

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES
SCIENCES GESTION.**

Département des Sciences Commerciales

**Mémoire de fin de Cycle
Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales**

Option : Finance et Commerce International

Thème

**La place du transport maritime par conteneurisation dans le commerce international :
Cas du port de la wilaya de Bejaia (agence NASHCO)**

Réalisé par :

1-Djabri hanane
2- Issad sara

Encadreur :

Membre du Jury

Président :

Examineur :

Promotion 2016-2017

Remerciement

Tout d'abord, nous aimerions remercier Dieu le tout puissant, de nous avoir donné la force et la patience de pouvoir mener ce travail à terme.

Ce mémoire n'aurait pas été possible, sans la contribution et le soutien des membres de nos familles qui ont patienté avec nous jusqu'à l'achèvement de ce travail.

Nous souhaitons exprimer notre profonde gratitude à notre encadreur monsieur Kirouini Merci d'avoir fait preuve de patience et de gentillesse, merci de nous avoir épaulé et guidé tout au long de ce travail.

Nos respectueux sentiments au personnel de la société national Shipping Compagnie et également à toute personne au sein du port Bejaia qui s'est bien occupé de nous durant notre quête de savoir et nous a consacré tout son temps pour répondre à toutes nos questions.

Nos remerciements sont également adressés à tous les enseignants de la faculté SEG.C.

Enfin nous tenons à remercier tous ceux qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce modeste travail.

Dédicaces

Je remercie dieu de m'avoir donné la force de faire ce chemin.

Je dédie ce modeste travail à mes chers parents pour leurs soutiens dès ma naissance. Et qui n'ont été toujours près de moi et qui ont jamais arrêté de m'encourager et leur patience n'ont parmi réaliser mes ambition atteindre mes objectif.

A tous mes sœurs : hassina, razika, karima, souad, aicha, fahima, et leurs maris.

A mes frères : fahem et Hakim.

A mes nièces et neveux.

A tous mes amis.

SOMMAIRE

Liste des abréviations

Liste des tableaux

Introduction générale.....1

Chapitre I : Le transport maritime des marchandises et le commerce international

Introduction

Section 1 : Aperçu sur le commerce international.....3

Section2 : Généralité sur le transport maritime des marchandises.....13

Section 3 : Les principaux intervenants et les documents du transport maritime international des marchandises.....21

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port du Bejaia

Introduction

Section 1 : Présentation générale du port de Bejaia.....27

Section 2 : Présentation de l'organisme d'accueil(NASHCO).....37

Section 3 : Le trafic maritime du port de Bejaia.....45

Conclusion

Conclusion générale.....60

Bibliographie.....

Liste des annexes.....

Table des matière.....

Liste des tableaux

Numéro du tableau	intitulé	page
TABLEAU N°1	Les conventions de l'organisation maritime internationale (OMI)	5 6 7
TABLEAU N°2	La classification des incoterms	10
TABLEAU N°3	Les différents frais commerciaux	48 49 50
TABLEAU N°4	L'évolution d'escale d'un navire (2011-2016)	50
TABLEAU N°5	Rétrospectif du trafic de marchandises par mode de conditionnement	53 54
TABLEAU N°6	Trafic de l'hydrocarbure selon les pays provenance (2015)	55
TABLEAU N°7	Evolution du trafic conteneur de l'EPB (2011-2016)	61
TABLEAU N°8	Trafic conteneur par pays de provenance et des destinations	62

➤ La liste des graphiques

Numéro de la figure	intitulé	Page
Graphique N°1	La part des modes de transport de marchandises les plus utilisés sur les réseaux national durant l'année 2014	35
Graphique N°2	La part des modes de transport de marchandises les plus utilisés sur les réseaux international durant l'année 2014	36
Graphique N°3	Evolution de tonnage de NASHCO (2011-2016)	51
Graphique N°4	Evolution de nombre des Navires de NASHCO (2012-2016)	51
Graphique N°5	Evolution la moyenne entre sortie et entrée de NASHCO	52
Graphique N°6	Evolution du trafic hydrocarbure (2005-2015)	54
Graphique N°7	Evolution du trafic céréales (2005-2015)	56
Graphique N°8	Evolution du trafic de bois (2005-2015)	56
Graphique N°9	Evolution du trafic des métaux ferreux (2005-2015)	57
Graphique N° 10	Evolution du trafic du ciment (2005-2015)	58
Graphique N°11	Evolution du trafic de sucre (2005-2015)	58
Graphique N°12	Evolution du trafic roulier (2005-2015)	60
Graphique N°13	Evolution du trafic conteneur (2011-2016)	61

Liste des abréviations

B

B/L: Bill of Lading.

BIMCO: the Baltic and International Council.

BMT: Bejaia Mediterranean Terminal.

C

CCI : Chambre de Commerce International.

CDD : contrat à durée déterminée.

CDI : contrat à durée indéterminé.

CMA : Code Maritime Algérien.

CFR: Cost and Freight.

CIF: Cost, Insurance and Freight.

CIP: Carriage Insurance Paid to.

CIV : conditions internationales de vente.

CNAN : compagnie national algérienne de navigation.

CNUDCI : Commission des nations unies pour le droit commercial international

CPT: Carriage Paid To.

D

DA : Dinard Algérien.

DAF : Delivred At Frontier.

DAP: Delivered At Place.

DAT: Delivered At Terminal.

DDP: Delivred Duty Paid.

E

E.P.B : Entreprise Portuaire de Bejaia.

ETA : Estimation du temps d'arrivé.

E.V.P : équivalant vingt pieds.

EXW : Ex Works.

F

FAP : Franc d'Avaries Particulières.

FIA: Frias intervention d'agance.

FCA: Free Carrier.

FOB: Free On Board.

FSA: Free along Ship.

G

GEMA : générale maritime.

k

KM : kilomètre.

