ci est tourné en priorité vers le transport de passagers en raison de l'offre limitée, faisant ainsi du transport maritime le principal trait d'union avec l'extérieur. A l'orée de son intégration à l'OMC et au marché européen, le transport maritime est plus que d'actualité pour son rôle, sinon pour sa vitalité dans l'expansion économique de l'Algérie. Le poids de ce mode de transport dans l'économie nationale et l'intégration de l'Algérie à l'économie mondiale interpellent les pouvoirs publics à prendre des mesures et des actions permettant d'améliorer la prise en charge des marchandises en coût et en délais le long de leur parcours maritime et dans les enceintes portuaires.

A travers notre travail nous essayerons de bien comprendre comment le transport maritime influence la croissance économique en Algérie ?

En tentant de répondre aux questions suivantes :

- Comment évaluer le transport maritime de marchandises au sein d'une économie ?
- Quelle est l'implication du transport maritime sur le développement économique ?
- Quelle est la structure et la nature des principaux produits transitant par les ports algériens ?
- Les ports Algériens répondent-ils aux exigences du trafic maritime mondial ?

Afin de répondre aux questions déjà posées un plan de travail est proposé, portant sur trois chapitres qui vont nous servir de guide.

Chapitre 01 Cadre conceptuel du transport maritime

Introduction au chapitre

Le transport international est un élément qui met en valeur l'importance des flux commerciale mondiale.

Le transport maritime est considéré comme l'épine dorsal du commerce international, et par conséquent de l'économie mondiale, et possède un quasi-monopole pour les échanges massifs à longue distance pour lesquels il est sans conteste le mode le plus économique. Il est aussi très important pour les échanges à courte distance (cabotage) dans les régions bien irriguées par les mers. Il résulte que plus de 50% du commerce extérieur se fait par voie maritime.

La pratique maritime exige aujourd'hui des ports qu'ils soient munis d'installation spécifique, d'un outillage et d'un personnel adapté pour recevoir et traiter les marchandises qui leurs arrivent quotidiennement.

Dans le présent chapitre, nous allons mettre la lumière sur l'économie du transport ainsi que aux différents modes des transports des marchandises. Ensuite nous étalerons notre étude et présentation du cadre conceptuel du transport maritime et les composantes qui permettent d'assurer la pratique maritime.

Section 01 : Economie du transport

Aujourd'hui les nations se focalisent beaucoup plus dans le domaine de la logistique et d'acheminement sur les moyens de transports les plus économiques et les plus rentable qui permettent de générer plus de bénéfices.

1.1 Histoire du transport international

La distribution efficace des biens et des personnes a toujours été un facteur de développement économique. L'évolution du transport international s'assujettit à l'évolution spatiale des systèmes économiques. Il est tout de même possible de synthétiser cette évolution en cinq grandes étapes, chacune ayant permis le développement des étapes suivantes.

1.1.1. Les transports dans le contexte préindustriel

Avant la révolution industrielle, le transport terrestre et maritime se caractérisait par la force animale et éolienne. Le transport maritime et fluvial été la façon la plus pratique pour déplacer des

marchandises. A partir de 1431 les portugais ont découvert des courants éoliens sur l'Atlantique Nord, ainsi le transport maritime fut très reconnu. La puissance qui maîtrisait le mieux la technologie maritime s'assurait un important contrôle économique et politique.

Durant cette époque-là il y'avait les prépondérances des Etats et des villes qui peut être justifié par les difficultés de transporter des biens d'un endroit a un autre. Il y'avait des exceptions comme c'est le cas avec l'empire romain et l'empire chinois ; le premier a su établir un réseau routier permettant le support d'un réseau de villes de grande taille et le 2ème cité a mis en place un important réseau de transport fluvial avec plusieurs canaux artificiels. Il ya même le Grand canal qui est utilisé jusqu'à ce jour [Rodrigue, 2000].

Jusqu'au XVIII ème siècle, la quantité des marchandises transportés entre les Etats a été faible, malgré que les capacités de distribution restent limitées mais c'est sous le mercantilisme que le volume des échanges va augmenter et va s'améliorer davantage.

1.1.2. La révolution industrielle et les transports

Dans la période de la révolution industrielle il y'avait des changements massifs des systèmes de transport et aussi un changement dans son utilisation. Ces changements qui sont dû à l'apparition des moteurs à vapeur qui ont donné naissance à une expansion territoriale importante du transport maritime et ferroviaire.

Plus précisément sur l'eau c'est en France, sur la Saône, que navigue le premier bateau à vapeur construit en 1783 par Jouffroy d'Abbans. En 1819 les progrès techniques se multiplient et s'accroissent tout au long du XIXème siècle. Peu à peu la construction de la coque des bateaux devient de plus en plus en fer ce qui permet à ces bateaux de transporter des produits lourds et avec des grandes quantités. Malgré cette multiplication des progrès techniques la voile reste le principal moyen du transport maritime elle assurait 84% du tonnage en 1870. Ce n'est que à partir de 1890 que la vapeur commence à prendre le dessus.

Sur terre, le chemin de fer est le principal moyen de transport terrestre développé au XIXème siècle. La première ligne de chemin de fer est construite près de Newcastle en 1825. En France, les premières voies de chemin de fer qui relient Saint-Étienne à Roanne en 1832 puis alias à Nîmes en 1833 pour le transport du charbon. L'automobile à son tour est apparue à la fin du XIXème siècle mais ne sert qu'aux courtes distances. Il existé près de 4000 véhicules automobiles en 1900, qui s'est développé pour atteindre les deux millions en 1914.

Enfin la conséquence principale de la révolution industrielle fut la spécialisation des services de transport et l'établissement de vastes réseaux de distribution de matières premières et d'énergies.

1.1.3. Emergences des systèmes de transport moderne (1870-1920)

Dès la fin du XIX^{ème} siècle il y'avait une forte croissance du transport international avec la rapidité et la capacité du transport maritime, qui est du à l'apparition du mazout qui, permet à son tour l'émergence de grandes villes portuaires. En comparant un navire à charbon et celui a mazoute. Celui a mazoute va transporter beaucoup plus de marchandises que celui à charbon et même à un coût d'opération plus bas. Les ports se multiplient et grandissent aussi l'investissement se développe dans ces port-là et cela suite à la taille croissante des navires. C'est alors que se démarquent certaines villes portuaires comme Londres et New York.

1.1.4. Les transports dans un contexte fordistes (1920-1970)

Cette période a été marquée par la modification des routes maritimes pour inclure les parcours pétroliers, notamment du Moyen-Orient vers les pays développés. Et qui est dû à l'association avec la diffusion des automobiles une demande croissante de produits pétroliers. A partir de 1960, les bateaux de 100000 tonnes apparaissent pour être supplanté par les VLCC (Very Large Crude Carriers) de 550000 tonnes au début des années 1980. Chaque année un bateau de 550000 tonnes peut transporter entre le golfe persique l'Europe de l'ouest 3.5 millions de tonnes de pétrole.

Le transport aérien connaissait une croissance importante à cette époque-là avec l'inauguration de services postaux et de passagers. Le premier service commercial de transport aérien entre la France et l'Angleterre a été marqué en 1919. Enfin c'est à partir de 1958 que le premier avion commercial entre en service.

1.1.5. Un nouveau contexte pour le transport international 1970

Un des changements majeurs dans le transport international à partir des années 1970 repose sur le développement des télécommunications qui permettent d'offrir un support aux mouvements de l'information. Cette période en est une de crises, comme la crise pétrolière des débuts des années 1970 qui force l'innovation dans les transports et la recherche d'économie de consommation et de sources alternatives d'énergies. Cependant, le contre-choc pétrolier ira atténuer l'importance de ces initiatives et aura en fin de compte peu d'impacts sur la croissance de transport aérien et routier. Le transport individuel compte 80% de la consommation de produits pétroliers dans les pays développés.

1.2. Les modes de transports de marchandises

Le transport de marchandises s'effectue à travers les modes de transport suivants :

1.2.1. Le transport aérien :

La croissance des échanges entre les Etats a provoqué un développement massif du transport aérien, il est considéré comme un symbole de présence commerciale internationale, il est considéré comme un moyen de transport rapide et qui assure une sécurité maximale il permet aussi d'atteindre de nombreuses et des différentes destinations dans le monde. Les moteurs à réaction et les avions à gros porteur ont été les deux innovations majeures du transport aérien et qui ont poussé à une baisse du coût du transport et qui ont eu à leur tour une influence positive sur la demande.

Le secteur du transport aérien est maintenant important et essentiel à de nombreuses activités, du tourisme jusqu'aux hautes technologies. Il représente environ 1% du PIB de l'Union Européenne et des Etats-Unis.

La demande de transport aérien de marchandises est toujours corrélée à la croissance économique, mais elle est aussi liée aux caractéristiques des marchandises transportées et aux besoins logistiques de la chaîne d'approvisionnement. Le développement de la vente, par correspondance et de la chaîne physique d'approvisionnement qu'elle occasionne a fait augmenter la demande de transport rapide et fiable de marchandises entre pays liés par des accords de libre-échange tel que celui de l'Union Européenne

1.2.2. Le transport fluvial

Ce moyen de transport est un moyen propre, fiable par la sûreté de ses acheminements, économique par sa capacité de tonnage et aussi il présente un avantage écologique de transporter de la marchandise dont la consommation d'énergie et d'émission de gaz à effet de serre. Pour la moitié de la population mondiale il est considéré comme le plus respectueux de la nature.

L'Asie est riche en voies navigables intérieures, elle se caractérise d'une longueur totale de 290000km et plus d'un milliard de tonnes de fret sont transportées chaque année sur les voies d'eau.

Il est essentiel de noter que la Commission européenne, par le biais de son programme d'action intégrée pour la promotion du transport fluvial (NAIADES), vise à développer et renforcer la compétitivité du transport par voies intérieures et à faciliter son intégration dans la chaîne logistique intermodale afin de créer un réseau viable, compétitif et respectueux de l'environnement à l'échelle européenne.

1.2.3. Le transport maritime

Ce moyen de transport est l'une des principales causes de la mondialisation grâce à l'intensification des marchandises à transporter et des échanges entre pays.

Il est considéré comme le mode le plus important pour le transport de marchandise, pendant les 40 dernières années il représente 80% du volume mondial des marchandises échangées, il offre des avantages de sûreté, de moindre pollution et de fiabilité. En fait, il a le niveau d'insécurité le plus faible par rapport aux autres modes de transport, il offre des garanties de sûreté maximale pour les chargements et déchargements des marchandises.

Ce mode de transport de marchandises a aussi une faible consommation d'énergie à la Tonne-kilomètre. En effet, l'industrie du transport maritime représente le mode de transport commercial le plus efficace en consommation de carburant et émettant le moins de CO2 par tonne-kilomètre. Il est considéré aussi comme un moyen de transport peu coûteux.

Entre 1997 et 2006 il y'avait un essor du trafic de navires d'environ 15% qui est causé par l'augmentation d'une capacité de transport en mouvement de plus de 50%.

En Janvier 2011, selon une étude effectuée par le CNUCED il y'avait 103392 navires marchands en service, les navires vrac sec comptaient environ 532 million de TPL. Les navires pétroliers était estimé à 475 million de TPL, la flotte de navires de charges classique se situent en 109 million TPL au début de 2011 et selon la même étude, les armateurs grecs contrôlaient à peu près 16,2% du tonnage mondial du port en lourd, soit l'équivalent de 202 million de TPL. Venait ensuite le Japon avec 15,8%, l'Allemagne avec 9,2% et la Chine avec 8,9%. Alors qu'en termes de nombre de navires, les armateurs allemands, japonais et chinois ont plus de navires que les armateurs grecs. Il faut toutefois noter que les 35 premiers pays armateurs contrôlent selon les estimations 95% du tonnage mondial, dont un tiers est contrôlé par des propriétaires des pays en développement, environ 66% par des armateurs de pays développés et 1,56% par des armateurs de la Fédération de Russie.

1.2.4. Le transport routier

Le transport de marchandises par route est un moyen de transport très sollicité pour acheminer une marchandise à l'intérieur d'un pays, d'ailleurs la route est le moyen qui est très utilisé dans le cas où le transport de marchandises s'effectue à l'intérieur du pays. Le transport peut être effectué aussi entre deux ou plusieurs pays, ainsi la marchandise peut passer dans plusieurs Etats afin d'être acheminé au pays receveur de cette marchandises. Il faut signaler aussi que, les réglementations nationales applicables aux véhicules de transport de marchandises, différent d'un pays à un autre ,avec le temps

des conventions ont été mises en place, afin de suivre le transport international de marchandise, et de permettre au transporteur de traverser les frontières des pays pour faire leur travail, on peut citer certaines conventions et accords en relation avec le transport routier, comme la convention et statut sur la liberté du transit (1921), l'accord Général sur les tarifs douaniers et le commerce GATT (1947 et 1994).

La part de ce moyen de transport croît de façon régulière, en 2010 le secteur mondial du transport de marchandise par route a atteint 9721 milliard de tonnes-kilomètres de fret, la part la plus importante du fret routier qui est d'environ 56% était détenue par les Etats unis, le Mexique, le Canada.

Enfin le transport international terrestre était influencé par l'émergence de blocs commerciaux régionaux, suivi de leur expansion géographique et de l'élargissement de leur champ d'action.

1.2.5. Le transport ferroviaire

Le transport de marchandise par train est un moyen efficace et plus réglementé que le transport par route il est utilisé généralement par les grands pays tel que la Chine, le Canada, la Russie ou les USA, la Russie avec 42% et les USA avec 43% des tonnes-km par rail.

Pour que les trains de marchandises puissent traverser librement les frontières, il est indispensable d'avoir en place une interconnexion active des réseaux. Dans certains pays les réseaux ferroviaires sont nationaux et les liaisons transfrontalières avec des pays voisins n'ont jamais été construites ou bien ils ne fonctionnent plus. En Europe, les différents réseaux ferroviaires nationaux sont plutôt bien interconnectés, mais la qualité des liaisons transfrontalières est souvent moins bonne que celle des corridors nationaux.

1.3. Le transport dans le processus du développement économique

Le transport joue un rôle essentiel dans l'économie des pays. Le volume des transports c'est-à-dire la densité et la rapidité de la circulation des biens peuvent influencer sur le développement économique en augmentant la production, l'offre d'emploi va augmenter ainsi le chômage va diminuer et ça va influencer positivement sur l'économie d'un pays.

Le développement économique correspondant à une intensité croissante des échanges qui suppose un volume de transport toujours plus considérable. Cette similitude des flux de trafic et du développement générale a souvent été mise en évidence, mais on a constaté que si l'évolution des flux de transport suit directement l'évolution des productions, la tendance exponentielle à long terme du trafic est considérablement plus élevée que celle des productions de base.

Les indices relatifs aux transports qui peuvent constituer une mesure assez satisfaisante de ce développement économique général correspondent aux progrès des transports, la correspondance entre

l'activité économique et les trafics est si étroite que certains chiffres de transport sont considérés parmi les meilleurs indices conjoncturels.

Section 02 : Généralité sur le transport maritime

Le transport maritime reste, en volume de marchandise transportée, le premier moyen de transport utilisé dans le monde car selon les statistiques fournies en 2016 par la CNUCED, plus de 80% des échanges commerciaux sont effectués par voie maritime. Il est alors un instrument privilégié des échanges internationaux et a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges.

2.1. Contexte historique

Le commerce maritime remonterait aux activités des armateurs phéniciens, qui assuraient le transport des marchandises en Méditerranée sur leurs propres navires, leurs méthodes furent adoptées par les marchands grecs et romains, puis appliquées par les puissances maritimes de moyen âge à nos jours. De l'année 1300 à 1500, les vénitiens étaient à la tête d'une puissante flotte marchande qui servait exclusivement les intérêts des marchands et de la cité, à partir de 1600 et jusqu'en 1650, les hollandais occupèrent la première place du commerce maritime en assurant un service d'affrètement au voyage au tour du globe pour des marchands d'Europe occidentale.

Trois évolutions technologiques sont à l'origine des pratiques maritimes actuelles.

2.2. La création des canaux

L'invention des canaux développée de 1880 à 1914 permet de gagner un temps considérable. Les canaux sont des voies navigables construites par l'homme pour servir de raccourci aux navires. Le canal de Panama ouvert en 1914 est sûrement le plus connu, celui-ci est conçu par Lesseps. Situé en Amérique centrale, le canal de Panama relie l'océan Pacifique à l'océan Atlantique permettant de gagner un temps considérable, 9 heures contre plusieurs semaines, on peut donc expliquer sa grande utilisation par les cargos. Au vu de la quantité de bateaux empruntant ce canal, ceux-ci sont obligés de réserver leur passage un an avant, prouvant ainsi son succès.

2.3. L'utilisation de la vapeur comme force motrice

Les premières tentatives de navigation fluviale à vapeur sont dues à Joffrey Abasson en 1783, et l'américain Robert Fulton en 1807. En 1819 le voilier American Savannah effectuait une partie de la traversée de

l'océan atlantique à la vapeur. Le fer fut utilisé pour la première fois dans la construction du voilier *Ironides*, mis à flot à Liverpool en 1838.

2.4. L'invention des conteneurs

Au début de l'ère du transport maritime le temps de déchargement d'une cargaison était extrêmement long car celle-ci était mise en vrac et son déchargement pouvait durer jusqu'à une semaine. Elle nécessitait autrefois beaucoup de main d'œuvre pour pouvoir tout décharger.

De nos jours de nouvelles méthodes ont été inventées permettant un temps de déchargement rapide (30 secondes) notamment le « Roll-on Roll-off » permettant de décharger grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. Ce temps de déchargement mois long est notamment dû à l'invention du conteneur en 1956.

Le conteneur s'est répandu et imposé en moins de dix ans comme un standard du transport maritime et multimodal. Son développement est étroitement lié à celui des échanges internationaux par voie maritime, particulièrement des produits manufacturés. Ses atouts sont nombreux :

- Meilleure protection de la marchandise (avarie et vol), donc économies sur les emballages et le stockage ;
- Possibilité de liaisons de porte à porte sans rupture de charge de la marchandise proprement dite ;
- Rapidité de manutention et de transbordement ou encore facilité d'identification et de traçabilité.

2.5. Importance et caractéristiques du transport maritime

Le transport maritime revêt une grande importance soit pour le développement économique des pays ou pour l'environnement international, et il est doté de plusieurs caractéristiques qui permettent de le différencier des autres modes de transports.

2.6. Importance du transport maritime

Le transport maritime est le seul moyen véritablement économique et viable à long terme qui permet d'assurer la majorité des échanges commerciaux. Aux quatre coins du monde, on compte aujourd'hui sur des navires pour transporter les produits de base, les carburants, les denrées alimentaires et les autres biens et produits dont nous avons tous besoin. Le secteur maritime est la clé de voûte des échanges internationaux et de l'économie mondiale.

D'après le secrétariat de la conférence des nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) de 2016, près de 80% du commerce mondial en volume et plus de 70% de sa valeur

financière transitent par la mer et les ports. Les pourcentages sont encore plus élevés pour la plupart des pays en développement

Le transport maritime revêt d'une importance primordiale et il reste le moyen de transport le plus sollicité par rapport aux autres modes de transport et cela pour les avantages qu'il détient :

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

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

- **Avantage environnemental** : les navires transportant du fret représentent une contribution beaucoup plus faible à la pollution atmosphérique que les autres industries maritimes.
- **La diversité des marchandises transportées** : les navires sont incroyablement arrangeants quand il s'agit de la taille et de la nature des marchandises. Alors que le transport terrestre et même le transport aérien sont strictement adaptés à la livraison de grandes quantités de petites marchandises.

Les navires de fret maritime sont assez polyvalents pour expédier une grande variété de marchandise.

Voitures, camions, matériel agricole et industriel ainsi que, de vastes quantités de matières premières peuvent être expédiés par voie maritime. Il est assez clair que le transport maritime est une partie essentielle de l'industrie du commerce, c'est souvent un choix économique fiable.

2.7. Les caractéristiques du transport maritime

Le transport maritime présente plusieurs caractéristiques :

Une activité industrielle hautement capitaliste :

Le transport maritime offre l'opportunité d'investir et d'élargir le domaine d'activité (achats de navires, investissement en parc de conteneurs, système informatique de suivi de la marchandise, installation terrestre). Il constitue le maillon de la chaîne le plus capitalistique et celui qui génère le moins de valeur ajoutée des entreprises de transport maritime se réalise de plus en plus à terre, ces entreprises se restructurent, se diversifient et cherchent à prendre en charge l'organisation de l'ensemble de la chaîne et

les activités terrestres.

Le transport maritime est considéré comme étant une activité à forte concentration de capital, car elle exige une combinaison de facteur de production dans laquelle la part du facteur capital est très largement supérieure à celle du facteur travail.

Un service de consommation intermédiaire :

Il est rarement demandé en soi et pour soi. Il constitue un auxiliaire de l'activité de production, la demande de transport maritime ne peut donc se comprendre qu'en relation avec le mode de vie et l'activité de production, notamment sa structure technique et spatiale.

Un moyen d'acheminement des matières premières :

Le transport maritime achemine l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, etc.) ; il s'agit du transport de vrac, effectué par des navires spécialisée appelés vraquiers, le transport maritime couvre également le transport de produits préalablement conditionnés sous forme de palettes, cartons, caisses, futs, que l'on appelle les marchandises diverses transportées par des navires dits conventionnels.

Dans la plupart des compagnies de navigation maritime, les immobilisations en navire représentent environ 70% de l'actif, cela signifie que les entreprises doivent faire face à des investissements importants dont le coût unitaire n'a cessé de croître en raison de la tendance au gigantisme, à la spécialisation et à la sophistication.

Le coût du transport maritime est le plus faible pour des raisons à la fois physiques et économiques. L'élément physique s'explique par l'existence de la mer qui permet de déplacer les marchandises avec des quantités d'énergies plus faibles que la terre et l'air. De plus, la mer constitue une surface de transport dont l'usage est gratuit, aussi la taille des navires a pu s'accroître très rapidement.

2.8. Le déroulement du transport maritime

Le caractère international du transport maritime, la complexité des procédures de transfert des marchandises de l'expéditeur jusqu'à l'importateur, exige des documents spécifiques qui permettent d'identifier les différentes parties de l'opération du transport.

2.9. Le contrat de transport maritime

Contrat par lequel une personne « le chargeur » confie à une autre personne « le transporteur » une marchandise à transporter par mer en échange d'un prix de transport « le fret ». Il est :

- A titre onéreux (il y'a un prix à payer) ;
- Consensuel (2parties : le chargeur et le transporteur) ;
- Synallagmatique (obligation de parts et d'autres).

L'élément qui matérialise le contrat de transport est le connaissement ou B/L délivré en quatre exemplaires¹⁶ :

- Un exemplaire destiné au commandant en chef du navire ;
- Un exemplaire destiné à l'agent consignataire ;
- Un exemplaire destiné au Shipper « affréteur » ;
- Un exemplaire destiné au réceptionnaire.

Les différents types de connaissement : sont

- Le connaissement à ordre : l'échange se fait par donation (remise) ;
- Le connaissement nominatif : l'échange se fait par l'endossement (c'est le plus courant) ;
- Le connaissement « reçu pour embarquement », (received for shipment) ;
- Le connaissement dit « embarquer » : (présence effective à bord du navire).

Les informations contenues dans le connaissement : sont

- Le nom du Shipper « affréteur » ;
 - Le nom du navire ;
 - Le nom du consignataire ;
 - Le numéro du voyage ;
- Le port de chargement, déchargement et transbordement

2.10. Le contrat d'affrètement

C'est une convention du droit des transports par laquelle une personne ou une entreprise met à la disposition d'une autre, dite « l'affréteur », un navire, un avion, ou un véhicule terrestre à moteur en vue de son exploitation.

Il existe trois types d'affrètement ; l'affrètement au voyage, l'affrètement a temps, et l'affrètement coque nue.

- **L'affrètement au voyage (voyage charter) :**

Le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire, mais conserve la gestion nautique¹⁸ et commerciale. L'affréteur ou le chargeur utilise la capacité du navire pour transporter de façon ponctuelle ou pour plusieurs voyages un lot de marchandises d'un port a un autre.

- **L'affrètement a temps (time-charter) :**

Le fréteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini, qui peut être de très longue durée. Quand le chargeur est prêt à assurer la gestion commerciale du navire mais ne veut pas se préoccuper de la gestion nautique, il affrète a temps.

C'est aussi un type d'affrètement utilisé par les armateurs de lignes régulières auxquels il permet plus de souplesse. Lors de l'ouverture d'une ligne, par exemple, cela peut leur permettre de ne pas investir immédiatement. La plupart des armateurs ont des flottes mixtes composées de navires en propriété et de navire affrétés.

- **L'affrètement coque nue :**

Le fréteur s'engage contre le paiement d'un loyer, a mettre pour un temps défini, à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement, ou incomplet. L'affréteur dispose de la gestion nautique et commerciale et est responsable des dommages subis par le navire au cours de son exploitation.

En revanche le responsable des dommages subi par la marchandise du fait du défaut de la navigabilité initiale ou du vice propre du navire.

L'affrètement « coque nue » est aussi utilisé comme mode de financement par des armateurs qui n'ont pas la surface financière pour acheter un navire. Ce type de contrat peut être, dans ce cas, assortie de la clause « avec option d'achat ». Autrement dit location crédit-bail.

2.11. Evolution du trafic maritime mondial

La croissance des échanges mondiaux de marchandises a été plus rapide que celle de la production au cours de ces dernières décennies. Et depuis les années 90, le monde est entré dans l'ère de la massification des transports consolidée en ce sens par les possibilités que lui offre la mutation du transport maritime.

La mondialisation, facteur essentiel de cette évolution, grâce à la libéralisation des échanges,

des services et mouvement de capitaux. L'émergence d'espace économique important, n'opposant plus d'obstacles à la circulation des marchandises, ont fait converger vers l'envergure des systèmes logistiques vers une dimension intercontinentale ou le port est le maillon incontournable. Cette logique a induit non seulement l'accroissement des flottes de commerces, mais également l'évolution technologique des navires, pour répondre au besoin de transport, plus rapidement, plus économiquement et avec plus de sécurité d'un pôle de flux à l'autre. Ce bouleversement a amené les sphères portuaires à s'adapter tant au niveau managériale qu'organisationnel, et à entreprendre la mise en conformité de leur infrastructures aux nouvelles exigences.

Section 03 : Les ports et les intervenants dans la chaîne de transport maritime

Le port, important maillon de transport maritime, connaît des mutations considérables qui ont imposé la maritimisation de l'économie ou intervient une multitude d'acteurs le long de la chaîne maritime pour assurer le service de transport et de passage portuaire et de livraison des marchandises de bout en bout.

Définition et caractéristiques du port

Le port est constitué comme étant un facteur déterminant dans la réussite de la pratique maritime.

Définition du port

Un port est un endroit géographique par lequel transitent des marchandises et/ou des passagers.

Un port maritime est un port qui accueille des navires de mer, qui est un lieu de rendez-vous entre ces navires de mer et l'ensemble des divers modes de transport terrestre. Il est toujours protégé par une ou plusieurs lignes et aura besoin de dragage afin de maintenir une profondeur suffisante.

Caractéristiques du port

Le port a plusieurs caractéristiques qui permettent de le classer par rapport aux autres :

Capacité de protection :

Le port peut être ouvert ou disposer d'un abri naturel ou artificiel à une digue. Aussi il peut constituer un accès difficile quand les vagues et le vent ont une même direction.

La profondeur : il détermine la taille des bateaux qui peuvent entrer suivant le temps et le tirant d'eaux. La profondeur est entretenue par un dragage régulier du fond pour les grands ports. Les ports les plus profonds au monde atteignent 30m mais 15 m est un chiffre plus courant pour les ports de commerce.

Balisage : l'entrée d'un port doit être repérable les jours comme les nuits. Le balisage est réalisé, en utilisant des amers naturels avec des balises utilisant le système latéral avec des feux et des phares.

Les fonctions des ports

Les activités du port sont organisées par l'autorité portuaire qui intervient dans les fonctions dites de service public (police, contrôle, et exploitation des domaines publics, travaux d'extension et de développement des infrastructures et superstructures) et des fonctions à caractère commercial (manutention, stockage ...). Il existe trois sortes de fonction principale des ports

La fonction maritime

La fonction maritime amène les ports à assurer et à assister la navigation. Pour ce faire, ils percent et entretiennent des chenaux vers la haute mer ou l'intérieur et parfois les deux, développent des digues de protection, des bassins, des écluses, des quais avec leur équipement, leur hangars et leur zones de stockage, leur terrains industriels. Ils apportent également leur aides à la navigation en assurant le pilotage, l'avitaillement, la manutention.

La fonction commerciale

Cette fonction conduit les ports à assurer les tâches de transit et d'entreposage des marchandises, de pointage sans parler des activités de douane, d'assurance et de courtage. Dans le passé, les ports comprenaient souvent des bourses de valeur où se fixaient les prix des marchandises importées des colonies, mais cette activité tend à être reportée soit dans le pays exportateur, soit dans les grandes places de consommation.

La fonction para-industrielle

Cette fonction est née de plusieurs facteurs. Les industries lourdes ont cherché à éviter les ruptures de charge pour les matières premières dont elles avaient besoin en s'installant sur le port. Les activités d'exportations y ont trouvé souvent une main-d'œuvre et une occasion d'activité comme la construction et la réparation de navires. La communauté portuaire le facilite en aménagement des terrains vastes, et en assurant des réseaux de communications qui les desservent.

Aujourd'hui une nouvelle génération du port est apparue « port-réseau », ces ports ne se limitent pas aux activités commerciales et industrielles mais tendent vers une gestion commerciale et une gestion intégrée. Cela amène les armateurs à adopter une nouvelle stratégie qui consiste à une intégration horizontale par des fusions et verticale en intégrant les différents services de la chaîne de transport. Les chargeurs de leur part souhaitent entretenir des relations avec un seul interlocuteur et les transporteurs construisent eux même leurs propres réseaux en fonction de leurs intérêts. Tout cela amène les ports à changer de stratégie de développement en constituant des réseaux internationaux.

Les intervenants dans la chaîne de transport maritime

Il existe plusieurs acteurs qui interviennent dans la chaîne de transport maritime

Le transitaire

Son champ d'activité est principalement celui du transport de marchandises diverses. Il est rémunéré soit par un forfait sur toute la logistique de l'opération soit par une facturation sur chaque opération.

Le transitaire est l'interlocuteur du transporteur et de l'exportateur ou de l'importateur. Il a, selon la mission qui lui est confiée, la position du mandataire ou de commissionnaire de transport.

Le mandataire reçoit d'un mandant un ordre précis qu'il est tenu d'exécuter. Il ne répond que de ses fautes propres et n'est pas responsable des fautes commises pendant le transport²³.

Le commissionnaire de transport exerce une responsabilité beaucoup plus importante que le mandataire. Il s'engage à transporter une marchandise d'un lieu à un autre, mais il est libre du choix des moyens. Il s'oppose au mandataire car il a une obligation de résultat, c'est-à-dire qu'il est responsable du transport vis-à-vis de son client alors que le mandataire n'est responsable que de ses seules fautes.

Le consignataire

Le consignataire joue un rôle dans le port vis-à-vis de l'armement aussi important que celui du transitaire pour la marchandise. Si l'armateur n'est pas représenté par une succursale directe dans le port, il délègue ses pouvoirs au consignataire qui devient l'interlocuteur du navire. Il effectue dans le port les opérations que le capitaine ne veut pas effectuer lui-même au niveau du navire ; son rôle consiste à :

- Préparer l'escale du navire selon l'ETA²⁴, date prévue d'arrivée du navire au port ;
- Aviser les réceptionnaires de la date d'arrivée des marchandises ;
- Encaisser les frais éventuels ; introduire le manifeste en douane.

Manutentionnaire ou l'acconier

C'est un entrepreneur de manutention dans le port. Il est chargé des opérations juridiques de réception, de reconnaissance, de garde et de livraison suivants :

- Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises qui ont débarqué ;
- Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises qui ont débarqué ;
- Sauvegarder le recoursjudiciaire de son mandataire contre le transporteur ;
- Garder la marchandise jusqu'à son embarquement ;
- Prendre les réserves contre le transporteur si le mauvais Etat des marchandises débarquées l'exige.

Courtier maritime

Le courtier met en rapport l'offre et la demande de services. Il rédige le contrat et tient la mercuriale des prix. Il existe principalement deux types de courtiers maritimes :

- Le courtier-interprété : chargé de traduire les documents des navires étrangers et leur mise en douane, la légalisation des documents ;
- Le courtier de vente et d'affrètement des navires, connu comme étant l'intermédiaire entre le fréteur et l'affréteur et intervient dans les opérations de ventes et d'achats de navire.

Le commissionnaire en douane

Appelés aussi agréés en douane parce qu'ils doivent obtenir l'agrément du ministre de l'économie et des finances. Ils effectuent les déclarations en douane a titre de mandataire de l'entreprise. Ils sont pénalement responsables des infractions résultant des déclarations fausses ou erronées. Leurs services ne sont pas obligatoires. Très souvent, ils sont en même temps transitaires²⁵.

3.2.2. Le transporteur

C'est la personne qui s'occupe a proprement parlé du transport maritime, qu'il soit propriétaire, exploitant ou simple affréteur, c'est-à-dire loueur d'un navire, son rôle est de transporter des marchandises d'un point A, a un point B par la mer, en temps et en bon état pour maintenir à flot son entreprise.

Le chargeur

Le chargeur désigne le propriétaire de la cargaison d'un navire, ou d'une partie de cette cargaison. Le chargeur peut être l'importateur ou l'exportateur, selon la nature du contrat commercial. Son rôle consiste à :

- préparer la marchandise ;

- prospecter un navire ;
- déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.

Les banques et les compagnies d'assurance sont aussi des intervenants qui ont le rôle de promouvoir le commerce maritime de marchandise. Le service des banques consiste à identifier la transaction et son suivie physique et financier. Quant aux compagnies d'assurance, elles assurent et indemnisent leur client ou l'assuré sur les risques liés au navire et à la cargaison.

Conclusion au chapitre

L'évolution de l'économie internationale à fortement influencé le développement des modes de déplacement des marchandises. Avec son volume de trafic, le transport maritime constitue sans nul doute le mode de transport qui satisfait le maximum le besoin de déplacer une grande quantité de marchandises et de manière optimale.

Le transport maritime est considéré comme l'épine dorsal du commerce international, et de l'économie mondial, pour cause du volume énorme des échanges commerciaux effectué par voie maritime dont le totale dépasse les 80% du volume globale des échanges.

Ce trafic important des navires à travers le monde été à l'origine de l'apparition des auxiliaires de transport, qui exercent des activités en marge du contrat de transport par mer. En effet ces auxiliaires ont servi à assurer le bon fonctionnement de la navigation et l'exploitation des richesses de la mer.

Chapitre 2 : Croissance économique : caractéristiques et relation avec le transport maritime

Introduction au chapitre :

Le transport maritime est devenu un élément indispensable dans presque toutes les activités contemporaines, il occupe une place importante dans le processus du développement et de la croissance économique de tout pays. En presque 50 ans, les échanges entre pays ont acquis des proportions considérables.

Il est fort probant de constater qu'il n'y a quasiment aucune activité agricole ou industrielle qui n'ait pas recouru à un moyen de transport entre le lieu de production et celui de livraison.

De ce fait, le transport maritime de marchandises est fortement lié à l'économie d'un pays. Il est indispensable parce qu'il fait partie des secteurs les plus dynamiques d'une économie et contribue beaucoup à sa croissance.

Ce chapitre est structuré en deux sections, la première section sera consacrée aux définitions, indicateurs et théories de la croissance économique. Enfin la deuxième section sera traitée de la relation entre le transport maritime et la croissance économique.

Section 01 : Croissance économique : Définition, indicateurs et théories

La croissance économique est considérée comme l'un des phénomènes les plus intéressants de la macroéconomie, parce que tous les pays aspirent un bien-être et que ce dernier n'est pas envisageable sans la croissance.

1. Généralité sur la croissance économique

La croissance est un processus fondamental des économies contemporaines.

Définition de la croissance économique

La croissance économique peut être présentée comme la solution à la majorité des maux et des problèmes. Dans les pays en développement la croissance permet d'augmenter le bien-être des populations en réduisant au même temps la pauvreté, elle permet aussi de diminuer le chômage dans les pays développés. La croissance économique semble donc être la panacée, d'autant plus qu'elle est souvent un processus cumulatif de la croissance.

Pour Jacques Muller, la croissance économique est « une notion purement quantitative qui reflète l'augmentation de la production à long terme dans une économie, comme nous pouvons la mesurer »¹.

François Perroux définit la croissance économique comme étant « l'accroissement durable de la dimension d'une unité économique, simple ou complexe, réalisé dans des changements de structures et éventuellement de systèmes, accompagné de progrès économiques variables ».

L'importance de la croissance économique

L'amélioration des principaux éléments économiques, aussi la production, le revenu, l'activité des pouvoirs publics, les échanges extérieurs se fait par une condition principale qui est la croissance du PIB, il existe des bienfaits qui accompagnent souvent la croissance économique pour le développement d'une économie

L'activité des pouvoirs publics :

Les prélèvements fiscaux opérés sur l'activité économique servent à financer le secteur public. Une augmentation des recettes fiscales va engendrer une croissance, Alors qu'une diminution de ces recettes va engendrer une baisse des rentrées fiscales, la croissance aussi permet à l'Etat à se doter des moyens politique.

La consommation :

Il existe un élargissement des possibilités de consommation des individus et une augmentation de leur revenu grâce à la croissance économique qui augmente à son tour la quantité de biens et services offerts sur le marché. Cette dernière assure aussi avec les impôts prélevés le financement de la production des biens et services publics dont dépend la consommation collective.

La répartition du produit et du revenu :

Une forte croissance économique facilite la répartition, contrairement à sa réduction qui risque de profiter à certains qui sont les plus forts et affecter négativement d'autres qui sont les plus faibles. Ainsi l'accroissement des revenus des privés et de l'Etat pourrait bien influencer sur la répartition des revenus au sein de la société.

Les échanges avec le reste du monde :

La croissance assure la puissance recherchée par des acteurs internationaux dans un système qui se caractérise sur la maximisation du profil qui exige une limitation des possibilités de protection et une forte ouverture. La croissance permet aussi l'entrée des devises, c'est-à-dire la possibilité de recourir aux produits et aux opportunités des marchés extérieurs.

L'appareil de production : à travers les valeurs créés ou ajoutées à chaque étape de la production des biens, les performances de l'appareil productif est mesurée par la croissance, cette même croissance ouvres des perspectives de profits et encourage les investisseurs à investir leurs capitaux et à créer les perspectives d'emplois rémunérateurs.

Les facteurs de la croissance économique

Il existe de nombreux et de multiples facteurs qui ont un lien direct avec la croissance économique et qui sont :

Les facteurs liés à la demande : Les raisonnements en termes de la demande se placent du côté des achats. L'entreprise augmente sa production afin de répondre à la demande, cette demande, comme le montre l'équilibre emploi/ressources, provient : soit des consommateurs extérieurs (par les échanges extérieurs), soit des consommateurs nationaux (par la consommation finale), soit des entreprises à des fins d'investissement.

Les facteurs liés à l'offre : Les raisonnements en termes d'offre se placent du côté de la structure productive, il s'agit d'expliquer comment une entreprise puisse augmenter sa production. Cette augmentation peut être expliquée soit par le développement de l'efficacité des facteurs de production utilisés, soit par l'augmentation de la quantité de facteurs de production.