N

NASHCO : national shipping compagnie.

M

M : mètre.

MD : marchandises divers.

O

OMC : Organisation Mondial de commerce.

S

SPA : Société Par Actions.

T

TM : transport maritime.

TVA : taxe sur valeur ajoutée.

TSP : taxe séjour portuaire.

V

VD : Vent départ.

Introduction générale

Introduction générale

Il est important de revenir sur l'apparition du transport maritime ou l'homme avait découvert qu'il pouvait faire flotter des radeaux, bien avant d'avoir inventé la route. Ce dernier exploite les mers et les océans afin de satisfaire ses besoins. Avec cette voie maritime l'évolution économique et le développement de l'industrie ont participé aux développements des échanges internationaux avec l'ouverture vers l'extérieur qui a pris fin à l'autarcie.

Au sein de l'économie mondiale, aucune nation n'est isolationniste en matière de produit et technique et capacité de production, les différents pays sont impliqués à travers le processus d'échange dans le but de détenir les biens et les services nécessaires et indispensables pour le développement de leurs économies. Ainsi le fait d'améliorer les techniques du transport maritime et les conditions socioéconomiques, donne un énorme avantage pour faciliter les échanges.

Le commerce extérieur conduit au développement du transport maritime qui engendre à son tour l'accélération des échanges internationaux, ce qui reflète la complémentarité existante entre ces échanges et ce mode de transport.

Le développement des économies a induit la multiplication des transactions entre pays. Ces échanges s'effectuent principalement par divers moyens de transport, dont 95% se font par voie maritime.

L'industrialisation croissante et la libéralisation des économies nationales ont alimenté le libre-échange et l'augmentation des produits de consommation sur le marché. Les progrès techniques de leur part ont contribué à rendre les transports maritimes toujours plus efficaces et rapides.

Le transport maritime de marchandises est le leader des modes de transports dans le commerce international malgré la concurrence accrue des autres modes de transport. Cependant il est le mode de transport le plus économique pour l'enchaînement des marchandises, des produits lourds et volumineux sur longue distance. Il est surtout utilisé par des pays qui détiennent des frontières maritimes, ce qui permet de développer leurs commerces extérieurs. Pour toutes ces raisons il est considéré comme l'un des principaux moteurs des échanges internationaux. Il joue également un rôle fondamental et dynamique au sein du commerce international grâce à l'efficacité accrue des techniques humaines et aux coûts les plus bas.

Le port est un élément essentiel dans la chaîne du transport maritime qui participe aux développements de celui-ci par l'accueil des navires qui disposent d'une grande surface. Ainsi, le port de Bejaia est parmi les plus dynamiques en Algérie et engendre une concurrence intense entre les compagnies maritimes en matière de service et de capacité.

Introduction générale

Dans le cadre de la préparation de notre mémoire de fin de cycle, nous avons effectué notre stage au sein de (l'agence national compagnie shipping) pendant une durée d'un mois, ainsi notre méthodologie de recherche sera fondée dans la première partie sur la recherche bibliographie

Ainsi notre thème intitulé la place de transport maritime des marchandises dans le développement du commerce: cas du port de Bejaia (agence NASHCO).

La question posée par notre travail est de savoir quelle est la place du transport maritime dans le développement du commerce ?

Pour bien cerner notre objet de recherche, il est nécessaire de former d'autres questions secondaires :

- Quelle est la relation entre le transport maritime des marchandises et le commerce.
- Quelle est le rôle que joue l'agence NASHCO dans le développement du port de Bejaia.

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

Hypothèse 01 : Le transport maritime est le pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation, 90% du volume totale de marchandises sont transportées par voie maritime et manutentionnés dans le port.

Hypothèse 02 : Le port de Bejaia est la première plate-forme portuaire national, au plan du trafic de marchandises avec un volume remarquable et consiste le deuxième port en Algérie.

Pour pouvoir répondre aux différentes questions posées et infirmer ou conformer à nos hypothèses, nous adoptons une méthode de recherche basée sur la recherche bibliographique au sein de la bibliothèque de l'université Bejaia, des rapports de l'EPB et des sites internet.

Pour ce fait, notre essai de recherche est structuré en deux chapitres comme suit :

- Le premier chapitre est d'ordre général sur le transport maritime des marchandises et le commerce international. Il est réparti en trois section, la première section intitulé aperçue sur le commerce international, la deuxième est intitulé généralité sur le transport maritime des marchandises, et enfin les principaux intervenants et les documents dans le transport maritime international des marchandises.
- Le deuxième chapitre sur la place de transport maritime dans le développement du port de Bejaia. Il est partagé en trois sections, la première section est intitulé la

Introduction générale

présentation générale du port de Bejaia, la deuxième est intitulée présentation de l'organisme d'accueil, et enfin le trafic maritime du port de Bejaia.

Chapitre I

Le transport maritime des marchandises et le commerce international

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

Chapitre 1 : le transport maritime des marchandises et le commerce international

Introduction

Grace au développement très rapide du commerce international, et le degré d'ouverture nombreuse d'économies, le transport maritime connait un progrès considérable au niveau international.

Ainsi il est le mode de transport le plus utilisé pour le commerce international car constitue le principal vecteur et moteur essentiel de la nouvelle économie mondial.

Les documents du transport occupent une place centrale dans le commerce international aussi bien pour les exportateurs que l'importateur. Car ils permettent de déterminer le mouvement de la marchandise et de support de preuve de gestion et de contrôle de l'exécution d'un transport de marchandises sur un navire donnée.

A cet effet, ce chapitre structuré en trois sections. La première section sera consacré au commerce international, la deuxième section elle est d'ordre générale nous parlerons de transport maritime et la dernière section se penchera sur les principaux intervenants et principaux documents du transport maritime de marchandises.

Section 01 : Aperçu sur le commerce international

Dans cette section nous allons parler de la notion de commerce international, l'évolution du celui-ci et la croissance des échanges mondiaux.

1. La notion du commerce international

Les pays sont impliqués à différents degrés dans le processus d'échange afin de se pourvoir de produits et services déficitaires mais aussi pour parfaire la production dans certains secteurs économique, la mondialisation des échanges s'accompagne aussi d'une mondialisation de production.

Il existe par ailleurs une logique derrière, le commerce international qui s'explique par la structure économique et industrielle des nations impliquées, mais aussi par d'autres facteurs comme la distance, des réseaux politique, les taux de change et ces avantages réciproque que tirent les pays des échanges contractés.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

Le commerce international expose la portée des processus de mondialisation à travers une indépendance spatiale croissante entre les diverses composantes du système mondial. L'indépendance implique ici des relations par lesquelles circulent du capital, de fret de l'information et des services par voie d'échange, le commerce tourne ainsi autour d'un transport d'une possession quelconque vers un contractant en retour généralement d'une équivalence monétaire¹.

2. Évolution du commerce international

Depuis l'antiquité, les échanges commerciaux entre les peuples, sont à l'origine des progrès de l'humanité. Aujourd'hui, le commerce international est l'ensemble des opérations à but lucratif, qu'il s'agisse de l'échange des biens, des services ou des transferts financiers.

2.1. La période avant le 18^{ème} siècle

Les échanges passent par des grandes périodes depuis l'antiquité de prospérité commerciale remarquable comme à Athènes au 5^{ème} siècle avant J-C, sous l'empire Romain au 2^{ème} siècle après J-C, ou les grandes cités de l'Italie du nord à partir du 13^{ème} siècle. Ces dernières civilisations naissent aux premiers échanges pour commerce moderne fondé sur l'assurance, la comptabilité en partie double et les lettres de changes pour des paiements transférés à longue distance.

Jusqu'au 16^{ème} siècle, le monde est demeuré relativement cloisonné en divers espaces culturels. Des relations de longues distances ont pu s'établir entre ces mondes à travers des voies maritimes transocéaniques, mais les échanges d'homme, de biens ou d'idée étaient trop faibles et exceptionnels pour rendre ces mondes véritablement interdépendants et intégrés.

2.2. La période après le 18^{ème} siècle

Au cours de 18^{ème} siècle, la révolution industrielle qui s'ensuit en Grande Bretagne ont généré pour la première fois dans l'histoire une croissance économique moderne.

Durant cette période, la croissance du commerce international a toujours été plus forte que la croissance économique globale à l'exception de la période entre deux guerres (1913-1950).

¹ ZAIDI. Hachemi, la place de transport maritime de marchandise dans commerce international, Mémoire de licence, université Bejaia, économie internationale, 2007/2008, p21.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

A partir de la révolution industrielle, et grâce à sa maîtrise des mers et sa suprématie militaire, l'Europe a occupé une place hégémonique dans l'économie et les échanges mondiaux jusqu'à la première guerre mondiale.

Entre 1720 et 1913, la croissance du commerce international représentait une fois et demi celle du PIB.

Le 19^{ème} siècle marqué par la transition entre monde traditionnel du 18^{ème} siècle et le monde industrialisé que sera 20^{ème} siècle. Entre le début du 18^{ème} siècle et la fin du 19^{ème} siècle, le niveau de vie des pays touché par la révolution industrielle s'est trouvé multiplié par plus de 1,5 le volume des échanges internationaux par plus de 100 et celui de la production mondiale de biens industriels par plus de 200.

Tableau N° 01 : La valeur (millions £ aux prix et croissance sur 100 ans %) du commerce mondial au XIX^{ème} siècle.

Année	1750	1820-30	1830-40	1840-50	1850-60	1860-70	1870-80	1880-90
Valeur	153	315	410	662	1058	1616	2483	3497
taux	-	10,1	30,2	61,5	59,5	52,7	53,7	43,4

Source : KUZNETS. Simon, histoire de commerce international, p6.

L'accélération décisive des échanges internationaux début à partir de 1850 qui coïncide avec l'avènement de la production de masse en Angleterre et en France. Le volume du commerce mondial a été multiplié par 25 au cours du siècle, soit au rythme de 3,3 par an. La croissance des exportations mondiale a été deux fois plus rapide que la production globale, et, virtuellement dans tous les pays de 1870 à 1913. Le rapport exportation-hors service-sur le BIP mondiale est passé de 1 en 1820 à 4,6 en 1870 et 7,9 en 1913. A la veille de la première guerre mondiale, la part des échanges internationaux dans la production a atteint un sommet historique qui ne sera retrouvé qu'après les années 1970(10,5 en 1973).

Au cours de 20^{ème} siècle, les Etats Unies et dans une moindre mesure le Japon a rattrapé puis dépassé l'Europe.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

Le commerce international s'organise suivant une division internationale relativement hiérarchique avec des pôles de développement qui concentrent capital et innovation. Le progrès technique dans les transports et les communications est un facteur déterminant des échanges.²

3. La croissance des échanges mondiaux

3.1. Notion des échanges mondiaux

Les échanges internationaux, notion moins restrictive que celle afférente au commerce international (importations et exportations de biens physiquement identifiables), englobent toutes les transactions portant sur les opérations d'achat et de vente de produits et de services à l'étranger. L'internationalisation (processus d'ouverture des économies nationales) est un processus d'intégration économique irréversible et concerne aussi bien les opérations commerciales que productives ou financière.³