Les facteurs d'ordre psychologique : le développement de la demande et de l'offre dépendent des facteurs psychologiques, parmi ces facteurs on met en évidence :

- Le développement de la rationalité ;
- La confiance des agents économiques qui les pousse à consommer ;
- Le développement de l'esprit d'entreprise par le goût du risque et l'apparition d'entrepreneurs ;

Le rôle de l'Etat : l'Etat peut contribuer et participer à la croissance économique en :

- mettant en place une compétitivité ;
- mettant en place des infrastructures ;
- augmentant le capital humain avec la formation des individus ;

Les types de croissance économique

Il existe plusieurs manières de croissance :

La croissance constante, croissante, et décroissante : Dans l'activité commençant les forces motrices agissent seules, le rendement est croissant. Dans une activité émergente ou continuée il y a commencement d'action des forces de freinage : le rendement est constant. Dans l'activité, la croissance se ralentit, les forces contraire deviennent de plus en plus prépondérantes, on s'approche d'une limite, le rendement est décroissant. [NOUSCHI, M., BENICHI, R.1990]

Croissance exponentielle : Elle correspond à l'évolution d'une série selon une progression géométrique. On voit cela dans la loi de Malthus du doublement de la population.

Croissance intensive : C'est le résultat de l'amélioration de l'efficacité des facteurs de production ; elle se traduit par l'augmentation de la valeur ajoutée par salarié ou par l'augmentation des performances des machines, du fait du progrès technique.

Croissance extensive : C'est la conséquence d'une augmentation de facteurs de production mis en œuvre (plus de travail, plus de machines ou plus de matières premières).

Croissance interventionniste : Elle est liée à l'intervention de l'Etat dans la vie sociale et économique.

Croissance libérale : dans ce type de croissance, la loi de l'offre commande : la vie des entreprises, les échanges, les prix et le travail. Elle est déclenchée par les forces du marché.

Croissance équilibrée : Elle met en mouvement tous les secteurs à la fois dans une progression assez régulière, qui donne une préférence au rôle du marché national qui est le moteur du développement.

Dans nos jours, elle met en lien l'augmentation du PIB, plein emploi, respect des grands équilibres extérieurs et absence de tensions inflationniste. La croissance équilibrée s'illustre avec ce qu'on appelle « le carré magique ».

Croissance déséquilibrée : Elle démarre d'un secteur privilégié pour se transmettre théoriquement aux autres domaines de l'activité.

Les théories de la croissance économique

Selon la théorie économique, les origines de la croissance économique remontent à la révolution industrielle, et notamment à certains économistes classiques comme : Adam Smith, Thomas Robert Malthus, Karl Marx, etc... A partir des années 50, d'autres modèles théoriques ont apparu, et ce sont les modèles postes keynésiens (Domar et Harrod) et néo-classique (Solow), qui ont introduit un véritable débat sur la croissance équilibrée. A partir des années 1970-1980, la croissance a suivi une autre route sous l'air de la croissance endogène.

1.2. L'école classique

En termes de croissance économique la majorité des économistes de l'école classique estiment que l'économie va atteindre un état stationnaire à long terme, l'un de ces économistes est Karl Marx, Adam Smith (1723-1790), Thomas Robert Malthus (1766-1834).

La croissance selon Karl Marx 1844 : Il était connu pour sa conception matérialiste de l'histoire, l'ensemble des courants de pensées inspirés des travaux de Marx est désigné sous le nom de marxisme. Il était le premier économiste à proposer un modèle formel de croissance, il considère que la croissance est limitée dans le mode de production capitaliste en raison de la baisse tendancielle des taux de profit à l'aide des schémas de reproduction élargi.

[Boutoumi,,Hadji 2017]

La croissance selon Adam Smith (la division du travail) 1776 : Elle met en évidence le rôle de la division du travail (gain, marché, gains de productivité) comme un facteur essentiel de la croissance, et pour lui, la division de travail est une clé de la croissance, « c'est essentiellement, à partir de l'observation d'une manufacture d'épingles qu'il va bâtir sa théorie de la division du travail. Cette dernière découle tant d'avantages qui permettent d'augmenter les performances

de l'industrie et les rendements. Néanmoins, Smith indique que la division du travail est limitée par la taille du marché, elle-même reposant sur la physionomie du transport ». [Huart, J. M. 2003]

La croissance selon Thomas Robert Malthus (la loi de la population) : Dans ces recherches sur le principe de population (1798) il a considéré que la croissance démographique est une cause directe pour le ralentissement et le stationnement de la croissance économique, Malthus stipule que la population augmente selon une suite géométrique, alors que les ressources de substance augmentent selon une suite arithmétique. Il considère aussi que les ressources vont être insuffisantes pour nourrir la population, c'est-à-dire il ya une tendance à la surpopulation ce qui provoque une nouvelle crise. Alor il considère que la réduction du nombre de naissance, de mortalité et de célibat présente une solution pour cet état.

Schumpeter (1911) : Joseph Schumpeter est un économiste qui n'est pas stationnaire il s'intéresse principalement à l'évolution du système capitaliste, il considère que la clé du changement est le progrès industriel, ou il a écrit que : « l'impulsion fondamentale qui met et maintient en mouvement la machine capitaliste est imprimée par les nouveaux objets de consommation, les nouvelles méthodes de production et de transport, les nouveaux marchés, les nouveaux types d'organisation industrielle. Tous des éléments créés à l'initiative capitaliste ».

1.3. Les modèles néoclassiques (l'approche de Solow)

Solow est l'un des économistes qui ont développé les modèles néoclassiques, il s'est basé dans son travail sur deux perspectives : à long terme et à court terme, à long terme une croissance équilibrée est défini par l'évolution de la production et de la consommation et non pas sur l'épargne. Elle est le résultat de la croissance démographique. A court terme une croissance équilibrée dépend du capital intégré à la production. Selon Solow la croissance dépend du progrès technique qui correspond à une plus grande efficacité de la fonction de production, ce qui implique qu'à long terme la croissance ne peut venir que du progrès technique qui évite à l'économie de connaître un état stationnaire.

1.4. Les modèles de la croissance poste-keynésiens (Harrod et Domar)

Juste après la crise de 1929, plusieurs économistes inspirés par les travaux de J.M Keynes, vont s'interroger sur les possibilités d'une croissance équilibrée. Les modèles de Domar et Harrod vont chercher à rendre compte des conditions et caractéristiques essentielles de l'équilibre d'une économie capitaliste en croissance.

Domar (1942) et Harrod (1947) ont prolongé au long terme les analyses de Keynes, en introduisant l'accumulation du facteur capital et travail.

Domar et Harrod sont une réflexion assez pessimiste sur les possibilités d'une croissance durable et assurant le plein emploi. Cependant, ils n'attribuent pas cela à des facteurs technique (rendements d'échelle décroissants), mais aux problèmes de rigidité et de coordination identifiés par Keynes. En particulier, il n'existe pas de lieu où les agents puissent se communiquer leurs projets d'investissement et coordonner leurs anticipations de demande. Ils sont donc éloignés des nouvelles théories qui se concentrent sur la technologique.

1.5. Les théories de la croissance endogène

Apparues dans les années quatre-vingt, les théories de la croissance endogène vise à expliquer le caractère cumulatif de la croissance ou, autrement dit, à expliquer pourquoi certains pays ne parviennent pas à amorcer un processus de croissance et demeurent alors sous-développés. A la différence du modèle de Solow, les modèles de croissance endogène font l'hypothèse que les rendements sont croissants et considèrent que le progrès technique est endogène, c'est-à-dire qu'il dépend du comportement des agents. Autrement dit, tout chez Solow, le progrès technique génère de la croissance économique, mais en retour cette dernière est également susceptible de générer du progrès technique.

Il existe trois principaux modèles de croissance endogène :

Robert Lucas : Il souligne l'importance du capital humain pour la croissance. Un travailleur devient plus productif lorsqu'il accumule des connaissances et des compétences, or celles-ci ne s'usent pas : le capitale humain est un facteur cumulatif, qui présente des rendements croissants. Donc un cercle vertueux est à l'œuvre : plus les individus obtient de nouvelles connaissances et compétences. Robert Lucas se contente de développer l'idée qu'accumuler du capital humain permet aux travailleurs d'être plus productif, mais nous pouvons aller plus loin : en accumulant du capital humain, un individu est capable d'innover, de créer des idées, un savoir et des savoirs faire qui n'existaient pas auparavant.

Le modèle de P. Romer : P.Romer est généralement considéré comme l'initiateur du programme de recherche de la croissance endogène. Il prend comme point départ que le progrès technique doit s'expliquer en tant que phénomène. Les connaissances sont particulières. Ce modèle étudie les effets de l'accumulation des connaissances, c'est en produisant avec de nouvelles technologies qu'une économie accumule de l'expérience, et des connaissances qui à leur tour favorisent l'introduction de nouvelles technologies et donc la croissance. On est face à un phénomène endogène. De plus les connaissances produisent des externalités positives : les nouvelles connaissances accumulées dans une entreprise se répandent soit par imitation soit par l'emploi de salariés qui ont acquis de nouvelles compétences dans d'autres entreprises. L'accumulation des connaissances est sans limite. C'est donc un facteur décisif de croissance.

Robert Barro : Il souligne le rôle joué par l'investissement public, c'est-à-dire l'accumulation du capital public. Dans la croissance les infrastructures publiques (routes, aéroport, éclairage public, réseau de distribution d'eau, etc.) stimule la productivité des agents privés et par conséquent l'activité. Or avec la croissance, l'Etat prélevé d'avantage de taxes d'impôts, donc il peut financer de nouvelles infrastructures. Donc un cercle vertueux est à l'œuvre, l'investissement public favorise la croissance et la croissance favorise en retour l'investissement public.

Les indicateurs et les types de la croissance économique

Mesurer la croissance est un exercice difficile car il existe plusieurs manières de croître, c'est pourquoi de nombreux économistes ont cherché à dépasser le concept du PIB afin d'introduire des indicateurs alternatifs.

1.6. Le concept du PIB

Le PIB est considéré comme l'un des indicateurs principaux de la croissance économique

Le produit intérieur brut ou PIB : il est défini comme étant la somme des valeurs ajoutées réalisées à l'intérieur d'un pays par l'ensemble des branches d'activité (auxquelles on ajoute la TVA et les droits de douane), pour une période donnée, indépendamment de la nationalité des entreprises qui s'y trouvent. L'utilisation de la valeur ajoutée permet d'éviter que la même production ne soit prise en compte plus d'une fois. Puisque dans son calcul on retire la valeur des biens consommés pour la production. Le PIB se distingue du produit national qui, lui prend en compte la nationalité des entreprises, et non leur lieu d'implantation.

Le PIB est constitué du produit intérieur marchand (biens et services échangés) et produit intérieur non marchand (services fournis par les administrations publiques et privées à titre gratuit ou quasi gratuit). Ce dernier est, par convention, évalué à son coût de production. Le PIB est calculé à partir des valeurs ajoutées fournies par les entreprises et des comptes d'administration.

La croissance du PIB est considérée comme l'indicateur par excellence de la performance et de la santé économique d'un pays. Le ratio PIB par habitant mesure, quant à lui, le niveau de vie. En effet, comme le total des valeurs ajoutées est égale à la somme de l'ensemble des revenus, le PIB par habitant est aussi égale au revenu par habitant.

Le PIB ne peut se passer de la monnaie qui lui sert d'unité de compte. Le PIB en valeur permet en effet de résumer la complexité des phénomènes réels et monétaires. Pour autant, le prix d'un bien ou d'un service ne permet pas de saisir toute la dimension de sa valeur. D'une part la valeur monétaire ne se confond pas avec la valeur d'usage. Un billet de 20 euros n'a pas la même signification pour un pauvre et pour un riche. Ensuite, le marché n'étant pas parfait, les prix peuvent être tronqués ou ne pas être un bon indicateur de rareté d'un bien ou de l'utilité qu'il procure. Enfin certains biens n'ayant pas de prix, ne sont pas comptabilisés dans la richesse nationale tout en participant au bien-être individuel et collectif.

Méthodes de calcul de PIB

Pour mesurer et calculer le PIB, il y a trois méthodes essentielles : la valeur ajoutée, l'emploi-ressource et les revenus.

- **La méthode de la valeur ajoutée**

$$\text{PIB} = \sum \text{VA}$$

- **La méthode d'emploi-ressource**

$$\text{PIB} + \text{Import} = \text{C} + \text{I} + \text{G} + \text{Export}$$

Avec : C : représente la consommation final.

I : représente l'investissement.

G : représente la consommation gouvernementale.

- **La méthode des revenus**

$$\text{PIB} = \text{les salaires} + \text{les intérêts} + \text{les bénéfices} + \text{les rentes}$$

2. Les indicateurs alternatifs de la croissance

Les organisations internationales telles que les Programmes des Nations Unies pour le Développement (PNUD), la Banque Mondiale, l'Institut Américain Redifining Progress, la commission Européenne ou les organisations non gouvernementales ont ouvert la voie à l'apparition des indicateurs alternatifs.

2.1 L'indicateur de développement humain (IDH)

Il a pour objectif de répondre aux insuffisances du produit intérieur brut (PIB) par habitant comme indicateur du développement d'un pays. C'est un indicateur qui est composite afin de mieux prendre en compte les différentes dimensions du développement. L'indice de développement humain est calculé depuis 1990 par le "Projet des Nations Unies pour le Développement" (PNUD) afin de classer les pays selon leur développement qualitatif et pas uniquement économique. Le PNUD définit ainsi l'IDH : l'indicateur de développement humain mesure le niveau moyen auquel se trouve un pays donné selon trois critères essentiels du développement humain : longévité, instruction et condition de vie.

L'IDH est calculé par la combinaison de trois autres indicateurs :

- L'espérance de vie à la naissance ;
- L'accès à l'éducation ;

- Le PIB par habitant (en logarithme et calculé en parité de pouvoir d'achat).

2.2 L'épargne nette ajustée (épargne véritable)

C'est un indicateur de soutenabilité pour exprimer la variation du capital économique, humain et naturel d'un pays à l'issue d'un cycle de production. A partir de la mesure standard de l'épargne nationale brute, il procède à trois types d'ajustements :

- Amortissement du capital ;
- Dépenses d'éducation ;
- Epuisement des ressources naturelles ;

Un taux d'épargne net ajusté négatif signifie un déclin de la richesse totale. C'est le cas des pays excessivement dépendants de l'exportation de ressources non renouvelable. En revanche, presque tous les pays développés exhibent une épargne nette ajustée. En effet, les différents types de capitaux sont considérés comme substituables : la croissance du capital économique ou humain peut compenser la baisse du patrimoine naturel. Les dommages à l'environnement sont en outre faiblement valorisés dans la version actuelle de cet indicateur.

2.3 Indicateur de progrès véritable

Il est proposé par l'institut American Redefining Progress en 1995, l'IPV est un indicateur alternatif au produit intérieur brut (PIB) ou à l'indice de développement humain (IDH) pour tenter de mesurer l'évolution du bien-être réel d'un pays.

Alors que le PIB ne mesure que l'activité économique monétaire, l'indicateur de progrès véritable :

- Ajoute au PIB la valeur estimée des activités économiques non monétaires, comme le travail domestique ou les activités bénévoles ;
- Retranche du PIB la valeur estimée des richesses naturelles perdues (dommages à l'environnement, destruction des ressources non renouvelables....etc.).

2.4 L'empreinte écologique

Le concept d'empreinte écologique est apparu lors du sommet de la terre de Rio, en 1992, dans un article du professeur d'économie William Rees. C'est un indicateur et un mode d'évaluation environnementale qui comptabilise la pression exercée par les hommes envers les ressources naturelles et les « services écologiques » fournis par la nature. Plus précisément, elle mesure les surfaces alimentaires productives de terres et d'eau nécessaires pour produire les ressources qu'un individu, une population ou une activité consomme et pour absorber les déchets générés, compte tenu des techniques et de la gestion des ressources en vigueur. Cette surface est exprimée en hectares globaux (hag), c'est-à-dire en hectares ayant une productivité égale à la productivité moyenne. [Boutoumi,,Hadji 2017]

2.1 L'indice de santé sociale

Il mesure le bien-être social d'une société. C'est un agrégat de 16 indicateurs liés à des pathologies sociales. Il tient compte de la spécificité de l'âge et est organisé autour de quatre périodes de la vie : enfance, jeunesse, âge adulte et vieillesse.

Cet indicateur est souvent utilisé pour montrer le décrochage entre l'évolution du PIB et celle de la santé sociale.

2.2 Autres indicateurs

Les experts européens disposent de 155 indicateurs pour analyser le développement durable, dont une dizaine d'indicateurs dits de premier rang incarnent les objectifs majeurs (le PIB par habitant doit rendre compte du développement socioéconomique).

Cette manière d'appréhender la richesse nationale a cependant évolué suite à trois changements majeurs (Moatti, 2009) :

- Le début des années 70 a été marqué par le rapport Meadows soulignant la fragilité des équilibres naturels et la finitude des ressources. A ce sujet, le PIB pose deux problèmes. D'une part, il ignore les fonctions que la production opère sur le patrimoine naturel et qui conduisent à la dégradation de l'environnement et à l'épuisement des ressources non renouvelable. D'autre part, il ne mesure qu'une production brute, il ne tient pas compte de l'amortissement du capital naturel, quand bien même on parviendrait à évaluer monétairement.
- Les transformations structurelles des économies ont affecté la pertinence du PIB comme mesure de la production. Le rôle économique de l'état, l'accélération du cycle de vie des produits sous l'effet du changement technologique et l'investissement immatériel sont encore mal pris en compte dans les statistiques nationales.
- Enfin, il semblerait qu'au-delà d'un certain niveau de richesse, toute corrélation disparaîtrait entre l'espérance de vie ou l'accès à l'éducation et le PIB, ce que Dominique Méda (2008) nomme « les corrélation rassurantes », montre que loin d'observer une réduction des inégalités dans les pays riches, on assiste au contraire à leur creusement.

Section 02 : la relation entre le transport maritime et la croissance économique

Le transport maritime de marchandises fait partie intégrante du processus de la mondialisation de la production et du commerce qui a influencé l'échelle de l'activité économique et a contribué à la création d'une richesse très importante, il est donc un facteur de croissance économique.

L'importance du transport maritime dans le processus de développement d'une économie

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

1.1. Le rôle de transport maritime dans l'économie

Le commerce international a évolué de telle sorte qu'aucun pays ne peut entièrement se suffire à lui-même : tous doivent à un degré ou un autre, vendre ce qu'ils produisent et acquérir ce qui leur manque. Aucun pays ne peut uniquement compter sur ces ressources nationales.

La contribution du transport maritime à l'économie est confirmée par les effets bénéfiques d'une infrastructure et de service de transport maritime convenable sur l'activité économique qui sont :

- Le développement de l'industrie de transport maritime
- La création et l'installation d'aménagement et d'entretien des infrastructures
- Déplacement et l'acheminement des marchandises
- Création d'emploi direct et indirect

Les innovations technologiques telles que les progrès dans les moteurs à vapeur ou diesel et dans les coques et la conduite des navires, ont contribué à rendre le transport maritime toujours plus efficaces et rapides.

Au début de 2015, selon une étude sur le transport maritime, la flotte commerciale mondiale se composait de près de 90000 navires immatriculés dans les 150 pays et plus d'un million de gens de mer de pratiquement toutes les nationalités, cette flotte rend possible l'importation et l'exportation des biens à l'échelle nécessaire pour faire fonctionner le monde moderne. Et cette flotte mondiale comprend des navires remarquables. Un seul d'entre eux peut transporter assez de céréales pour nourrir près de 4 millions de personnes pendant un mois. Un autre pourra livrer suffisamment de pétrole pour assurer les besoins en chauffage d'une ville entière pendant un an, et d'autres encore pourront transporter la même quantité de trois produits finis que près de 20000 poids lourds des transports routiers. Les navires modernes sont de véritables prouesses techniques du monde d'aujourd'hui.

Les estimations du volume d'activité dans les transports maritimes sont généralement calculées en tonnes-milles, une mesure de la quantité transportée en tonnes multipliée par la distance parcourue. En 2014,

d'après la CNUCED, le secteur maritime a transporté 9,84 milliards de tonnes de fret pour un volume d'activité estimé à 52572 milliards de tonnes-milles. Le secteur peut se tirer du fait que la vaste majorité de ce travail indispensable se fait en toute sécurité et sans incident. Il est difficile de quantifier la valeur monétaire des transports maritimes dans le monde ; toutefois, la CNUCED estime que l'exploitation des navires de commerce représente environ 380 milliard de dollars en taux de fret dans l'économie mondiale, soit environ 5% du commerce mondial. La part des frais de transport dans le prix de vente varie d'un produit à l'autre, mais reste en définitive négligeable pour le consommateur.