Tableau N° 02 : Volumes du commerce des marchandises des exportations

Année exportation	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 ^P	2017 ^P
Economie développées	13,4	5,1	1,1	1,7	2,4	2,6	2,8	3,8
Économie en développement et émergentes	15,2	5,9	3,8	3,8	3,1	3,3	3,1	3,3
Amérique du nord	19,4	6,6	4,5	2,8	4,1	0,8	1,9	4
Amérique du sud et centrale	4,5	6,4	0,9	1,2	-1,8	1,3	3,1	1,9
Europe	11,5	5,5	0,8	1,7	2	3,7	3,4	4,1
Asie	22,8	6,4	2,7	5	4,8	3,1	3,4	0,4

Source : Réalisé par nos soins à partir de :

OMC, l'économie mondiale et le commerce en 2014 et au début de 2015 (rapport sur commerce mondial 2015), disponible sur site http://www.wto.org/french/res_booksp_f/wrt15-1_.pdf les années 2010 et 2012, A partir des années 2012,2013, 2014,2015,2016,2017 , OMC, la croissance

²KHEYER. Mohamed et ZERKOULANE. Nourdine, La politique maritime algérien après la libéralisation du commerce extérieur, mémoire licence, économie et finance, université Bejaia, 2008, p 04/05.

³ M. ALAIN Deppe professeur AMIENS, marketing international, séquence 1 : les fondements du commerce international : approches historique, théorique et organisationnelle, http://www.foad-mooc.auf.org/IMG/PDF/séquence_1-2.pdf p2.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

du commerce restera modérée en 2016 car des incertitudes présent sur la demande mondiale, disponible sur site http://www.wto.org/french/news_f/pres16_f/pr768_f.htm.

P : les chiffres prévisionnels.

Ce tableau indique le volume des exportations dans différents pays,

Nous remarquons que les économies des pays développer ont connu une baisse entre 2010 et 2012 de 3,41%, ce recul peut s'expliquer principalement par la crise de 2007 qui se propage dans le monde avec certaines conséquences (faillite des banques, le chômage)⁴. Puis nous observons une augmentation entre 2013 à 2017 soit de 6,78%, cette augmentation est due à la hausse des produits primaires.

Économie des pays en développement et émergent : elle a connu une baisse pendant l'année 2010 à 2016 soit une baisse de -5,87%. Cette baisse est due à la baisse des prix de pétrole, à la charge de la dette et le risque politique⁵. Puis nous observons une augmentation en 2015 et 2017. Cette augmentation est due à la remontée progressive des prix des produits de base et la reprise de la Russie et au Brésil, sorte de récession.

L'Amérique du nord : elle a connu une baisse soit de -4,32 % en 2010 à 2016. Cette baisse est due à la volatilité financière, à l'incertitude des taux de change et à l'instabilité des politiques monétaire⁶. Puis nous remarquons une augmentation pendant 2014 et 2017 qui est due à la hausse des cours de dollars et qui s'explique par des raisons multiples, revers économique survenus pendant l'année.

Amérique du sud et centrale : en 2011 nous avons enregistré une augmentation de 6,4% par rapport à l'année 2010 à cause de la forte hausse du volume des échanges. Puis elle a connu une baisse pendant 2012 à 2014 cette baisse est due à celle des prix de pétrole et en l'absence de réformes structurelle la faiblesse de croissance risque de se maintenir à la venir.

En Europe : on remarque une augmentation lente en raison de la faible demande d'importation dans la région, après une baisse en 2012 qui est due à la crise de la zone euro, freinage de la Chine⁷.

⁴ Rapport d'OMC, communiqué de presse, 2016 ;

⁵ Rapport de la banque mondiale, l'investissement public peut doper l'investissement privé.

⁶ Rapport d'OMC, 2015.

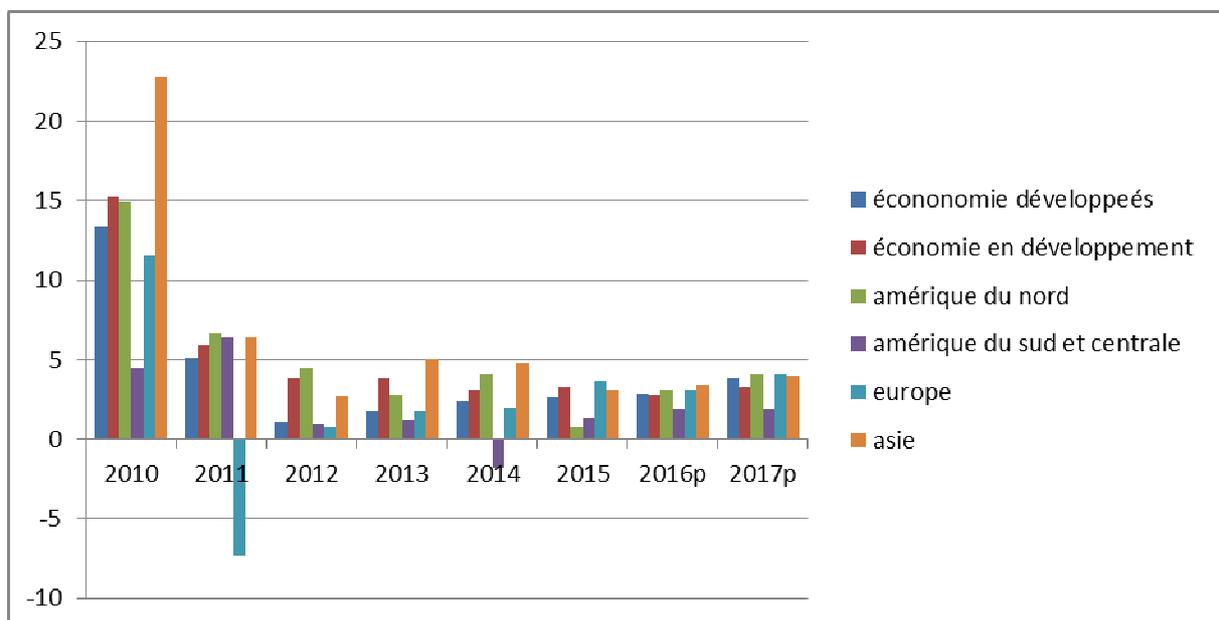
⁷ Rapport d'OMC, et pendant ce temps-là, l'économie mondiale.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

Amérique du sud et centrale : en 2011 nous avons enregistré une augmentation de 6,4% par rapport à l'année 2010 à cause de la forte hausse du volume des échanges. Puis elle a connu une baisse pendant 2012 à 2014 qui est due à la baisse des prix de pétrole, aux autres produits de base, à une fluctuation de taux de change et la volatilité financière due à la divergence des politiques monétaires de pays.