1.2. La relation entre le transport de marchandise et la croissance économique

Les transports jouent un rôle de plus en plus important dans le développement des pays et sont un facteur déterminant des structures du commerce et de production et de l'intégration économique. Pour certains pays, ils constituent une source de revenu grâce à la fourniture de services de transport tel que le canal de Suez en Egypte. La participation au commerce mondial est de plus en plus déterminée par le type, la qualité et le coût des services de transport. Il faut tout de même signaler, que si la fourniture de services de transport influence le commerce et par conséquent la croissance économique, la réciproque est vraie : les échanges, en fonction de leur nature et leur volume, encourageant différents types de services de transport. Les transports sont donc un élément à part entière du système mondial de production et de distribution.

En effet, il existe une forte relation négative entre les coûts de transport et le commerce qui illustre non seulement l'élasticité du commerce par rapport aux coûts de transport, mais aussi le rôle positif des économies d'échelle qui découlent de volumes d'échanges élevés et qui ont une forte influence positive sur les coûts de transport. Cette interaction s'explique par le fait qu'une bonne politique encouragera des services de transport appropriés, qui favorisent le commerce, lequel contribuera à son tour à l'amélioration des transports.

Selon CNUCED, le secteur des transports a considérablement changé durant ces décennies. Le transport international de marchandises s'effectue en faisant intervenir plusieurs modes de transports. Il existe peu d'informations à propos de la proportion de marchandises concernées par le transport multimodal.

La circulation mondiale des marchandises est un élément clé d'un système mondial de transport de marchandises composé de liaisons transocéaniques et côtières, de voies navigables intérieures, de lignes de chemin de fer, de routes et de lignes aériennes. Le réseau de transport de marchandises relie des lieux entre eux par voies empruntées par divers modes de transport substituables les uns aux autres. Le transport maritime international est plus communément complémentaire d'autres modes de transport et cette complémentarité est particulièrement évidente dans le cas de marchandises conteneurisées intercontinentales et des vrac secs et liquides tels que les céréales et le pétrole. Le transport maritime international établit dans ce cas une liaison transocéanique ou côtière entre des routes, des lignes de chemin de fer et des voies navigables.

Il faut signaler qu'une large littérature scientifique a traité de l'interrelation entre le transport de marchandises et la croissance économique et cette littérature a suivi deux directions. Qui consiste à estimer la relation entre le transport de marchandises et la croissance économique au moyen d'élasticité suivant les modèles de prévisions de trafics tel que le modèle de Meersman et Van der Voorde en 1997

qui ont estimé un modèle à correction d'erreurs entre le transport de marchandises et la production industrielle en Belgique.

La relation de réciprocité entre le transport maritime et la mondialisation

Au cours des 50 dernières années, le monde a connu une croissance sans précédent du volume des échanges aussi bien commerciaux que culturels au niveau international. En conséquence, le monde se caractérise de plus en plus par des relations d'interdépendances entre régions et pays. Ce phénomène, appelé la mondialisation, a été rendu possible par le démantèlement progressif des barrières commerciales et la mobilité des capitaux, ainsi que par le progrès technologique et la baisse régulière du coût des transports, des communications et de l'informatique. Les avantages potentiels sont claires, la croissance peut être accélérée et la prospérité plus largement étendue ; le savoir-faire et la technologie peuvent être plus également répartis, et les individus comme les pays peuvent tirer parti de possibilités économiques qu'ils n'auraient pu imaginer auparavant.

Le rôle clé des activités maritimes dans la mondialisation :

Elles constituent déjà une importante source de revenus invisibles pour de nombreux pays qui sont en fait aujourd'hui en tête pour certains aspects auxiliaire très importante de la navigation maritime, notamment l'immatriculation des navires, l'apport des navigants et le recyclage des exploitation, de leur construction et de leur réparation égale des avantages de la mondialisation, les pays doivent pouvoir participer pleinement et activement à l'activité maritime.

Un volume des échanges commerciaux mondiaux important :

Les échanges acheminés par voie maritime a commencé à augmenter régulièrement au cours des dernières années. A long terme, parce qu'il est le mode de transport le plus économique en carburant et le plus sobre du point de vue des émissions de carbone, les transports maritimes pourraient assurer une part encore plus importante du commerce mondial, ce qui sera bénéfique pour les consommateurs du monde entier, grâce à des tarifs de fret concurrentiels.

Le transport maritime moteur de croissance environnementale :

Les transports maritimes peuvent aussi être considérés comme un moteur de

« Croissance verte » du fait de leurs performances impressionnantes en matière de respect de l'environnement. Dans le cadre du régime réglementaire établi par l'OMI, la pollution due aux navires, tant accidentelle que liée à leur exploitation courante, décroît constamment depuis plusieurs décennies, et les rejets et émissions du secteur sont strictement contrôlés. Les navires constituent déjà de loin le mode de transport émettant le moins de carbone par rapport au volume de fret, et des mesures supplémentaires qui ont déjà été prises garantiront à l'avenir que les nouveaux navires auront un rendement énergétique encore meilleur.

La mondialisation économique a restructuré le transport maritime qui devient une industrie concurrentielle et internationale ; le navire peut être immatriculé dans un pays, l'exploitant et le propriétaire en provenance d'autres pays et des services de transport maritime internationalisé. Disposer

d'un service de transport maritime de qualité et à moindre coût est non seulement favorable au commerce du pays concernés mais il attire aussi les investissements directs étrangers (IDE) et par conséquent un moyen pour son développement. Le choix d'un pays pour l'installation de ces IDE dépend de ces dotations en infrastructures matérielles et de services de transport et de communication fiables.

Les nouvelles technologies du transport maritime :

L'introduction du commerce électronique a bouleversé les marchés mondiaux par la facilité qu'il fournit dans la conclusion des opérations commerciales et l'attraction des IDE dans des pays dotés d'infrastructures de base dans les télécommunications et l'électricité, d'un accès facile aux micro-ordinateurs et d'une main-d'œuvre qualifiée. Cela nécessite en contrepartie, l'existence des bases matérielles qui ont fait l'objet de contrats commerciaux par des moyens électroniques. A cet égard, les pays ne disposant pas de moyens matériels et accusant un retard dans le commerce électronique, sont contraints de payer leur importations chères et se limiter dans leur développement à des investissements nationaux et étrangers très modestes.

Le renouvellement et la modernisation des équipements et l'infrastructure des ports, qui sont des facteurs pertinents dans la chaîne du transport, sont indispensables pour l'efficacité du transport maritime et des échanges commerciaux d'un pays. A cet égard, la productivité portuaire peut être un indicateur de qualité de service ou de son insuffisance. En effet, la réduction du temps d'attente des navires en rade et à quai attire les chargeurs qui bénéficient des coûts de passage portuaire moins importants et de même pour les transporteurs qui utilisent de manières plus productives leurs matériels.

L'apparition de la navigation par satellite a aidé les opérateurs de transport à mieux planifier leur itinéraires et à utiliser leur matériel plus efficacement, ce qui a permis des économies de combustible et de meilleures prévisions de temps de trajet. Pour les responsables d'entrepôt, la technologie permet des commandes de stock intelligentes de façon à optimiser le niveau des stocks, ce qui facilite la coordination délicate des activités de stockages et de manutention des cargaisons.

2. l'impact du coût de transport maritime sur les échanges mondiaux

Le transport maritime de marchandises est une étape fondamentale du commerce et des échanges au niveau mondiale suite à l'effet direct et indirect de leurs coûts sur l'intensification de ces échanges.

2.1. Les coûts de transport, barrières aux échanges

Plusieurs coûts participent au frein et au ralentissement des échanges internationaux et du commerce comme le coût de transport, de l'assurance et du stockage, tous ces coûts sont inclus dans le coût de déplacement des biens. A l'instar des coûts cités il existe d'autres barrières qui minimisent et réduisent la facilitation du commerce comme les barrières douanières et le coût de transmission de l'information. Il y'aura un effet sur le volume du commerce quand une variation des coûts de transports déplacera la limite entre biens échangeables et non échangeable.

2.2. Déterminants des coûts de transport

L'innovation technologique a été l'un des facteurs principaux parmi d'autres (création des zones géographiques et élimination des barrières tarifaires et non tarifaires) qui a causé le développement de la mondialisation et qui a provoqué à son tour la baisse des coûts de transports internationaux.

Le calcul du coût de transport est déterminé principalement pas la nature des biens à transporter. Aussi le coût de transport peut être fixé par rapport à la quantité et au poids de la marchandise transporté est à dire plus le coût de transport est élevé plus il est avantageux d'échanger des produits plus chères du même produit

Des économies ont réalisé dans le domaine qui vise a amélioré l'efficacité en matière de gain de temps et de sécurité. Ainsi un gain en temps et en sécurité va conduire à une baisse du prix du transport dans le sens contraire une détérioration de la situation politique et sociale internationale, en rendant nécessaire le respect de consignes de sécurité supplémentaire entrainera une augmentation des frais de fonctionnement des transporteurs c'est-à-dire un accroissement des coûts.

L'effet de la distance et le volume du navire influe sur le coût du transport puisque sur les petites distances les coûts marginaux seront plus élevé, pour lesquelles il y'aura l'utilisation des petits navires et l'effet de la distance parcouru sur le coût totale sera plus fort. Contrairement sur les grandes distances ou les grands navires seront utilisé dont les coûts fixe de chargement et déchargement sont relativement élevés et la rémunération des équipages relativement faibles donc les coûts marginaux seront dans ce cas relativement bas et la distance parcourue sur les coûts totaux relativement faible.

2.3. Etats des lieux des coûts du transport maritime à l'international

Le développement économique et les coûts de l'activité commerciale ont une composante importante qui est les coûts du transport international. Des recherches récentes ont été mené dans le pacifique et en Asie précisent que les droit de douane ne représentent que 0 à 10% de la totalité des coûts en relation avec les échanges commerciaux bilatéraux, alors que d'autres coûts liés aux politiques suivies présentent 60 à 90%. Par ailleurs les coûts de commerce ainsi que les droits de douane sont influencé par les procédures administratives et les coûts de transport.

Conclusion au chapitre

Le transport maritime joue un rôle essentiel et primordial dans le développement du commerce, et il a des effets positifs sur la région du point de vue économique et social, puisqu'il contribue à la création directe et indirecte de l'emploi connue et il stimule la fiscalité.

Le coût de transport est une barrière aux échanges, comparer les coûts de transport international dans le temps ou entre pays implique de définir des références de qualité de service, tels que la vitesse, la sécurité. L'impact de ces coûts sur le volume du commerce dépend aussi du prix des marchandises transportées.

Ces dernières années, le transport maritime a connu une expansion commerciale, très positive. La distribution est fournie par le transport, en créant un lien direct entre les entreprises et les marchés mondiaux, le transport maritime reste un élément essentiel de la croissance économique et du développement des pays.

Chapitre 3 : Analyse du Transport Maritime et son impact sur la croissance économique en Algérie

Introduction au chapitre

L'Algérie réalise son commerce extérieur à plus de 95% par voie maritime, avec une nouvelle structure de produits échangés. Cette dépendance au transport maritime, montre le rôle de la façade maritime dans le développement économique du pays.

La dépendance de l'économie algérienne aux échanges extérieurs, suggère la disposition d'un armement capable de sécuriser le pays en approvisionnement en produits de première nécessité et de contrebalancer le monopole des taux de frets pratiqués par les pavillons étrangers.

Dans ce chapitre seront présentées deux sections, la première sera consacrée à présenter le transport maritime en Algérie, la seconde section sera consacré à l'appréciation statistique du trafic maritime et de la croissance économique en Algérie.

Section 1 : Le transport maritime en Algérie

Le port de commerce et le transport maritime constituent les piliers sur lesquels reposent toutes les activités économiques de l'Algérie.

La flotte maritime algérienne

L'Algérie s'est efforcée dès son indépendance de posséder une flotte maritime. Cette dernière est mise sous contrôle d'une société d'Etat, la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN), créée en 1963. La possession d'une flotte maritime se veut une affirmation d'une indépendance politique nouvellement acquise et d'une volonté de desserrer les liens de dépendance aux armateurs étrangers. A sa création, la CNAN n'a pas intégré au trafic de lignes régulières qui demeure sous le contrôle des armateurs français jusqu'au moins les années 70. Depuis, la flotte nationale ne cesse de se développer et se de diversifier vers toutes les activités liées directement à l'économie nationale.

En 1980 la flotte algérienne était classée parmi les 50 premières flottes mondiales car elle disposait des navires les plus modernes et sophistiqués de la région, ce qui nous a permis de couvrir nos besoins en matière de transport. Au lieu de continue sur cette voie de développement, le secteur a

lourdemment pâti de l'arrêt de l'investissement, ainsi qu'un tas d'autres facteurs liés à la difficulté de gestion, au développement de nouvelles technologies et l'ouverture de secteur à la concurrence. Autant de facteurs qui ont permis à d'autres armements de grignoter des parts de marché au pavillon national.

La flotte forte de 30 navires dont 11 cargos, 10 Ro/Ro et 8 céréaliers. A l'année 2010 la part de lion de l'armement local revient à HYPROC. Cet armateur spécialiste des hydrocarbures couvre plus de 80% des échanges portant loin de l'actif de la CNAN, avec 16 navires comme suit : 6 Méthaniers, 4 Pétroliers, 2 Glies, 2 Bitumiers, un Ethylène et un cargo. Cet avantage est dument acquis vu la structure des échanges du pays, polarisées essentiellement par l'exportation des hydrocarbures. Les 10% restant sont assurés par l'ENTMV, leader du transport de passagers.

1.1.1. Le développement du secteur maritime

Le développement de ce secteur est fondé sur trois principes :

1.1.1.1. Rénovation et renouvellement de la flotte maritime

La reconstitution et le développement du pavillon national constitue indéniablement l'une des mesures urgentes à concrétiser, elle répond à un besoin stratégique. Sa concrétisation passe par :

- La poursuite et l'accélération de la concrétisation du plan d'investissement visant à l'augmentation de la flotte marchande nationale à même d'assurer une couverture de nos échanges commerciaux maritimes à hauteur au moins de 30 %, actuellement assuré dans presque sa quasi-totalité par des Cies étrangères. Il s'agit en d'autres termes de multiplier par 10 les capacités actuelles du pavillon national. (6 navires sur les 25 programmés en acquisition ont été réceptionnés et en exploitation).
- L'incitation des opérateurs nationaux publics en vue de privilégier le recours au pavillon national (CNAN NORD ET CNAN MED), en fonction de ses capacités, pour le transport de leurs marchandises.
- La poursuite de la recherche d'opérateurs stratégiques en vue de la concrétisation de partenariats dans le domaine du transport maritime des marchandises.

Ces actions devront être également accompagnées par :

- De plus grandes facilitations à l'armement national pour les affrètements de navires sur des périodes plus ou moins longues en vue de suppléer à ce manque de capacité dans l'attente

de la concrétisation de son programme d'acquisition de nouveaux navires et en vue de relancer les services de lignes et de faire contrepoids aux armateurs étrangers ;

- D'autres mesures d'ordre organisationnel (reconfiguration du secteur maritime) et réglementaire comme le code maritime (chantier en cours), la réglementation des changes (à adapter aux spécificités du secteur), la fiscalité (armement national exclus du bénéfice de l'exonération de l'IBS pour les recettes réalisées à l'étranger) etc.... seront engagées.

1.1.1.2. Investir dans la réparation navale

Des facteurs ont mis en évidence, entre autres, l'intérêt de refonder la flotte nationale par l'octroi-déjà entamé-de crédit à l'Entreprise nationale de réparation navale (Erenav) pour le développement de la réparation et de la maintenance navale avec la possibilité de rechercher un partenaire technologique.

Les capacités nationales de réparation navale ne couvrent actuellement que 10 à 14% des besoins, l'essentiel des interventions et des arrêts techniques sont effectués dans des chantiers étrangers, ce qui constitue une dépense importante pouvant servir à l'investissement dans le domaine. A titre d'illustration, La facture de réparation navale a atteint en 2014 un pic de 50 millions de dollars par an quand la flotte algérienne a connu son apogée avec pas moins de 75 navires de tous types.

1.1.1.3. Développement et modernisation des infrastructures portuaires

Un programme de développement et de modernisation des infrastructures portuaires a été lancé car la tendance du transport maritime c'est la conteneurisation de toutes les marchandises diverses. Les marchandises conteneurisables ont atteint un taux de 70% au niveau mondial, alors qu'en Algérie ce taux se situe entre 35 et 45%, d'où la nécessité de se mettre au diapason par le développement de terminaux spécialisés pour le traitement de conteneurs.

Actuellement les conteneurs destinés à l'Algérie sont transbordés dans des ports méditerranéens notamment en Espagne, Italie, Malte pour être transportés par des petits navires "Feeders" vers les ports nationaux, ce qui entraîne des surcoûts. Pour y remédier à ces frais supplémentaires, A titre d'exemple, les partenariats conclus entre le port de Bejaia et Portek (Singapour) et les ports d'Alger et de Jijel avec le groupe Emirati DP World.

La réalisation prochaine d'un nouveau port commercial a CHERCHEL (TIPAZA) devrait répondre aussi aux besoins de développement du secteur portuaire. Également La mise en place d'une

chaîne logistique en reliant tous les ports aux futures plates-formes logistiques s'avère nécessaire, ainsi que l'amélioration de toute la connectivité portuaire aux réseaux ferroviaires et autoroutiers.

Le système portuaire algérien

Le système portuaire en Algérie est considéré comme étant un outil privilégié du développement économique et des échanges extérieurs de marchandises du pays.

1.2.1. L'évolution du système portuaire Algérien

L'évolution du système portuaire Algérien depuis l'Indépendance à ce jour s'est effectuée en trois phases :

A. Première phase 1962 – 1971 :

Dans cette phase, on trouve que les ports d'Alger, Oran et Annaba évoluaient sous le régime de l'autonomie, tandis que les autres continuaient d'être gérés sous celui de la concession par les chambres de commerce, qui les avaient d'ailleurs réalisés. La création de la compagnie nationale Algérienne de navigation (CNAN) en 1963.

Au niveau des ports deux éléments interviennent :

- Le ministre des travaux publics pour la première mission ;
- La chambre de commerce concessionnaire et ses adhérents pour les missions de gestion et de l'exploitation.

B. Deuxième phase 1971-1982 :

A partir de 1971, l'office national des ports a été créé sous forme d'EPIC, avec pour mission la question, et le développement des ports et bénéficient des « mêmes droits et obligations que l'Etat en matière de domanialité ». Les services de pilotage et de lamanage lui furent également attribués.

Trois années après, les métiers de manutention et d'aconage, organisés à travers les bureaux d'embauche qui recrutaient quotidiennement des dockers temporaires en fonction des besoins, ont été nationalisés et le monopole confié à la société nationale de manutention (SONAMA), créé pour la circonstance.

Une autre activité commerciale importante, le remorquage, entra également en monopole dans les attributs de la CNAN qui assurait seule aussi les services de la consignation maritime.

C. Troisième phase 1982 aux nouvelles réformes :

A partir de 1982, les entreprises nationales de grandes tailles sont restructurées et remplacées par dix entreprises portuaires locales, le principe de cette reconstruction était la décentralisation de la gestion. L'ONP et SONAMA furent décomposées et leurs unités locales fusionnées en dix entreprises portuaires d'Annaba, Skikda, Bejaia, Alger, Arzew, Mostaganem, Oran et Ghazaouet par les décrets 82-283 du 14 Avril 1982. L'ouverture des services maritimes a commencé vers le début des années 90, par la démonopolisation de la consignation maritime.

Cependant le processus des réformes a été engagé par le nouveau code maritime décidé en 1998, dans la loi n°98-05 du 25 juin 1998, la nouvelle réforme continue, elle consiste en l'adaptation de la législation sur le transport maritime et les activités annexes aux besoins de libéralisation de l'ouverture économique. Dans le domaine portuaire, la nouvelle loi partage entre les activités de services publique et celles à caractère commercial assurées à présent par des entreprises portuaires. Les fonctions de puissances et de services publics selon la présente loi seront de ressort des autorités portuaires actuelles. Les missions de ces autorités portuaires sont :

- L'entretien et le développement des infrastructures et superstructures ;
- L'utilisation du domaine public portuaire pour la circulation maritime ;
- La promotion et le développement de l'activité commerciale ;
- Les autorités portuaires veilleront à la sécurité de l'environnement.

1.2.2. Présentation du port maritime de l'Algérie

La globalisation et l'internationalisation de la compétition oblige les nations à se recentrer sur la création de la richesse renforçant son intérêt pour les aspects logistiques. La logistique est aujourd'hui indispensable car c'est elle, qui de par le niveau de qualité /cout / délai/service rendu conditionne cette création de richesse.

Les ports algériens sont considérés comme des ports qui ne répondent pas aux exigences de la pratique maritime mondiale, malgré leur importance étant donné qu'y transitent 95% des échanges de marchandises du pays. Ils ont connu depuis l'indépendance, une gestion étatiste et ont continuellement, « souffert du manque d'investissement et de l'abus de la part des sociétés nationales qui sont les principaux chargeurs ». L'investissement public dans ce secteur n'a concerné que les ports pétroliers importants pour l'économie nationale vue la rente que génèrent les hydrocarbures.

1.2.3. Les partenaires économiques

Concernant la répartition des échanges commerciaux par régions économiques, le tableau ci-dessous montre clairement que l'essentiel des échanges extérieurs algériens par voie maritime sans prendre en considération le cabotage national, sont effectuées avec les partenaires traditionnels. En effet près de 54% des échanges commerciaux de l'Algérie, réalisés durant l'année 2016, ont été effectués avec les pays de l'Union européenne (UE) qui demeurent les principaux partenaires du pays, indique-t-on auprès du ministère du transport

Tableau N°01 : trafic maritime par zone géographique

Zones géographiques	Entrées			Sorties		
	2015	2016	Var %	2015	2016	Var %
Cabotage national	5 648 389	4 972 773	-11,96	6 014 623	5 036 342	-16,27
Pays arabes	1 100 418	1 130 273	2,71	2 828 909	2 548 296	-9,92
Pays de l'U.M.A.	858 681	859 319	0,07	1 393 046	1 391 404	-0,12
Pays arabes hors U.M.	241 736	270 954	12,09	1 435 863	1 156 892	-19,43
Afrique	62 410	6 845	-89,03	139 022	105 312	-24,25
Pays de l'U.E.	31 164 522	26 820 864	-13,94	43 552 193	37 909 617	-12,96
Pays européens hors U	3 944 057	4 272 877	8,34	6 013 196	5 909 805	-1,72
Amérique du nord	1 403 125	2 127 920	51,66	6 754 768	12 700 024	88,02
Amérique Centrale	610 164	445 742	-26,95	187 775	889 053	373,47
Amérique du sud	7 168 493	6 625 547	-7,57	3 598 238	5 238 727	45,59
Asie	1 442 700	1 699 043	17,77	7 694 449	5 648 642	-26,59
Océanie	0	60 510		27 525	373 812	1 258,08
Autres	3 533 949	3 829 698	8,37	552 835	636 072	15,06
Total	56 078 228	51 992 092	-7,29	77 363 533	76 995 703	-0,48

Source : établi à partir de l'annuaire statistique 2016, du ministère des transports

La quantité globale des échanges commerciaux de l'Algérie réalisés durant l'année 2016 a atteint 125 357 248 tonnes, dont 10 182 682 tonnes avec les pays de l'UE.

Les importations algériennes de l'Union Européenne ont atteint 26 820 864 durant la même période, soit 56% des importations globales du pays, alors que les exportations algériennes vers ces pays étaient de 37 909 617 tonnes, représentant 51% des exportations globales du pays, constituées pour plus de 92% d'hydrocarbures et de leurs dérivés.

Comparativement à l'année écoulée, les importations et les exportations de l'Algérie vers la communauté de l'Union Européenne ont reculé, respectivement, de 13,94% et de 12,96%.

A l'exception de l'Argentine et du Brésil qui sont classés, respectivement, 4^{ème} et 6^{ème} fournisseur de l'Algérie par voie maritime, le plus gros du commerce extérieur de l'Algérie s'effectue avec les pays de l'UE.

En 2016, la France garde la tête du classement des grands clients de l'Algérie en absorbant près de 11 198 491 tonnes des exportations. L'Espagne en 2^{ème} place avec un total de 7 919 946 tonnes, suivie par l'Italie avec 6 563 138 tonnes. Pour ce qui est des fournisseurs de l'Algérie, l'Espagne demeure en tête du classement avec 8 413 223 tonnes. La France 6 260 900 tonnes, et l'Italie avec 3 417 216 tonnes.

Les pays de l'organisation du commerce et du développement économique (OCDE), hors pays de l'UE, représentent une quantité de 4 272 877 tonnes, soit 9% des importations de l'Algérie, en hausse de 8,34% par rapport à 2015. Les exportations de l'Algérie vers ces pays ont totalisé près de 5 909 805 tonnes, soit 8% du total des ventes algériennes à l'étranger, chutant de plus de 1,72% par rapport à l'année précédente.

Les pays de l'Amérique du nord restent les principaux concurrents des pays de l'UE, leurs échanges commerciaux avec l'Algérie ont augmenté passant de 3 957 253 tonnes à 10 182 682 tonnes. Les importations algériennes de l'Amérique du nord ont totalisé 2 127 920 tonnes en hausse de 51,66% par rapport à l'année 2015, alors que les exportations sont estimées à près de 12 700 024 (17%) en hausse également de 88,2% par rapport à l'année 2015.

Le volume des échanges avec les pays de l'Amérique de Sud a évolué de 10,19% en 2016 pour atteindre 11 864 274 tonnes contre 10 766 731 tonnes en 2015.

Les échanges commerciaux avec les pays de l'Asie ont baissé de 24,35% pour totalisé 7 347 685 contre 9 137 149 tonnes en 2015. Les exportations de l'Algérie en 2016 avec les pays de cette région ont atteint 5 648 642 tonnes, alors que les importations ont atteint 1 699 043 tonnes.

Le volume des échanges commerciaux avec les pays arabes ont atteint 3 678 569 tonnes dont 2548296 tonnes sont le totale des exportations qui ont baissé de 9,92% par rapport a 2015, alors que les importations ont enregistré un total de 1 130 273 tonnes avec une évolution de 2,71% par rapport à l'année précédente.

1.2.4. Le cabotage maritime national

Le cabotage maritime ou le transport maritime à courte distance (TMCD), aussi appelé short sea shipping, consiste en l'acheminement de marchandises et de passagers par mers entre des ports rapprochés. Pour des transports à plus longue distance on parle de navigation au long cours.

Ce terme désigne une activité de transport marchand dans laquelle les navires allaient de cap en cap (caboter), en évitant donc de s'éloigner de la côte.

Dans ce qui suit-on s'intéresse au cabotage national Algérien. Ce type de trafic est très faible en niveau national, ou les ports effectuent des relations verticales avec les ports internationaux comme nous le montre le graphe ci -dessous.

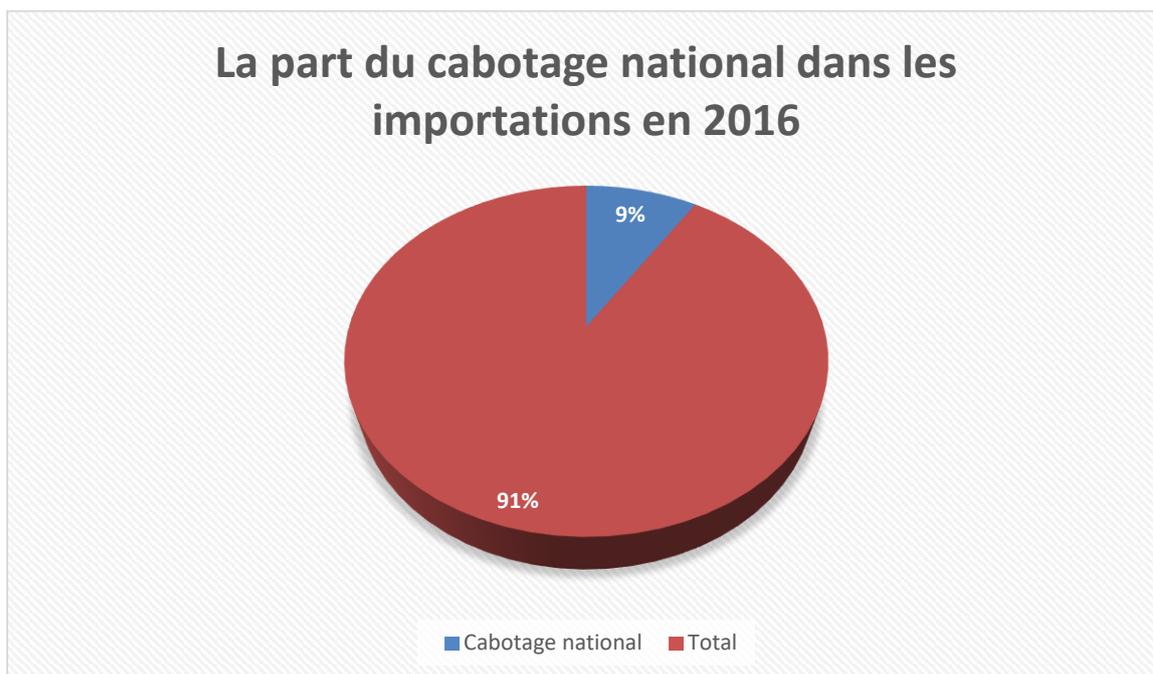


Figure N°01, Source : établi à partir de l’annuaire statistique 2016, du ministère des transports

Afin d’apprécier la part du cabotage national a ‘exportation, voici sa représentation graphique.



Source : établi à partir de l’annuaire statistique 2016, du ministère des transports

La nullité des connexions horizontales entre les ports est due à l’insuffisance excédents exportables et à la prédominance de la voie routière face aux couts très élevés du cabotage national. Ces dernières années, le cabotage national du port apparait plus l’importation que à l’exportation, notamment en produits pétroliers (hydrocarbures raffinés, gaz butane et le bitume), en provenance principalement du port de Skikda et d’Arzew (Bethioua) et le reste est constitué des marchandises diverses de tonnages très limité.

L'impact du transport maritime en Algérie sur l'économie du pays

Le transport maritime revêt d'une importance majeure pour l'économie Algérienne.

1.3.1. Les caractéristiques du transport maritime

L'Algérie dispose d'une façade maritime de 1200 kilomètres, la plus grande partie de son commerce extérieur utilise la voie, maritime avec 95%, son principale partenaire est l'Europe, notamment la France avec 25% du total des importations. Concernant l'exportation dans le trafic maritime le parti dominant est celle des hydrocarbures. Ils représentent 92 % du total du trafic de 80 millions de tonnes qui transite par les trois ports pétroliers : Arzew, Skikda et Bejaia. Les importations représentent 20 millions de tonnes. Elles concernent les vrac alimentaires, des produits industriels et des produits manufacturés ou l'augmentation du prix du pétrole a stimulé les importations. Ce trafic transite par les trois principaux ports polyfonctionnels d'Oran, d'Annaba et d'Alger.

Il existe un déséquilibre entre les exportations (80 millions de tonnes) et les importations (20 millions de tonnes). Avec la part dominante des hydrocarbures aux exportations, l'Algérie est un pays mono-exportateur avec toutes les conséquences que cela peut engendrer sur les couts du transport maritime sur les lignes à destination de ce pays. Cette dissymétrie qui se caractérise avec des échanges nord-sud pose un problème pour la rentabilisation d'une flotte à cause du « boulet » du retour à vide. Les armateurs sont contraints de le répercuter sur le taux de fret. et par un avant-pays essentiellement européen. L'investissement de l'Algérie se fait seulement dans les ports pétroliers qui sont en adéquation avec la nature du transport. Par contre les ports polyfonctionnels connaissent un retard important, mais la valeur ajoutée créé par les ports pétroliers n'est pas la même avec celle des ports polyfonctionnels.

1.3.2. Le rôle du transport maritime de marchandises dans le développement de l'économie du pays

Le secteur du transport maritime, notamment dans sa composante marchandise, revêt une importance majeure dans la dynamique économique. Son importance découle de sa contribution au fonctionnement des marchés des produits et de facteurs de productions, d'une part, et de son apport en matière d'amélioration des grandeurs macroéconomiques d'autre part. La facture des entreprises et celle des consommateurs est alourdit pour cause du coût élevé du transport maritime. Ce coût affecte aussi la compétitivité des entreprises nationales à l'étranger et réduit l'attractivité du pays pour les IDE.

Le système économique algériens est un système contraint, c'est-à-dire un système qui dépend des approvisionnements extérieurs ; à cet égard, il est utile de rappeler que 80% du commerce extérieur de l'Algérie et surtout des importations transitent par voie maritime, d'où l'importance de ce secteur pour l'économie nationale. Le volume global du trafic enregistré durant l'exercice 2016 fournit par le ministère des transports s'élève à plus de 128 millions de tonnes contre 100 millions de tonnes pour l'année 2000, soit une hausse de 28%.

Ce niveau d'activité peut être apprécié à travers la rétrospective de l'évolution des échanges extérieurs par voies maritime enregistrées durant cette dernière décennie. Les changements intervenus dans l'aspect économique du pays vont intensifier la concurrence entre les ports pour s'accaparer une part de ce marché.

La connectivité des transports maritimes, est un paramètre clé pour mesurer la facilité d'accès au commerce international. Les services des compagnies de transport maritimes de ligne constituent un réseau mondial qui transporte la plupart des articles manufacturés faisant l'objet du commerce international. Le niveau de connectivité des pays à ce réseau varie.

La CNUCED (Conférence des nations unis pour le commerce et le développement) a défini un indice de connectivité des transports maritimes en ligne régulière qui est publié chaque année depuis 2004. Il vise à rendre compte de la facilité d'accès d'un pays au marché international. Cet indice noté de 0 à 100 est constitué de cinq indicateurs : le nombre de compagnies assurant le service en provenance et à destination des ports du pays ; la taille des plus grands navires escalant dans ses ports, le nombre de services reliant les ports du pays vers l'étranger ; le nombre total de navires assurant le service en provenance et à destination du pays, la capacité totale de charge de conteneurs des navires qui assurent la liaison avec le pays. Dans le cas de l'Algérie, il est à remarquer que le deuxième paramètre, en l'occurrence celui relatif à la taille des navires, est extrêmes défavorisant, puisque la capacité de nos ports ne peut pratiquement pas recevoir des navires transportant plus de 1200 conteneurs EVP.

Ce handicap majeur ne permet pas d'avoir des économies d'échelle, lesquelles devraient se traduire par une baisse du prix du fret pour les chargeurs. Le cout de fret pour transporter un conteneur de 40 pieds de Marseille vers Alger revient à 1100 Euros alors que le même conteneur est transporter de Shanghai vers la méditerranée a raison de 970 Euros (soit une durée de navigation Shanghai-Méditerranée de 30 jours, alors que pour Marseille-Alger la durée de voyage n'est que d'une journée). Cela illustre bien le manque de performance de nos ports et de notre chaine de transport maritime.

1.3.3. Les ports polyfonctionnels : un obstacle pour l'économie maritime algérienne

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

Ce retard en matière de conteneurisation est dû au manque d'équipement comme les portiques à conteneurs. Il y a aussi des problèmes d'encombrement : les navires séjournent dans les ports Algériens au-delà des normes requises : 5 jours dans le port d'Alger et les armateurs répercutent ce retard sur le taux de fret par le biais d'une taxe de congestion.

Les chaînes de transport en direction de l'Algérie demeurent fractionnées : les difficultés du transport terrestre de marchandises, lorsqu'elles sont arrivées dans les ports algériens représentent le principal obstacle au transport porte-à-porte entre les compagnies des deux rives.

Par ailleurs, l'Algérie est une grande importatrice de céréales. Le port d'Alger, le principal port du pays, est le seul à posséder un terminal céréalier important (30 000 tonnes). Cette contrainte continue d'imposer aux navires céréaliers des temps d'attente au-delà des normes requises (la durée de séjour à quai des navires céréaliers est de 16 jours) et oblige les armements à recourir au conditionnement en sacs, au détriment du plus économique, le vrac.

Par ailleurs le modèle de gestion portuaire adopté pénalise les ports. Un modèle de gestion étatiste qui a duré 45 ans, et dans lequel le monopole des activités portuaires est de droit et de fait. Ce modèle a montré ses limites par le sous-investissement qui sévit dans le secteur et par l'anarchie latente qui le caractérise.

Les ports algériens bénéficient d'une bonne couverture de la part des armateurs européens CMA-CGM, MSC, Taros... qui assurent des liaisons directs depuis le nord de la méditerranée tandis que les liens avec les hubs de Algésiras (Maersk), Valence (MSC) et Marsaxlokk à Malte (CMA-CGM) mettent en connexion les flux Est Ouest. Le port de Marseille possède un rôle d'interface y compris pour les échanges asiatiques.

Section 02 : Appréciation statistique du trafic maritime et de la croissance économique en Algérie

Dans ce qui suit nous focaliserons notre étude sur le tournage des marchandises et le nombre de conteneurs transitant par l'ensemble des ports algériens. En premier lieu, nous verrons l'évolution de la structure du trafic par nature et par mode de conditionnement pendant la dernière décennie (2002-2016). Ensuite nous analyserons la prédominance des produits pétroliers entre (2002-2016) en fonctions des importations et des exportations. Enfin le mouvement des conteneurs serait développé dans cette section.

2.1. Evolution de la structure du trafic par mode de conditionnement durant la période de 2002-2016

Le trafic maritime totale des marchandises à atteint plus de 128 millions de tonnes en 2016 contre 108 millions de tonnes en 2002, soit une croissance de 18.51 %. Et ce comme le montre le tableau et les figure ci-dessous.

Tableau N° 02 : Trafic selon la nature des marchandises, années 2002 et 2016.

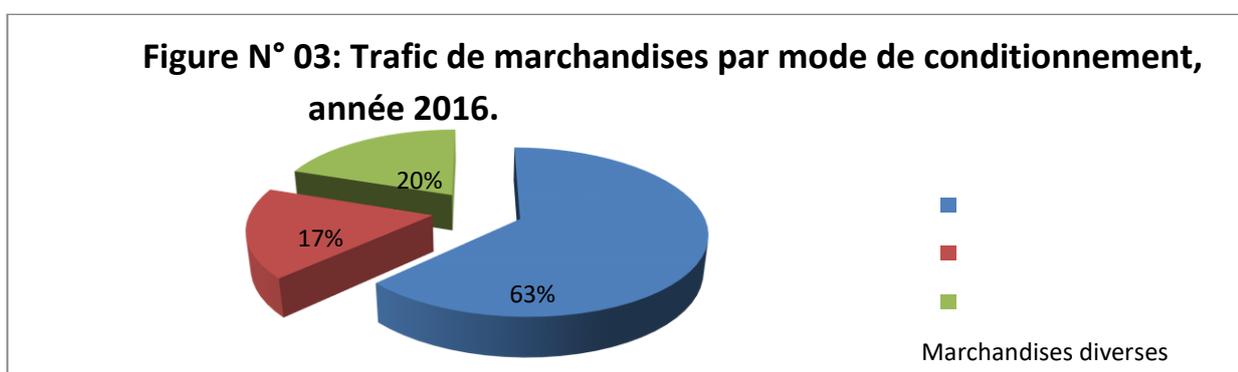
Unité : Tonnes

Année 2002				
Type de marchandises	Entrées	Sorties	Total	%
Vracs liquides	2872058	82109499	84981557	78,63
Vracs secs	10658528	917312	11575840	10,71
Marchandises diverses	9942443	1571607	11514050	10,66
Total	23473029	84598418	108071447	100
Année 2016				
Types de marchandises	Entrées	Sorties	Total	%
Vracs liquides	10068142	70958824	81026966	62,82
Vracs secs	19335322	3326209	22661531	17,57
Marchandises diverses	22588627	2710670	25299297	19,61
Total	51992091	76995703	128987794	100

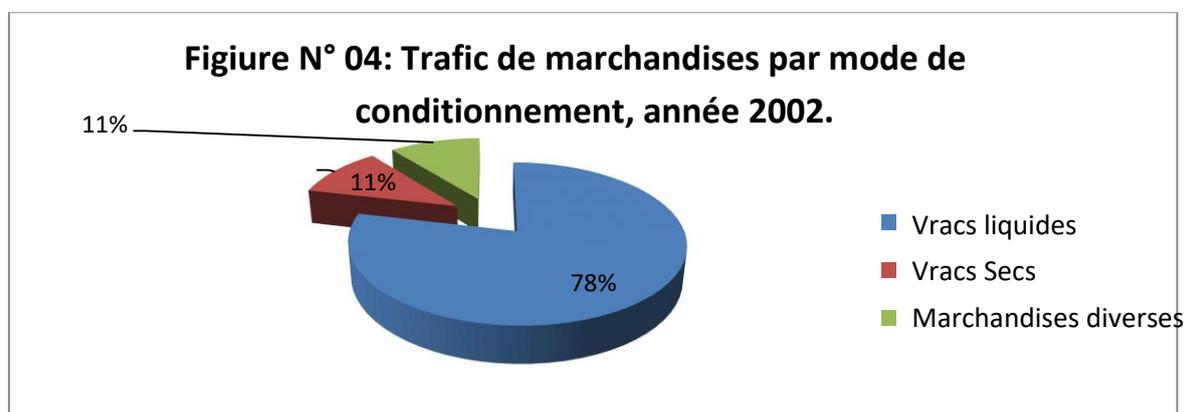
Source : établi à partir de l'annuaire statistique 2016, du ministère des transports.