En Asie : elle a connu une baisse de 2010 à 2017 soit une baisse de -6,22%. Cette dernière est due à la fluctuation du volume des exportations asiatique ralentissent depuis 2011 ce phénomène ne s'explique pas seulement par le faible rythme de progression de la croissance mondiale des investissements mais aussi par l'affaiblissement récent de la croissance chinoise. Puis nous observons une augmentation en 2013, cette augmentation est due à l'accélération à la faveur d'un regain de confiance et de politiques accommodantes, et grâce à une hausse des investissements privés de l'atténuation de l'ajustement à la baisse des prix des produits de base et de la stabilisation des cours.

Graphique N° 01 : Volume de commerce des marchandises des exportations



Source : Graphique réalisé par nos soins à partir des données du tableau 2.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

Tableau N° 03 : Volume de commerce des marchandises des importations

Importations	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 ^P	2017 ^P
Economies développées	10,9	3,4	-0,1	-0,2	3,5	4,5	3,3	4,1
Economies en développement et émergentes	18,2	7,7	4,9	5	2,1	0,2	1,8	3,1
Amérique du nord	15,8	4,3	3,2	1,2	4,7	6,5	4,1	5,3
Amérique du sud et centrale	21,1	12,1	0,7	3,6	-2,2	-5,8	-4,5	5,1
Europe	9,9	3,2	-1,8	-0,3	3,2	4,3	3,2	3,7
Asie	18,3	4	3,7	4,8	3,3	1,8	3,2	3,3

Source : Réalisé par nos soins à partir de :

OMC, l'économie mondiale et le commerce en 2014 et au début de 2015 (rapport sur commerce mondial 2015), disponible sur site http://www.wto.org/french/res_booksp_f/wrt15-1_.pdf les années 2010 et 2012, A partir des années 2012,2013,2014,2015,2016,2017 , OMC, la croissance du commerce restera modérée en 2016 car des incertitudes présent sur la demande mondiale , disponible sur site http://www.wto.org/french/news_f/pres16_f/pr768_f.htm.

P : les chiffres prévisionnels.

Ce tableau indique le volume des importations pour différents pays.

Économie développées : il a connu une baisse de 2010 à 2016 soit de -4,73% le ralentissement donné que la faiblesse dans les grand pays développée freine la reprise mondiale et risque de menacer la stabilité économique. Puis nous observons une augmentation en 2015 et 2016, cette hausse est due à la baisse des prix des produits de base et le recul des investissements directs étrangers.

Economie en développement et émergentes : il a connu une baisse de 2010 à 2016 soit de -6,27%. Cette baisse est due à la hausse des prix du pétrole et l'endettement public. Puis nous remarquons une augmentation en 2013 et 2017 qui sont due à la hausse limitée des prix des produits de base.

Amérique du nord : il a connu une baisse pendant 2010 à 2013 soit de -8,05%. Cette baisse est due à la dépréciation de dollar. Puis nous observons une augmentation en 2014 à 2017, est

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

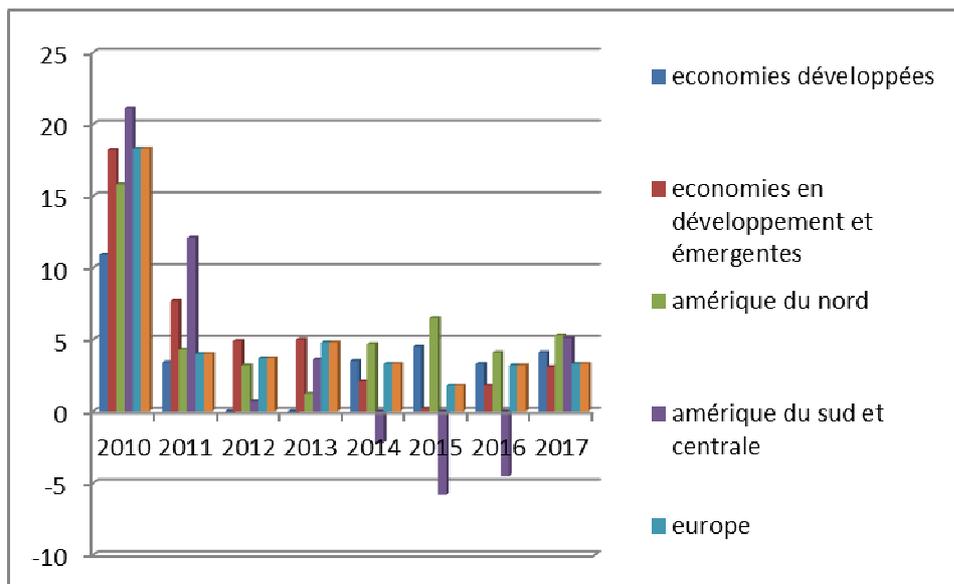
due La relance budgétaire plus expansionniste pourrait rapidement stimuler la croissance à l'intérieur et à l'extérieur.

Amérique du sud et centrale : a connu une baisse de 2010 à 2016 cette baisse est due au ralentissement des investissements, causé par les incertitudes entourant les politiques publiques aux États-Unis. Puis nous remarquons une augmentation en 2013 et 2017, cette augmentation est due à la fuite des capitaux des pays émergents à la suite de l'annonce du resserrement de la politique monétaire, et la baisse des prix des matières premières.

Europe : a connu une de ces importation pendant 2010 à 2013 cette baisse est due au risque politique et la dissension interne en Turquie. Puis nous remarquons une augmentation de 2013 à 2017 cette augmentation qui est due à la reprise progressive du commerce intra –UE en 2014 et 2015 ce rebond est expliqué par des mesure que s'estompaient les effets négatifs de la crise et des dettes de souverains en Europe.

Asie a connu une baisse de 210 à 2016, puis nous remarquons une augmentation en 2013 et 2017, cette augmentation est réalisée grâce à une amélioration des investissements agricoles et des dépenses d'infrastructure, et continuant à bénéficier de la robustesse et de l'expansion en Inde.

Graphique N°0 2 : Volume de commerce des marchandises des importations



Source : Graphique réalisé par nos soins à partir des données du tableau 3.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

Tableau N° 04 : Le PIB réel mondial aux taux de change du marché

PIB	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 ^P	2017 ^P
Economies développées	2,6	1,5	1,1	1	1,7	1,9	1,8	2
Economies en développement et émergentes	7,5	5,9	4,7	4,5	4,2	3,4	3,5	4,2
Amérique du nord	2,7	1,9	2,3	1,5	2,4	2,3	2,3	2,5
Amérique du sud et centrale	6,3	5,1	2,8	3,3	1	-0,1	-1,7	1,1
Europe	2,3	2	-0,2	0,4	1,5	1,9	1,8	2
Asie	7,2	4,2	4,4	4,4	4	4	4	3,9

Source : Réalisé par nos soins à partir de :

OMC, l'économie mondiale et le commerce en 2014 et au début de 2015 (rapport sur commerce mondial 2015), disponible sur site http://www.wto.org/french/res_booksp_f/wrt15-1_.pdf les années 2010 et 2012, A partir des années 2012,2013,2014,2015,2016,2017 , OMC, la croissance du commerce restera modérée en 2016 car des incertitudes présent sur la demande mondiale , disponible sur site http://www.wto.org/french/news_f/pres16_f/pr768_f.htm.

P : les chiffres prévisionnels.

Ce tableau indique le volume du PIB réel mondial aux taux de change du marché dans les différents pays. en 2010, dans les économies développées il y a une augmentation de 2,6% par rapport à l'année 2011 principalement par la crise de 2007 est se propage dans le monde avec plusieurs conséquences (faillite des banque, le chômage). A partir des années 2011 jusqu'en 2013 il a diminué en valeur en raison de la fluctuation des taux de changes et de la baisse des prix des produits de base, cela pourrait entraver la croissance économique déjà fragile des pays en développement. En 2014 jusqu'en 2017 il y a une augmentation légère à cause de plusieurs facteurs qui ont contribué a ces résultats médiocres, parmi cela le ralentissement économique et par la chutes des prix du pétrole.

Economie en développement et émergent : une augmentation de 7,5%. Par rapport à l'année 2011 est enregistré cette hausse est due à la baisse de prix de pétrole à la charge de la dette et le risque politique. A partir des années 2012 jusqu'à 2017 il y a une baisse stable.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

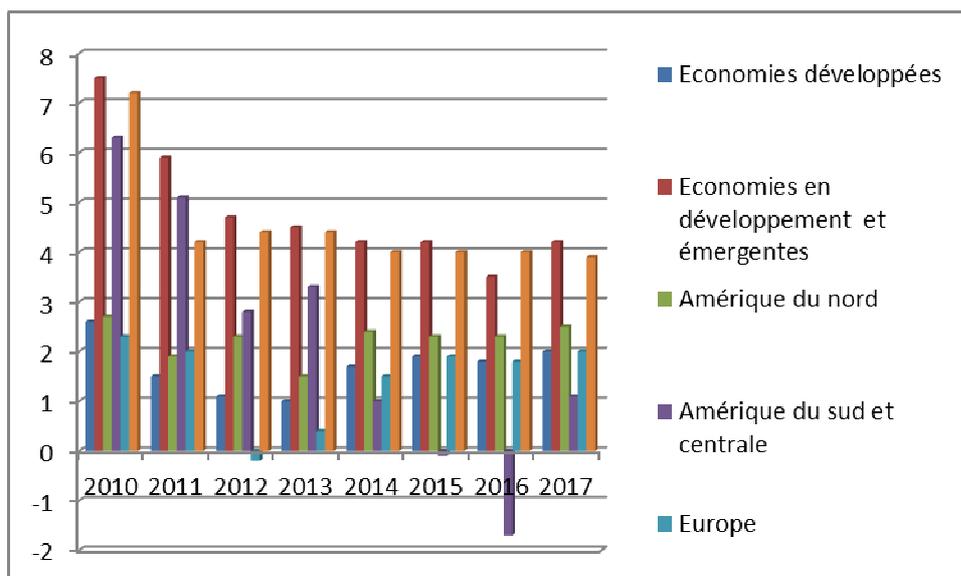
Amérique du nord : a connu une baisse en 2011 jusqu'en 2013, cette baisse due à la volatilité financière, à l'incertitude des taux de change et à l'instabilité des politiques monétaires. Puis nous observons en 2012 et 2014 jusqu'à 2017 qu'il y a une stabilité.

Pour l'Amérique du sud et centrale : nous avons enregistré une augmentation de 6,3% En 2011 il y a une baisse légère de 5,1%, à partir des années 2012 jusqu'à 2014 de volume de. En 2015 et 2016 il y a une baisse négative du volume du PIB due principalement à la grave récession qui a sévi au Brésil, mais les difficultés rencontrées par d'autres pays de la région ont également contribué à ce résultat négatif. En 2017 reste stable et positifs

Europe : en 2010 nous avons enregistré un faible PIB de 2,3% cette faiblesse est due aux risque politique et la dissension interne en Turquie. Et aussi pour année 2012, reste stable à partir des années 2013 jusqu'à 2017 ou il y a une faiblesse.