Les données du Tableau sont présentées graphiquement dans les deux figures ci-après :

Vracs liquides
 Vracs Secs
 Marchandises diverses



Source : établi sur la base des données du tableau 08.



Source : établi sur la base des données du tableau 08.

Le tableau précédent indique la croissance rapide du vrac sec qui a augmenté de plus de 95 % en volume, entre 2002 et 2016, sachant que ce type de trafic comprend le blé, les autres céréales et les nourritures pour animaux.

Le trafic des vrac liquides s’est maintenu à près de 81 millions de tonnes en 2016, enregistrons une croissance de près de 3 millions de tonnes par rapport à l’année 2002. Rappelons que ce type de trafic est composé des hydrocarbures, ainsi que les produits chimiques et alimentaires.

Les marchandises diverses, quant à elles, ont connu une forte croissance de plus de 119 % pour la même période, une croissance induite par la diversification du tissu industriel lié aux importations de matières premières et de biens d'équipements, la demande du secteur du bâtiment en matériaux de constructions et enfin les produits de consommation final et les produits manufacturés.

Toutefois, la structure du trafic par mode de conditionnement en 2016 a connu de légères modifications étant donné que les marchandises diverses occupent la 2^{ème} position soit 20%. Pour les vracs liquides il reste leader avec une part de 63%, tandis que les vracs secs viennent en 3^{ème} position avec une part de 17%. Même si il y'a pas vraiment beaucoup de modifications dans la structure de ce trafic, il reste à signaler la forte croissance réalisé par les marchandises diverses et les vracs secs durant la période entre 2002 et 2016 passant de 11% à 20%.

La prédominance des produits pétroliers

L'Algérie est un pays dans l'économie dépend principalement des hydrocarbures, qui constituent la majorité des exportations du pays.

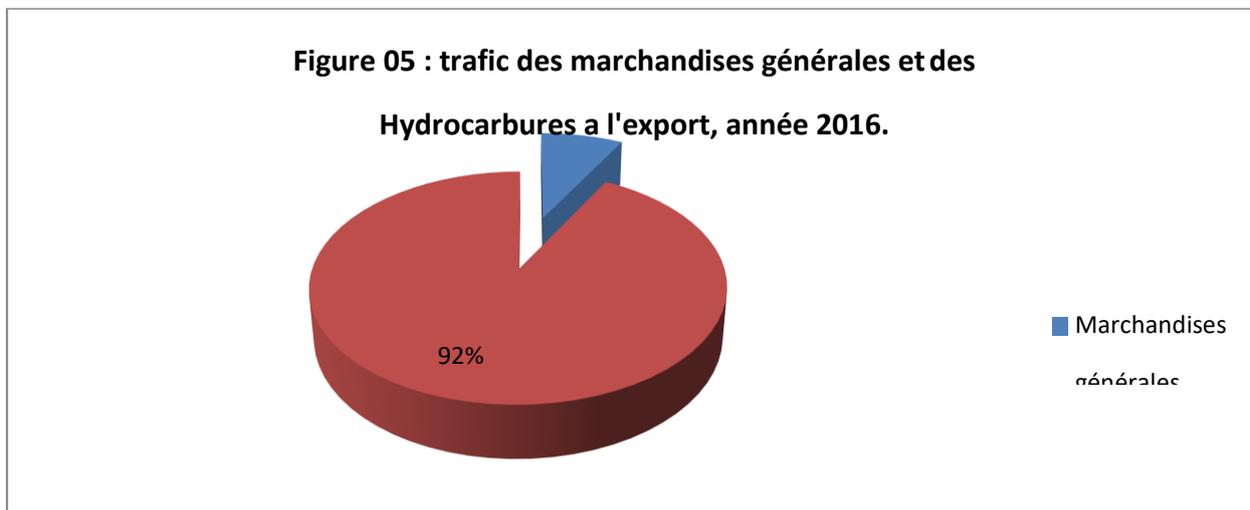
Tableau N° 3 : trafic des marchandises générales et des produits pétroliers de 2002 à 2016.

Unité: tonnes.

Produit Années	Marchandises		Produits Pétroliers	Total	Marchandises		Produits Pétroliers	Total
	hors hydrocarbures				hors Hydrocarbures			
	entrées				sorties			
2002	21 165 419		2 307 610	23 473 029	2 725 630		81 872 787	84 598 417
2003	20 573 009		2 620 361	23 193 370	2 800 455		89 066 212	91 866 667
2004	21 092 044		3 767 479	24 859 523	3 032 069		91 101 100	94 133 169
2005	22 490 520		3 946 968	26 437 488	2 888 306		97 746 037	100 634 343
2006	22 393 360		4 611 672	27 005 032	3 853 567		96 119 735	99 973 302
2007	23 785 606		5 705 588	29 491 194	3 896 318		96 942 040	100 838 358
2008	27 259 666		6 655 616	33 915 282	4 676 502		89 621 855	94 298 357
2009	25 268 765		7 801 490	33 070 255	3 427 278		83 916 208	87 343 486
2010	27 092 688		7 103 628	34 196 316	4 087 324		79 607 999	83 695 323
2011	29 182 166		8 513 208	37 695 374	3 176 813		77 367 303	80 544 116
2012	32 102 828		10 199 615	42 302 443	2 961 668		72 536 046	75 497 714
2013	35 162 559		10 953 685	46 116 244	3 233 324		68 698 646	71 931 970
2014	39 983 194		9 473 664	49 456 858	4 226 627		72 371 274	76 597 901

2015	45 537 902	10 540 327	56 078 229	5 446 511	71 917 026	77 363 537
2016	42 634 312	9 357 778	51 992 090	6 060 015	70 935 688	76 995 703
Total	435 724 038	103 558 689	539 282 727	56 492 407	1 239 819 956	1 296 312 363

Source : établi à partir de l'annuaire statistique 2016, du ministère des transports.



D'après le tableau N° 3 on constate que les hydrocarbures demeurent le principal secteur générateur de ressources, procurant en 2016 près de 92% des recettes totales des exportations de biens comme nous le montre la figure N° 5. Les quantités exportées d'hydrocarbures de l'Algérie sont énormes vue les autres produits dont elle exporte et la spécialisation de l'économie sur cette matière semble confirmée. En effet depuis 1986, le secteur algérien des hydrocarbures est ouvert aux pratiques commerciales internationales, la loi de 2005 sur les hydrocarbures l'a libéralisé davantage, ce qui a permis une augmentation des investissements et par conséquent, une croissance continue des produits et exportés

Source : établi sur la base des données du tableau 3.

La forte dépendance de l'Algérie vis-à-vis des hydrocarbures ne la met pas à l'abri des chocs extérieurs du fait des fortes fluctuations des prix et car il s'agit d'une ressource non renouvelable et appelée à disparaître un jour. En effet, au rythme actuel d'exploitation, les réserves de pétrole et de gaz sont estimées respectivement à l'équivalent de 16 et 54 ans d'exploitation. Ainsi, en l'absence de nouvelles découvertes significatives ou de réévaluations à la hausse des accumulations de brute dans les gisements, l'Algérie sera importatrice de pétrole à partir de 2030.

Quant aux exportations hors hydrocarbures, elles demeurent négligeables et leur part dans le volume des exportations totales n'arrivent pas à excéder 8%.

Pour les importations de l'Algérie c'est tout le contraire, c'est le secteur des marchandises générales qui prend le dessus comme nous l'indique le graphe suivant.



Source : établi sur la base des données du tableau 03

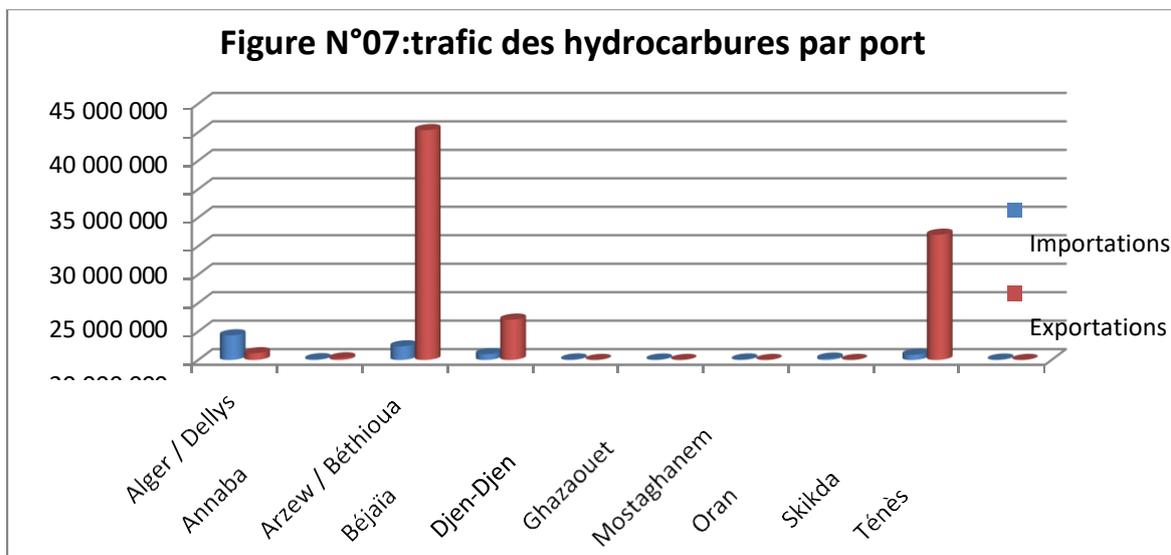
Les ports algériens sont le poumon par lequel respire toute l'économie nationale algérienne notamment le secteur des hydrocarbures qui est considéré comme la source principale qui peut influencer positivement sur l'économie algérienne et sa croissance.

Tableau N°04: Evaluation trafic des hydrocarbures par port

Port	Importations	Exportations	Total	part en %
Alger / Dellys	4 323 924	1 182 832	5 506 756	6,86
Annaba	138 620	283 011	421 631	0,53
Arzew / Béthioua	2 389 947	40 378 076	42 768 023	53,26
Béjaïa	1 030 022	7 081 498	8 111 520	10,10
Djen-Djen	88 580	0	88 580	0,11
Ghazaouet	72 519	0	72 519	0,09
Mostaghanem	81 166	0	81 166	0,10
Oran	241 518	10 694	252 212	0,31
Skikda	924 842	21 999 577	22 924 419	28,55
Ténès	66 640	0	66 640	0,08
Total	9 357 778	70 935 688	80 293 466	100

Source : établi à partir de l'annuaire statistique 2016, du ministère des transports.

Afin d'apprécier les parts de chaque port, voici leur représentation graphique.



Source : établi sur la base des données du tableau 04.

La plus grande part du trafic des hydrocarbures est détenue par le port d'Arzew, avec 53,26% avec 2 389 947 tonnes d'importations, et 40 378 076 tonnes d'exportations, cette grande part est dûe aux différentes efforts d'investissement consenti pour l'amélioration de la productivité, notamment en matière de traitement de marchandises à l'export, c'est pour cela que la quantité des hydrocarbures exporté dépasse de loin la quantité des hydrocarbures importée, en deuxième position vient le port de Skikda, avec une grande part aussi qui est de 28,55% de la totalité des hydrocarbures transportés.

Le port de Skikda va être suivi du port de Bejaïa qui détient une part de 10,10% de la totalité du trafic des hydrocarbures qui est réparti avec 1 030 022 tonnes importé et 7 081 498 tonnes exporté. Malgré cette part considérable du trafic des hydrocarbures du port de Bejaïa par rapport aux autres port durant l'année 2016 et malgré l'amélioration de ces infrastructures dans cette même année, elle a été marqué par une régression et un recul de la quantité exporté et importé des hydrocarbures et cela est dû à l'instabilité de leur prix dans le marché international dans cette année. Ensuite il viendra le port d'Alger pour occuper une part de 6,86% avec des importations et des exportations qui sont reparti avec 4 323 924, 1 182 832 tonnes respectivement.

Ces quatre ports cités sont des ports qui se focaliser sur le transport des hydrocarbures les statistiques cités ont démontré sa et aussi la présence de la STH (Société de Gestion et d'exploitation des Terminaux d'Hydrocarbures) avec des parts considérables dans ces ports-là. Concernant les ports

restants qui sont les ports de Annaba, Djen-Djen, Ghazaouet, Mostaganem, Oran, Ténès avec des part qui sont classés respectivement comme suit 0,53%, 0,11%, 0,09%, 0,10%, 0,31%, 0,08% . Ainsi ces derniers ports cités sont des ports qui détient une faible part du transport des hydrocarbures et qui est du a de nombreuse cause comme la limitation de leurs infrastructures, leurs zones géographiques.

Evaluation du trafic hors hydrocarbures

La structure des produits importés et exportés a connu l'introduction de nouveaux types de produit et une variation dans le tonnage des autres. Pour mieux appréhender la structure des flux, nous proposons les annexes 1 et 2 qui retraceront les fluctuations des principaux produits importés et exportés respectivement pendant la période allant de 2002 à 2016.

Commençant par les exportations tel indiquer dans l'annexe 1, l'Algérie a enregistré une hausse sur le volume des exportations de 2002 à 2005 avec des quantités de 84 598 417 à 100 634 343 tonnes respectivement, après avoir marqué une augmentation d'une année les exportations recule annuellement jusqu'à 2016 avec un volume de 76 995 703 tonnes de marchandises exporté.

En termes de structure, le secteur des produits pétrolier est toujours dominateur, et qui représente un volume de 1239 819 956 tonnes des marchandises et des produits exportés.

La catégorie des engrais et produits chimiques vient en deuxième position avec une part de 25 068 141 tonnes exporté ou elle a marqué des fluctuations de 2002 à 2013 mais à partir de 2013 elle n'a pas cessé d'augmenté pour atteindre en 2016, 3 235 537 tonnes exporté.

Les catégories des marchandises diverses et celle des minerais et produits métallurgiques viennent ensuite et varient annuellement, et qui marques respectivement des quantités de 18 919 396 et 7 337 367 tonnes de 2002 à 2016. La part des produits agricoles augmente d'une façon constante de 2002 jusqu'à 2016.

D'après l'annexe 2, c'est-à-dire les importations on constate que la quantité augmente de façon continuelle de 2002 à 2015 avec des quantité qui varient de 23 473 029 à 56 078 229 tonnes respectivement, à l'exception de l'année de 2016 ou les importations ont marqué une petite baisse ce qui est relative à un bon état de l'économie algérienne puisque importé moins ça veut dire exporté plus et ce qui engendre une augmentation du PIB et de la croissance économique, cette variation positive enregistré à partir de l'année 2002 et forcément du a la signature de l'accord d'association d'Algérie-Union Européen.

Structurellement les produits agricoles constituent la part la plus importante du totale des importations qui est de 212 524 670 tonnes. Produits pétroliers vient en deuxième position avec 103 558 689 tonnes, suivi des marchandises diverses et des produits de construction avec des parts qui sont de 95 861 445 et 65 971 871 tonnes respectivement. Enfin comme c'est le cas avec les exportations la petite part de la totalité des importations enregistré par l'Algérie revient au combustible et minéraux solides avec 8 634 900 tonnes importé

Tableau N°05 : Le trafic maritime par grande catégorie de produits pour 2015 et 2016.

Unité : Tonnes

Produits	Importations			Exportations		
	2015	2016	Var %	2015	2016	Var %
Produits agricoles & denrées alimentaires	20 390 225	19 750 837	-3,14	421 157	512 251	21,63
Combustibles, minéraux solides	197 759	62 760	-68,26	-	-	-
Produits pétroliers	10 540 327	9 357 778	-11,22	72 085 112	70 935 688	-1,59
Minerais et produits métallurgiques	6 434 894	5 430 213	-15,61	24 301	1 510	-93,79
Minéraux / matériaux de construction	6 063 207	4 846 606	-20,07	30 092	20 558	-31,68
Engrais & produits chimiques	1 422 678	1 051 029	-26,12	2 733 465	3 235 537	18,37
Marchandises diverses	11 029 137	11 492 867	4,20	2 069 408	2 290 159	10,67
Total	56 078 227	51 992 091	-7,29	77 363 534	76 995 703	-0,48

Source : établi à partir de l'annuaire statistique 2016, du ministère des transports.

D'après le tableau N°12, on constate que le trafic à l'importation hors hydrocarbures est dominé par trois grandes catégories de produits (C1, C2 et C3).

- C1 : Produits agricoles et denrées alimentaires ;
- C2 : Marchandises diverses ;
- C3 : Produits chimiques et les engrais.

C1 : Produits agricoles et denrées alimentaires

Cette catégorie de produits représente plus de 41% du tonnage du trafic global importé. Les principaux produits contenus dans cette catégorie sont : le blé, les autres céréales, le sucre, le bois, la nourriture pour animaux et l'oléagineux, avec des volumes en pourcentage respectifs : 43%, 24%, 10%, 7%, 7%, 4% L'importation de ces produits dépend de la demande de consommation nationale et des industries de transformation qui fonctionnent grâce à ces derniers.

Le bois est en outre, un produit plus prépondérant, importé sous forme de fardeaux utilisés directement par le secteur du bâtiment et de la construction.

D'autres types de produits moins importants en tonnage, soit ceux destinés directement à la consommation finale comme les fruits et légumes, vins et alcools ou ceux qui subissent des transformations légères comme le café. Enfin, des produits ou des matières premières qui sont directement intégrées dans des cycles de production, soit à titre d'exemple l'utilisation des matières textiles (coton, polyamide, acrylique,) par des unités implantées à travers le territoire national pour la fabrication du tissu et des vêtements.

C2 : Marchandises diverses

Les marchandises diverses regroupent les produits métallurgiques, les minéraux et les matériaux de construction, ainsi que d'autres types de marchandises très variés a des tonnages limités. Elles représentent 43 % en volume des marchandises importées. Les plus importants tonnages sont constitués par les métaux ferreux (rond a béton) et le ciment, principales matières premières du secteur du bâtiment.

C3 : Les produits chimiques et les engrais

Leurs tonnages sont moins importants et concernent les phosphates et les produits chimiques destinés au secteur de l'agriculture et utilisés comme charge par le secteur industriel. Quant au trafic des produits pétroliers à l'importation, il est constitué presque entièrement du cabotage national C-A-D en provenance des ports pétroliers algériens.

Le trafic à l'exportation est dominé par les hydrocarbures, soit plus de 92% du volume total en 2016. Le reste est constitué par les produits agricoles et les denrées alimentaires (fruits et légumes, vins et alcools), les produits métallurgiques qui comprennent des déchets de ferrailles et de casse et enfin des marchandises diverses.