Asie : en 2010 nous avons enregistré une augmentation de 7,2% cette augmentation est causé par une amélioration des investissements agricoles et des dépenses d'infrastructure, et continuant à bénéficier de la robustesse de l'expansion en Inde. En 2011 il y a une baisse de 4,2% cette baisse est due à la faiblesse des rythmes de progression de la croissance mondiale des investissements ou par l'affaiblissement récent de la croissance chinoise. A partir des années 2012 jusqu'à 2017 ou il y a une stabilité.

Graphique N° 03 : Le PIB réel mondial aux taux de change du marché.



Source : Graphique réalisé par nos soins à partir du tableau 4.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

Section 2 : généralité sur le transport maritime des marchandises

Dans cette section nous allons parler de définition du transport maritime, et du transport maritime de marchandise, l'évolution de la législation de ce dernier et enfin nous allons parler des incoterms.

1. historique et évolution de transport maritime

« Révolution des transports maritimes » considéré comme étant la mutation brutale des modes de transport par mer qui est opérée à partir du milieu XXe siècle et qui a affecté tous le domaine liés à la navigation elle-même : révolution technologique, révolution financière, révolution commerciale, mais également révolution géographique, cette époque voyant une refonte totale des itinéraires de trafic et un remodelage des ports et seuils. Il ne s'agit pas d'un progrès continu des procédés de transport de marchandises ou de passagers par mer tels qu'ont pu les connaître les siècles précédents.⁸

1. Historique de transport maritime

1.1 Le transport maritime d'autrefois : un trafic dangereux et couteux.

Au début de l'ère du transport maritime, les marchandises étaient extrêmement convoitées d'où l'existence des pirates mais aussi de corsaires.

En plus d'être dangereux, le voyage maritime était également très long : la vitesse de navigation dépendait beaucoup de la force du vent, les routes maritime n'étaient pas optimisées (ont été autrefois obligés de faire d'énormes détours, notamment pour passer de l'océan atlantique à l'océan pacifique).

La lenteur et la dangerosité de ce mode de transport ont été pendant longtemps excrément couteuses. Mais des solutions ont été par la suite inventées pour remédier à ce problème.

⁸ LOUCHET. André, la révolution des transports maritimes : rôle de l'histoire ou révolution technique, disponible sur : <http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes-2009/louchet/article.html>.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

1.2. Des solutions pour améliorer le transport maritime

1.2.1. 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 permet 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 emprunt ce canal, ceux-ci sont obligés de réserver leur passage un an avant, prouvant ainsi son succès. Les trop gros sont encore incapables de passer, ces bateaux se nomment les (over panama) étant obligés de passer, par le sud et le détroit de Magellan s'ils veulent atteindre le pacifique depuis l'Atlantique.

Aujourd'hui on prévoit d'approfondir le canal de panama afin de permettre le passage de plus grands cargos.

1.2.2. L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux

En 1769, l'alliance de la machine à vapeur et de la métallurgie, en essor grâce au charbon, est révolutionnaire pour l'économie du transport. C'est grâce à la révolution industrielle que la force humaine (galériens) était remplacée par les fameuses machines à vapeur.

La machine à vapeur produit un travail mécanique en utilisant la vapeur d'eau chauffée, elle permet donc de réduire les coûts et le temps de trajet sont réduits celles-ci ont également permis l'essor du transport ferroviaire : les trains reliant des ports comme Dunkerque avec de grandes villes comme Paris.

1.2.3. 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 nécessite autrefois beaucoup de main d'œuvre pour pouvoir tout décharger.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

De nos jours de nouvelles méthodes ont été inventées permettant un temps de déchargement rapide (30 seconde) notamment le (Roll –on Roll of) permettant de décharger grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. Ce temps de déchargement moins long la conservation des marchandises, l'invention du conteneur a permis aussi de renforcer la sécurité des marchandises limitant ainsi les vols. L'un des types de conteneurs (conteneurs frigorifique) garantit une parfaite conservation des marchandises, ce qui n'était pas le cas autrefois.

Elle révolutionne également le passage d'un mode de transport à un autre puisque le conteneur est très facile à transporter permettant alors un transfert du conteneur depuis le cargo vers un autre moyen de locomotion comme un train.

On peut donc conclure que le conteneur est sûrement une invention ayant facilité le transport de marchandises notamment dans les pays asiatiques qui ont vraiment développée et exploité les conteneurs, les ports européenne comme Dunkerque sont aujourd'hui très en retard dans ce domaine. De nos jour les plus gros cargos peuvent contenir jusqu'à 20000 conteneurs (150000 tonnes environ).⁹

2. Définition du transport maritime et transport maritime de marchandise

2.1. Définition du transport maritime

Nous entendons par transport maritime tout transport des marchandises ou de biens effectués par mer. Ce mode de transport utilise en majorité les conteneurs, car il permet le gain de temps et de sécurité qui ne peut être négligés, de même il réduit le coût de la manutention et des assurances, reste le mode le moins coûteux et mieux adapté pour les transports de produits lourds et volumineux genre céréales, hydrocarbures, fruits etc.¹⁰

Le transport maritime est donc un moyen privilégié des échanges internationaux qui connue plusieurs transitions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges.¹¹

⁹ <http://energies4.jimdo.com/le-transport-maritime/1-histoire-du-transport-maritime/> consulté le 19/05/2017 à 22 :59

¹⁰ BELOTTI. Jean, le transport international de marchandise, paris 1992, p. 242.