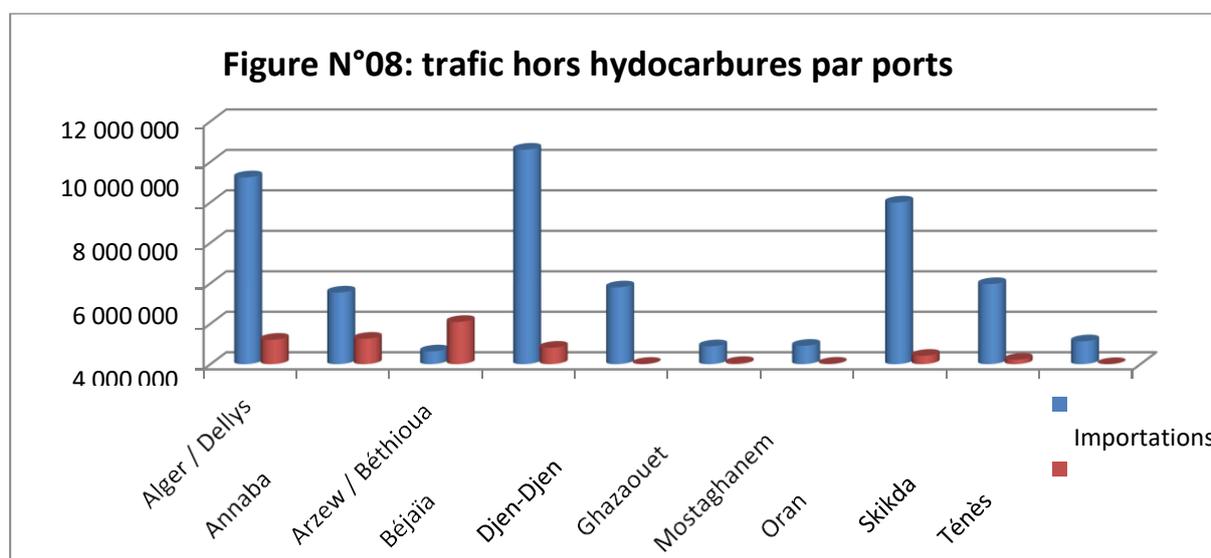
Tableau n°06 : Evaluation du trafic hors hydrocarbure par port

Port	Importations	Exportations	Total	part en %
Alger / Dellys	9 230 667	1 204 260	10 434 926	21,43
Annaba	3 537 317	1 253 649	4 790 966	9,84
Arzew / Béthioua	627 211	2 083 414	2 710 625	5,57

Béjaïa	10 596 987	808 317	11 405 304	23,42
Djen-Djen	3 791 895	12 666	3 804 561	7,81
Ghazaouet	879 957	53 842	933 799	1,92
Mostaghanem	904 536	20 192	924 728	1,90
Oran	7 985 343	409 024	8 394 367	17,24
Skikda	3 954 875	214 651	4 169 526	8,56
Ténès	1 125 526	0	1 125 526	2,31
Total	42 634 313	6 060 015	48 694 328	100

Source : établi à partir de l'annuaire statistique 2016, du ministère des transports

Observons dans ce qui suit sa représentation graphique



Source : établi sur la base des données du tableau 06.

D'après la figure N°08 et le tableau N°06 on constate que le port de Bejaia figure comme le port le plus sollicité dans le trafic des marchandises hors hydrocarbures avec une part de 23,42% soit 11 405 304 devant ainsi le port d'Alger qui vient en deuxième position avec une part de 21,43%. En troisième position on trouve le port d'Oran avec une part de 17,24%. Enfin à la dernière place on trouve le port de Ghazaouet avec une part très faible de 1,92%.

Le niveau de conteneurisation

Le basculement des marchandises diverses vers le conteneur est générale, quel que soit le niveau du développement d'un pays, celui-ci est favorisé et en croissance continue dans le commerce international.

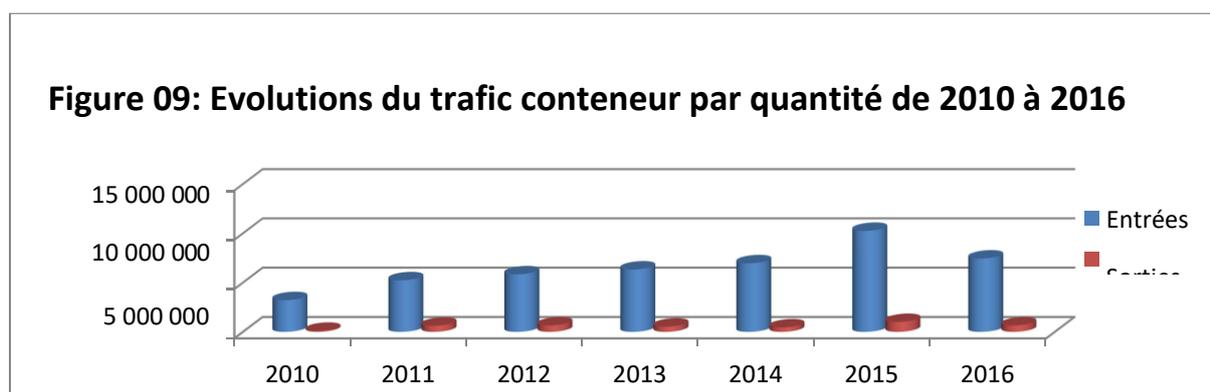
Dans le tableau suivant on analyse l'évolution du nombre de conteneurs en circulation (entré, sortis), et les tonnes de marchandises transportés dans ces conteneurs (entré, sortis), dans la période qui commence de 2010 à 2016, en premier lieu on constate que le nombre de conteneur en circulation (plein et vides) a été en constante évolution avec un nombre de 858 371 conteneurs pour atteindre en 2015 un nombre de 1 805 698 conteneurs, mais l'année suivante qui est 2016 le nombre de conteneur en circulation a baissé un peu pour enregistré un nombre de 1 393 036 conteneurs.

Tableau n°07 : Evolution du trafic conteneur de 2010 à 2016

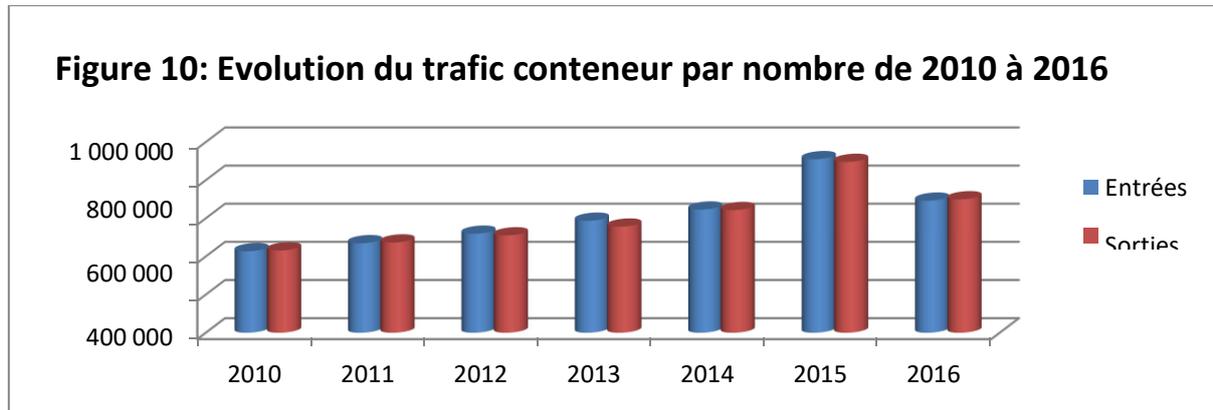
Segments	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<u>Conteneur (P+V)</u>	858 371	942 183	1 029 572	1 143 392	1 288 929	1 805 698	1 393 036
Entrées	427 158	469 204	519 096	587 111	645 792	909 889	692 520
Sorties	431 213	472 979	510 476	556 281	643 137	895 809	699 578
<u>March T</u>	3 324 511	5 852 778	6 492 140	6 860 073	7 411 944		7 909 031
Entrées	3 216 922	5 230 916	5 834 999	6 324 815	6 960 489		7 442 327
Sorties	107 589	621 862	657 141	535 258	451 455	1 006 087	653 230

Source : établi à partir de l'annuaire statistique 2016, du ministère des transports.

Concernant les tonnes de marchandises transportés dans ces conteneurs, comme c'est le cas avec le nombre de conteneurs en circulation, elles sont en évolution permanente de 2010 à 2015 avec 3 324 511, 11 254 328 tonnes respectivement, pour baissé ensuite en 2016 pour enregistré une quantité de 7 909 031 tonnes.



Source : établi sur la base des données du tableau 07.



Source : établi sur la base des données du tableau 07.

A partir de cette analyse on peut déduire qu'il y'a une corrélation entre les conteneurs en circulation (plein et vides) et les tonnes de marchandises transporté dans ces conteneurs, puisque une augmentation ou une diminution du nombre des conteneurs en circulation entraine une augmentation ou une diminution des tonnes de marchandises transporté.

Implication du transport maritime sur la croissance économique

L'activité économique nationale est très liée au commerce extérieur par l'exportation des hydrocarbures, ainsi l'utilisation dans la production des charges et des matières premières importées ainsi que les équipements et matériels nécessaires pour tous investissements nouveaux.

2.5.1. Exportations de marchandises

L'Algérie est un pays dont l'économie dépend principalement des revenus des hydrocarbures car ils représentent 98% du total des exportations effectués et 60% du budget de l'Etat selon les données fournies par la Banque d'Algérie en 2015. La valeur des exportations des hydrocarbures est estimée à 32,69 Milliards de dollars, ce secteur représente selon le ministère des transports une part de 93% du total des exportations effectuées par voie maritime, ce qui explique la participation du transport maritime dans les exportations effectuées, ainsi sa contribution dans le budget de l'Etat.

2.5.2. Importations de marchandises

2.5.2.1. Etude de la relation importations de marchandises/ valeur ajoutée par secteur

En ce qui concerne les importations et leur influence sur la croissance économique du pays, le lien est visible dans la tendance générale vers la croissance entre la quantité des entrées (importations) et les

trois secteurs d'activités majeurs de l'économie Algérienne, à savoir le secteur d'agriculture, l'industrie et enfin le secteur des services.

Tableaux N°08 et N°09 : évolution des importations et de la valeur ajoutée des secteurs d'agriculture, de l'industrie et des services, durant la période 2010 à 2015.

Tab N° 08

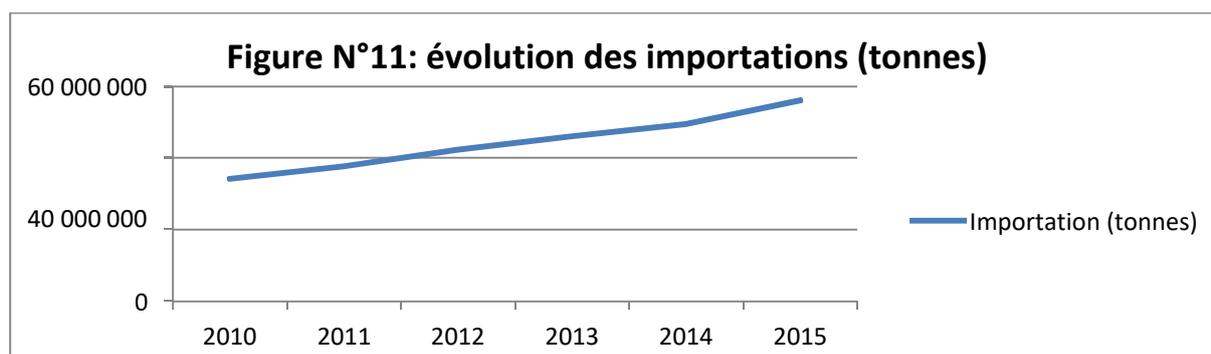
Années	Secteur Agriculture \$	Secteur industrie \$	Secteur services \$
2010	1364,85	6055,19	5610,50
2011	1622,22	7039,53	7281,75
2012	1833,59	7356,21	7678,10
2013	2066,32	7360,80	8064,75
2014	2198,46	7688,81	8570,96
2015	2000,10	6022,82	7342,80

Tab N° 09

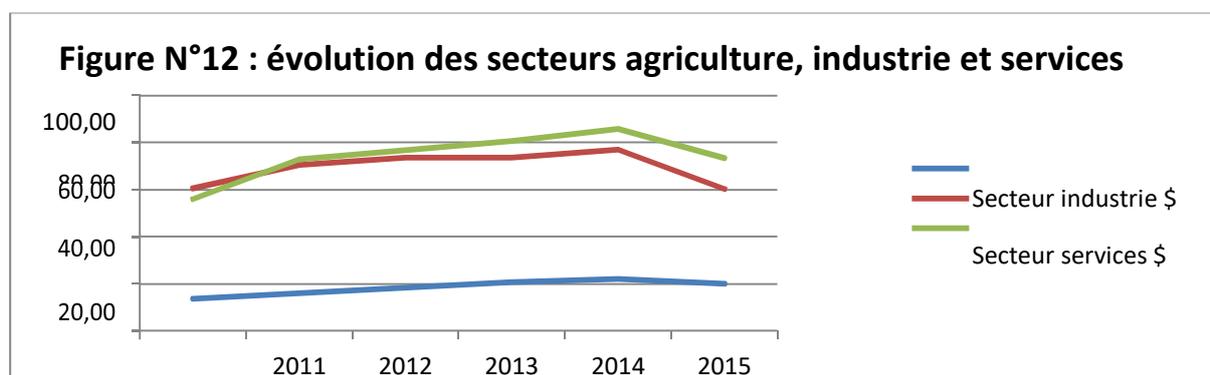
Années	Importation (tonnes)
2010	34 196 316
2011	37 695 374
2012	42 302 443
2013	46 116 244
2014	49 456 858
2015	56 078 229

Source : établi à partir de la base des données de la banque d'Algérie.

Nos deux tableaux précédents représentent l'évolution des importations de 2010 à 2015 ainsi que l'évolution de la valeur ajoutée des secteurs de l'agriculture, l'industrie et des services durant la même période, en ce qui concerne les importations on constate qu'ils évoluent d'une manière continue avec une quantité de 34 196 316 tonnes importé en 2010 pour atteindre les 56 078 229 tonnes importé en 2015.



Source : établi sur la base des données du tableau N°16.



Source : établi sur la base des données du tableau N°15.

D'après les figures précédentes on remarque que la valeurs ajouté des secteurs d'agriculture, d'industrie, et des services suivent la même tendance que les importations passant de 13,65 Milliards \$, 60,55 M\$, 56,10 M\$ en 2010 pour atteindre en 2014 des valeurs de 21,98 M\$, 76,88 M\$, 85,70 M\$ respectivement, à l'exception de l'année 2015 ou on constate une chute de la valeur ajouté pour ces trois secteurs contrairement aux importations qui continue sur la même lancée, une hausse qui est dû à l'augmentation des produits destinée à la consommations finale.

D'après cela on peut en déduire qu'il existe une forte relation entre ces trois secteurs et la quantité de marchandises importés. Concernant l'industrie la relation se situe dans l'importation des matières premières qui sont utilisés dans ce domaine, pour le secteur agricole l'influence des importations se porte sur la quantité des produits chimiques et les engrais ainsi les engins exploitables dans l'agriculture. Enfin pour le secteur des services l'impact demeure sur le domaine des télécommunications et des transports.

2.5.2.2. Participation des secteurs d'activités à la croissance économique

Les secteurs d'activités en Algérie sont considérés comme un atout majeur dans la réalisation du développement économique.

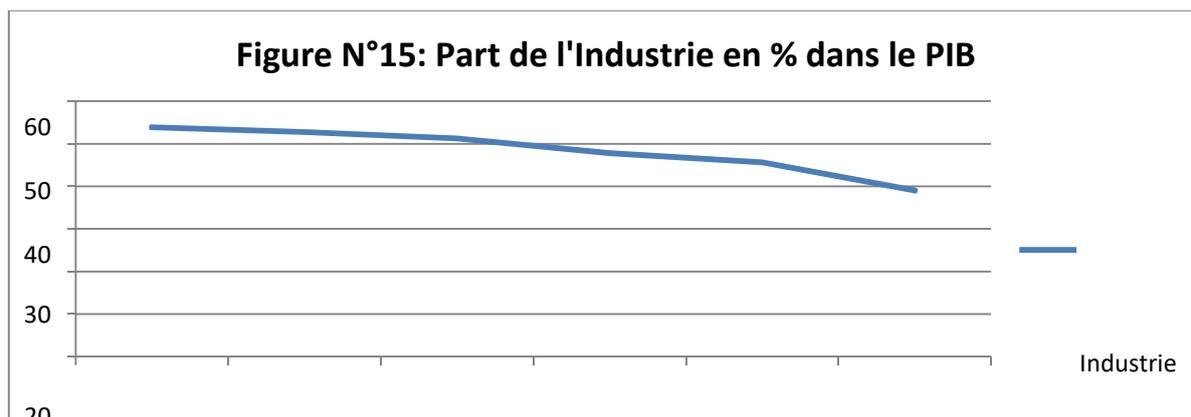
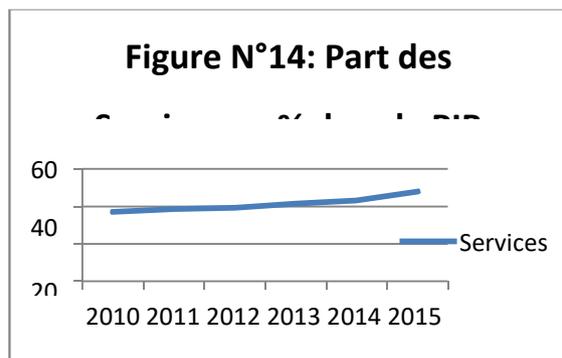
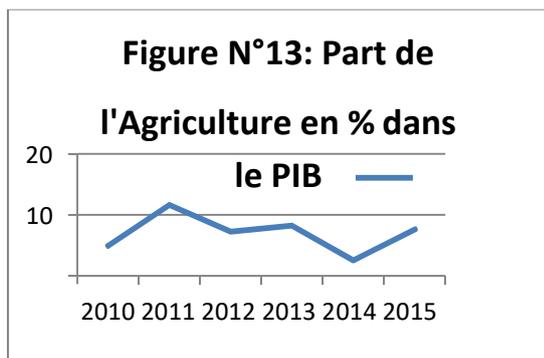
Tableau N°10 : Part des secteurs d'activité dans le PIB (en %) (2010-2015)

secteurs	Agriculture	Industrie	Services
part en % de PIB 2010	4,9	53,85	37,11
part en % de PIB 2011	11,6	52,71	38,67
part en % de PIB 2012	7,2	51,25	39,34
Part en % de PIB 2013	8,2	47,79	41,55

Part en % de PIB 2014	2,5	45,65	43,25
Part en % de PIB 2015	7,6	39,03	47,91

Source : établi à partir de la base des données de la banque d'Algérie

La représentation graphique de l'évolution des parts de ces trois secteurs d'activité dans le PIB est présentée dans les figures ci-après :



Source : établi sur la base des données du tableau N°10.

A partir du tableau et des graphiques précédents on s'aperçoit que le secteur d'industrie est le secteur qui contribue le plus au PIB avec des parts qui dépassent les 45% et cela depuis 2010. On trouve en deuxième position le secteur des services avec des parts qui dépassent les 37%, à l'exception de l'année 2015 où ce secteur prend le dessus sur celui de l'industrie en contribuant avec une part de 47,91% de la valeur totale du PIB par rapport aux secteurs d'industrie qui contribuent avec une part de 39,03%. Le secteur d'agriculture vient en troisième position avec des parts instables qui varient entre 2,5% et 11,6%.

Les importations et le PIB donc sont fortement liés, car les importations sont considérées comme étant un facteur qui permet l'évolution des principaux secteurs d'activité, qui à leurs tours contribuent à l'accroissement du PIB et donc à la réalisation de la croissance économique.

2.2. Entraves au développement du transport maritime en Algérie

Afin de permettre à l'économie algérienne de bénéficier de l'entrée et sorti des conteneurs et des quantités de marchandises transportée dans le but de réaliser une croissance économique forte et qui augmente chaque année. L'Etat Algérien se retrouve face à plusieurs contraintes auxquelles doit faire face.

2.6.1. Les contraintes liées aux infrastructures

Les ports Algériens n'offrent que de faibles tirants d'eau, ainsi que des espaces d'entreposage réduits et étroits, ne pouvant convenir aux exigences des navires récents. De ce fait, ils ne peuvent recevoir que des navires de petites tailles, inférieur à 20 000 tonnes de port en lourd. En ce qui concerne les bateaux spécialisés dans le trafic des conteneurs les ports Algériens peuvent recevoir que des bateaux contenant pas plus de 400 conteneurs, une limite que se situe au-dessous de la moyenne exigée par le trafic mondial (Setti, 2001).

A titre d'exemple on peut citer le port d'Alger, qui est le plus grand port de marchandises diverses du pays, ne peut pas recevoir un 1200 EVP (Equivalent Vingt Pieds) de première génération, à cause des limites imposées par le linéaire de quai (300m maximum) et le tirant d'eau (environ 11,5m). Seul le port de Djen Djen, qui est une réalisation neuve, possède un quai de 18 mètres de profondeur. L'Etat veut s'inspirer de cette expérience pour élargir et développer la surface terrestre de l'ensemble des ports nationaux afin de répondre aux normes exigée par le trafic maritime mondiale.

2.6.2. Les contraintes liées aux temps de séjour des navires

L'Algérie souhaite réaliser une remontée qui lui permet de générer des bénéfices énormes, pour cela elle s'est focalisé sur la réduction des temps de séjour des navires dans les ports qui peut être à l'origine de plusieurs facteurs tel que l'immobilisation pour réparation. Car les armateurs fixent leurs tarifs en tenant compte des risques de séjour prolongé de leurs navires. Il en est de même pour les assurances. A cela s'ajoutent les pénalités comme celles de surestaries⁹, alourdissant ainsi la facture du transport que payera en dernier ressort le consommateur. De ce fait, le transport d'un conteneur de 20 pieds de Marseille-Alger coûte 1100 euros, le même tarif que celui appliquer pour Marseille-Tunis, pourtant sur une distance plus longue.

2.6.3. Les contraintes liées à la réparation navale

La contribution de l'Etat dans la réparation navale comme on la déjà indiquer dans la première

section vas lui permettre d'économiser des sommes importantes et des réductions des temps de séjour des navires dans les ports. Car aujourd'hui on compte plus de 80% des réparations faites sur la flotte algérienne se fait à l'étranger, cela vas permettre de réaliser des économies allant jusqu'à 50 millions de Dollars par ans.

2.6.4. Les contraintes liées à la gestion, et aux temps de séjour des conteneurs

L'Etat s'engage aussi à réduire les temps de séjour des conteneurs qui peuvent être le fait des réceptionnaires, d'attentes d'embarquement et de débarquement ou de dédouanement au port, à travers l'élargissement des terminaux à conteneurs et la création des zones extra- portuaires afin de réduire les délais d'attente. Aussi faciliter et simplifier la procédure de dédouanement pour éviter le risque de surcharge dans les ports.

Tous les contraintes qu'on vient de citer pèse lourdement sur l'économie du pays, car elle contribue au ralentissement de la croissance économique. Mais l'Etat algérien est toujours en garde et s'engage à faire face, afin d'améliorer ces secteurs et optimisé ainsi la rentabilité du pays.

Conclusion au chapitre

Nous pouvons conclure que le trafic maritime en Algérie a connu une évolution rapide et une diversification des produits traités, notamment au cours de la deuxième moitié des années 2000. Une croissance relevée précisément par dans les vracs secs et les marchandises diverses. Ces dernières sont dues au développement de la containerisation, qui connaît à son tour une croissance très élevée ces dernières années.

Une consistance du trafic qui traduit une dynamique industrielle et économique du pays, où les importations totales des ports ont connu un accroissement entre 2002 et 2016, suivi d'une croissance des exportations dont la majorité est constitué des hydrocarbures avec une part de 92% durant la même période. Cette évolution des importations résulte des produits destinés aux industries de transformations et de conditionnement. Le trafic maritime alors est considéré comme un facteur principal du développement économique

Conclusion générale

Conclusion générale

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

L'évolution de l'économie internationale a fortement influencé le développement des modes de déplacement des marchandises. Selon les statistiques fournies en 2016 par la CNUCED, plus de 80% des échanges mondiaux sont effectués par voie maritime. Le transport maritime reste donc le moyen de transport le plus sollicité vu les avantages et les privilèges qu'il procure au progrès et développement du commerce international et aussi au développement économiques des pays.

La caractéristique fondamentale du transport maritime est le déplacement du même objet dans l'espace, il constitue une continuation du processus de circulation des marchandises. Le transport maritime est une partie intégrante des forces productives sociales. Il peut réaliser des liens économiques entre les entreprises, entre les secteurs, entre zones urbaines, et entre les régions par l'achèvement de la tâche du transport.

Face à l'importance de la voie maritime dans l'acheminement du commerce extérieur algérien avec plus de 90% du volume global des échanges effectués. Les maillons maritimes et portuaires, souffrent d'une inadéquation, et se situent en marge des évolutions actuelles de l'industrie maritime mondiale. Une situation qui affecte négativement les prix de transfert des marchandises et les délais de livraison. Cet inconvénient incombe à l'Etat à travers sa balance des devises et sur le consommateur ou le destinataire final qui paie la majoration. L'inadéquation réside dans la structure de la flotte nationale dépourvue de porte-conteneurs et de navires de grandes tailles destinés à la prise en charge des marchandises générales.

La couverture domestique des besoins actuels de l'Algérie dans le domaine de réparation navale ne dépasse pas les 14% suite à l'évolution de sa flotte maritime, l'essentiel des interventions et des arrêts techniques sont effectués dans des chantiers étrangers, ainsi elle constitue une dépense importante pouvant servir à l'investissement dans le domaine où l'Algérie s'est déjà engagée. Ce qui va permettre au pays d'économiser jusqu'à 50 millions de dollars par an.

Le transport maritime en Algérie est confronté à des infrastructures et des équipements portuaires d'un autre âge, répondant mal aux quantités du trafic maritime actuel, à l'exception des ports pétroliers (Arzew, Bejaia, Skikda) plus ou moins adaptés au trafic des hydrocarbures ce qui explique les quantités importantes exportées par ces ports.

En ce qui concerne le transport maritime de marchandises à travers les ports de l'Algérie, qui nous a permis de faire une description de la nature des flux qui transitent ces ports afin d'apprécier le poids de ces derniers dans la croissance économique du pays. Nous avons constaté, notamment la diversification du trafic, due à la spécialisation des ports. Un trafic dominé en tonnage par les hydrocarbures surtout dans les ports pétroliers (Béjaïa, Arzew, Alger), qui s'élève à une part de 92% du volume globale des exportations estimé à plus de 70 millions de tonnes.

Les importations représentent plus de 51 millions de tonnes. Elles concernent les produits agricoles et les denrées alimentaires (19750837 tonnes), des produits industriels (10339579 tonnes) et des marchandises diverses (11492867 tonnes). Ce trafic transite par les trois principaux ports polyfonctionnels d'Oran, d'Annaba et d'Alger.

Les importations de l'Algérie participe fortement dans l'évolution des principaux secteurs qui contribuent à la croissance du PIB du pays, tel que le secteur industriel qui occupe une part de 39,03% du PIB en 2015, le secteur agricole 47,91% du PIB et le secteur des services avec 7,6% du PIB à travers les importations des matières premières, les produits chimiques, les engrais, les moyens de transport...etc.

Il est essentiel pour l'Algérie d'améliorer le secteur de la logistique pour réduire les couts afin de renforcer sa compétitivité et pouvoir ainsi intégrer le système commercial mondial ; seul moyen d'échapper à sa dépendance des recettes des hydrocarbures. D'un autre côté, les frais liés au transport maritime et de manière générale au transit maritime grèvent lourdement le coût de marchandises importantes. Le grave déficit en infrastructure de transport notamment l'inefficience des ports, compromettent fortement les perspectives de croissance durable. La connectivité des transports maritimes, un paramètre clé pour mesurer la facilité d'accès au commerce international. Les services des compagnies de transport maritimes de ligne constituent un réseau mondial qui transporte la plupart des articles manufacturés faisant l'objet du commerce international. Le niveau de connectivité des pays à ce réseau varie.

Au final, notre étude n'ayant pas fait constat de la totalité de l'implication du transport maritime sur la croissance économique en Algérie, et cela est dû au manque de données statistiques des autres indicateurs de croissance économiques ainsi qu'à la non disponibilité des statistiques concernant les importations et exportations en valeur.

LISTE BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie

Ouvrages

- BAUCHET Pierre, «les transports mondiaux, instrument de domination », Economica 1998.
- BRUNET Thierry, FORTE Nadine, GRASLAND Olivier, « Economie de droit », cécile colonne, avril 2006.
- BLANCHARD Olivier et COHEN Daniel, « Macroéconomie », 4eme Edition, Pearson Education, Paris, 2008.
- CHRISTOPHE Gouel, NINA Kousentzoff et HASSAN Salman, « commerce international et transports : tendance du passé et prospective 2020 », in [<http://www.cepii.fr28>], décembre 2008.
- GUELLEC.D et RALLE.P, « les nouvelles théorique de la croissance », Editions la découverte, Paris, 2001.
- NOUSCHI Marc, BENICHI Régis, « La croissance aux XIXème et XXème siècles : Histoire Economique contemporaine », ellipses, 1990.
- NSHUE MboMokime, Alexandre, « croissance économique : une perspective africaine », l'harmattan, Paris, 2014.
- SHUMPETER Joseph. “Capitalisme, socialisme et démocratie ”, payot, édition française de 1951, 1942.
- RODRIGUE Jean-paul, « L'espace économique mondiale : les économies avancé et la mondialisation », presses de l'université du Québec 2000.

Rapports et Documents

- Centre d'études techniques de l'équipement de l'ouest, « focus sur le transport maritime », juillet 2012.
- Rodrigue, J. P. (2000). L'espace économique mondial: les économies avancées et la mondialisation. PUQ.
- NOUSCHI, M., & BENICHI, R. (1990). La Croissance au XIXème et XXème Siècle- Histoire Economique Contemporaine.
- Boutoumi, M., & Hadji, H. E. (2017). Impact du transport maritime sur la croissance économique en Algérie (Doctoral dissertation, Université de bejaia).
- Huart, J. M. (2003). Croissance et développement. Editions Bréal, P12.
- CNUCED, « étude sur le transport maritime », 2015.

- JADOUL Evelyne, « Les indicateurs complémentaire/alternatifs au PIB », Novembre 2015.

-Journée mondiale de la mer, « les transports maritimes », document d'information, 2016.

Articles et Revues

- HUYBRECHTS André, « Revue économique », volume 22, n°1, 1971.
- -JEAN-MARC HUART, « croissance et développement », Bréal, 2003.
-
- -Mr DIEMER. “ La croissance économique” cours en économie générale. Partie II, chapitre 4, IUFM Auvergne.
- -Thomas-Robert Malthus. “Essai sur le principe de population ”,in [<http://www.universalis.fr>] 1798.

Thèses

- -SENOUCI BERKSI Imane, « l’impact de l’intégration financière sur la croissance économique : le cas du conseil de coopération du Golfe», thèse de doctorat en finance, Université de Tlemcen, 2015, P 19-20

Sites Web

- www.assistancescolaire.com
- [www. The international Business community.com](http://www.TheinternationalBusinesscommunity.com)
- www.institut-numérique.org
- www.Energies4.jimod.com
- [www.logistique conseil.com](http://www.logistiqueconseil.com)
- www.lantenne.com
- www.Insee.fr
- www.melchior.fr
- www.Alternatives-economiques.fr
- [www. Futura-science.com](http://www.Futura-science.com)
- www.algerieninfos-saoudi.com
- www.premier-ministre.gov.dz
- www.maghrebemergent.com

Liste des annexes

Annexe N°02 : Les principaux produits importés de 2002 à 2016.

Années	Produits agricoles	Combustibles, minéraux solides	Produits pétroliers	Minerais et produits métallurgiques	Minéraux, produits de construction	Engrais, produits chimiques	Marchandises diverses	Total
2002	11 843 071	966 524	2 307 610	2 291 313	1 454 088	783 329	3 827 094	23 473 029
2003	9 531 632	815 248	2 620 361	2 833 760	2 626 018	843 988	3 922 363	23 193 370
2004	10 535 871	961 002	3 767 479	2 844 931	1 062 438	895 010	4 792 792	24 859 523
2005	12 097 403	769 234	3 946 968	3 275 739	474 544	862 970	5 010 630	26 437 488
2006	10 979 434	906 824	4 611 672	4 145 315	513 737	806 552	5 041 498	27 005 032
2007	11 378 620	963 497	5 705 588	4 015 094	622 846	781 917	6 023 632	29 491 194
2008	13 080 936	836 171	6 655 616	4 895 899	626 379	743 491	7 076 790	33 915 282
2009	12 248 993	364 038	7 801 490	5 701 566	774 271	924 859	5 255 038	33 070 255
2010	13 270 240	443 476	7 103 628	4 038 033	2 788 206	1 015 845	5 536 888	34 196 316
2011	16 365 098	419 893	8 513 208	4 181 858	1 571 076	1 076 913	5 567 328	37 695 374
2012	15 576 194	446 615	10 199 615	5 077 845	3 353 276	1 259 759	6 389 139	42 302 443
2013	16 372 264	282 784	10 953 685	5 182 595	4 718 406	1 352 251	7 254 259	46 116 244
2014	19 103 851	199 075	9 473 664	5 622 816	6 164 606	1 250 852	7 641 994	49 456 858
2015	20 390 226	197 759	10 540 327	6 434 894	6 063 208	1 422 682	11 029 133	56 078 229
2016	19 750 837	62 760	9 357 778	5 430 213	4 846 606	1 051 029	11 492 867	51 992 090
Total	212 524 670	8 634 900	103 558 689	65 971 871	37 659 705	15 071 447	95 861 445	539 282 727

Annexe N°01 : Les principaux produits exportés de 2002 à 2016.

Années	Produits agricoles	Combustibles, minéraux solides	Produits pétroliers	Minerais et produits métallurgiques	Minéraux, produits de construction	Engrais, produits chimiques	Marchandises diverses	Total
2002	26 727		81 872 787	785 708	65 332	1 141 859	706 004	84 598 417
2003	33 643		89 066 212	680 822	22 313	1 273 286	790 391	91 866 667
2004	84 143	22 828	91 101 100	733 793	21 189	1 229 804	940 312	94 133 169
2005	67 060		97 746 037	845 063	37 576	968 719	969 888	100 634 343
2006	65 757		96 119 735	961 180	186 470	1 576 738	1 063 422	99 973 302
2007	46 055		96 942 040	729 047	134 399	1 800 194	1 186 623	100 838 358
2008	44 209		89 621 855	1 040 524	310 448	1 973 680	1 307 641	94 298 357
2009	62 497		83 916 208	774 206	209 905	1 248 505	1 132 165	87 343 486
2010	428 685		79 607 999	474 118	167 430	1 878 233	1 138 858	83 695 323
2011	380 329		77 367 303	111 221	209 499	1 257 747	1 218 017	80 544 116
2012	351 951		72 536 046	71 943	62 929	1 255 436	1 219 409	75 497 714
2013	490 813		68 698 646	68 723	117 991	1 208 101	1 347 696	71 931 970
2014	462 347		72 371 274	35 208	70 920	2 118 751	1 539 401	76 597 901
2015	421 157		71 917 026	24 301	30 092	2 901 551	2 069 410	77 363 537
2016	512 251		70 935 688	1 510	20 558	3 235 537	2 290 159	76 995 703
Total	3 477 624	22 828	1 239 819 956	7 337 367	1 667 051	25 068 141	18 919 396	1 296 312 363

Annexe N° 03 : Les importations et les exportations par grandes catégories de produits de 2015 et 2016.

	Unité: tonne					
Produits	Importations			Exportations		
	2015	2016	Variations %	2015	2016	Variations %
Produits agricoles & denrées alimentaires	20 390 225	19 750 837	-3,14	421 157	512 251	21,63
Animaux vivants	22 451	72 311	222,09	20	-	-100,00
Blé	8 502 929	8 438 363	-0,76	-	-	-
Autres céréales	4 760 892	4 857 514	2,03	-	-	-
Pommes de terre	154 995	85 101	-45,09	-	724	100,00
Fruits et légumes	426 242	322 389	-24,36	1 874	1 861	-0,69
Matières textiles	40 442	43 864	8,46	471	1 386	194,27
Bois	1 550 021	1 302 859	-15,95	-	-	-
Sucre	1 738 093	1 923 216	10,65	397 624	463 065	16,46
Vins et alcools	30 461	44 870	47,30	65	-	-100,00
Lait	161 298	166 066	2,96	-	25	100,00
Semoule & Farine	412	240	-41,75	-	404	100,00
Nourriture pour animaux	1 459 988	1 347 509	-7,70	-	-	-
Oléagineux	805 857	757 107	-6,05	2 539	27 151	969,36
Autres	736 146	389 427	-47,10	18 564	17 635	-5,00
Combustibles, minéraux solides	197 759	62 760	-68,26	-	-	-
houille	-	11 724	100,00	-	-	-
Autres	197 759	51 036	-74,19	-	-	-
Produits pétroliers	10 540 327	9 357 778	-11,22	72 085 112	70 935 688	-1,59
Pétrole brut	75 990	66 640	-12,30	23 887 298	24 789 744	3,78
Hydrocarbures gazeux	717 237	529 305	-26,20	21 667 266	20 635 539	-4,76
Méthane	-	-	-	12 074 223	11 304 509	-6,37
Butane-propane	551 278	508 374	-7,78	8 143 970	7 881 955	-3,22
Ammoniaque	-	-	-	1 252 681	1 280 140	2,19
Autres	165 959	20 931	-87,39	196 392	168 935	-13,98
Hydrocarbures raffinés	9 154 966	8 141 620	-11,07	22 473 442	3 141 173	-86,02
Autres	592 134	620 213	4,74	4 057 106	22 369 232	451,36
Minerais et produits métallurgiques	6 434 894	5 430 213	-15,61	24 301	1 510	-93,79
Minerais	933 025	765 815	-17,92	-	-	-
Ferrailles	2 802	-	-100,00	-	-	-
Métaux ferreux	5 341 384	4 416 613	-17,31	19 659	-	-100,00
Métaux non ferreux	24 341	84 212	245,97	4 642	864	-81,39
Autres / Others	133 342	163 573	22,67	-	646	100,00
Minéraux / matériaux de construction	6 063 207	4 846 606	-20,07	30 092	20 558	-31,68
Minéraux	55 407	51 954	-6,23	10 800	1 400	-87,04
Ciment	5 004 182	3 506 225	-29,93	4 138	599	-85,52
Autres	1 003 618	1 288 427	28,38	15 154	18 559	22,47
Engrais & produits chimiques	1 422 678	1 051 029	-26,12	2 733 465	3 235 537	18,37
Engrais naturels	130 407	129 453	-0,73	1 303 088	1 242 648	-4,64
Phosphate	24 319	74 796	207,56	1 290 988	1 230 127	-4,71
Autres	106 088	54 657	-48,48	12 100	12 521	3,48
Engrais manufactures	159 178	59 545	-62,59	1 405 278	1 972 780	40,38
Produits chimiques	1 133 093	862 031	-23,92	25 099	20 109	-19,88
Marchandises diverses	11 029 137	11 492 867	4,20	2 069 408	2 290 159	10,67
Véhicules, matériels de transports	685 282	471 097	-31,25	108 389	160 366	47,95
Matériels agricoles	30 366	11 539	-62,00	13	25	92,31
Machines, moteurs, appareils & pièces	1 457 054	2 744 410	88,35	11 013	335 201	2 943,81
Verre	94 822	11 584	-87,78	302	1 511	400,33
Cuirs & textiles	50 911	59 191	16,26	477	749	57,02
Autres (Transactions spéciales)	8 710 703	8 195 045	-5,92	1 949 214	1 792 307	-8,05
Total	56 078 227	51 992 091	-7,29	77 363 534	76 995 703	-0,48