¹¹ PCI TM&L transport de marchandises et logistique, centre d'étude technique de l'équipement de l'ouest NANTES, 2012, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/les-autoroutes-de-la-mer-une.html>

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

2.2. Définition transport maritime de marchandise

Le transport de marchandises consiste à acheminer des marchandises –le fret- d’un autre à bord d’un mode de transport quel qu’il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien.... Il se mesure en tonnes – kilomètres ou, sur un trajet et donné en tonnes. Il est effectué en compte propre ou par des tiers, ils transporteur publics de marchandises.¹²

2.3. Législation de transport maritime

Le transport international des marchandises est régi par des conventions internationales. Les principaux textes régissent le transport maritime international sont ¹³ :

Tableau N°05 : représente les explications des différentes conventions de transport maritime

La convention Bruxelles	signé à Bruxelles le 25 aout 1924, désigne parfois l’improprement l’expression de règle de la Haye, a été ratifié par 78 états. Elle a entrée en vigueur le 2 juin 1931, convention international pour l’unification de certaine règle en matière de connaissance, elle s’applique aux transports internationaux de marchandises à l’occasion des quels un connaissance est établi dans l’un des Etats signataire (1).
La convention Bruxelles modifié par le protocole du 23 février 1968 et le protocole 1979	La convention de Bruxelles a subi de nombreuses modifications pour arriver aux nouvelles règles qui sont les règles de Hambourg en matière de droit international(2). Elle a été modifiée par deux protocoles le protocole du 23 février 1968, dit parfois règle de Visby et le protocole du 21 décembre 1979 sur la responsabilité du transporteur. Ces deux protocole ont été ratifiés par respectivement 21et 22 pays. Ils ne s’appliquent que dans les Etats signataires (1).
La convention des Etats Unis sur le transport maritime de marchandises du 31 Mars 1978	Appelé aussi règle de Hambourg, leur correcte appellation convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer, a été ratifiée par 31 Etats. Le texte de la convention est fondé sur un projet établit par la commission des nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI).

Source : tableau réalisé par nos soins à partir de :

(1) TAKORABT Zakaria et ZEGGANE Mourad, effet de la démonopolisation des services maritimes sur la C.NAN, mémoire master, finance et commerce international, université de Bejaïa, 2014 /2015 p53.

¹²HARRAR. Sabena, transport de marchandises et impacte sur l’activité économique régional, université d’Oran, mémoire magister, économie régional et urbaine appliquée, 2011/2012, P22.

¹³ GHISLAIN. Legrand et HUBERT. Martini, le petit export, édition dunod, paris, 2009, p10.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

(2) DENIS Chevalier et DUPHIL François, transporter à international, 4^e édition Foucher, Vanves, 2009, p138.

3. Les incoterms

Les incoterms définissent dans le cadre d'un contrat international, les obligations réceptions du vendeur et l'acheteur occasionnés par le déplacement des marchandises, sur le triple plan des risques des frais, et des documents ils sont remaniés tous les dix ans afin de suivre l'évolution des pratiques des Enterprise.¹⁴

3.1. Définition

Les incoterms est une abréviation Anglo-Saxon de l'expression international commercial termes du commerce international ou conditions internationales de vente (CIV).

Ce terme résulte d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la chambre de commerce internationale (CCI). Chaque modalité, codifiée par trois lettres, est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique.

Les incoterms visent à fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur.¹⁵

¹⁴DENIS .Chevalier et DUPHIL. François, op. Cité, p38.

¹⁵ JEAN. Belotti, transport international de marchandises ,5^eédition, Vuibert, 2015. Paris p94

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

3.2. Les classements des incoterms

Schéma n°1 : Les incoterms peuvent être classés en 03 fonctions

De la famille

Les incoterms sont répartis en 4 familles :

Groupe « E » : Ex Works (EXW)

Incoterm d'obligation minimum pour le vendeur.

Groupe « F » : Free ou franco (FCA, FAS, FOB) Le vendeur n'assume ni les risques, ni les coûts de transport principal.

Groupe « C » : Cost or carriage, coût ou port (CFR, CIF, CPT, CIP) le vendeur assume les coûts du transport principal, mais pas les risques.

Groupe « D » : Delivered ou rendu (DAT, DAP, DDP) Le vendeur assume les coûts et les risques du transport principal (1).

De risque

Une première distinction portant sur les risques permet de classer les opérations en :

Vente au départ : Auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de l'acheteur (abréviation : VD) ; EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF : **CPT**, CIP.

Vente à l'arrivée : Auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls du vendeur (abréviation : VA) : VAP, DAT, DDP(2).

De mode de transport

La distinction porte sur les incoterms :

Maritimes, donc exclusivement réservés au transport maritime de port à port

Tous modes de transport : aérien, terrestre, maritime dès lors que ce dernier s'inscrit dans un transport multimodal

Sur les zones incoterms : Quatre sont des incoterms exclusivement maritimes (FAS, FOB, CEF, CIF). Sept sont des incoterms tous modes de transport (EXW, FCA, CPT, CIP, DDP, DAT, DAP) (2).

Source : Schéma réalisé par nos soins à partir de :

(1) CORINE Pasco, commerce international, 2^{ème} Edition, paris, dunod, 1999, p53.

(2) JEAN Belotti, transport international de marchandises ,5^eédition, Vuibert, 2015. Paris p97et p98.

3.3. Le classement par mode de transport

Les zone incoterms retenus proposent des solutions parmi lesquelles acheteurs et vendeur peuvent faire le choix qui convient le mieux à leurs souhaits réciproques en consultant « les incoterms du transport par mer et par voies navigables intérieures » et « les incoterms utilisables pour tous les types de transports ».

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

Tableau N°06 : les incoterms de transport, incoterms par mer et par voies navigables intérieures

Incoterms utilisables pour tous les types de transports	Incoterms du transport par mer et par voies navigables intérieures
<p>EXW : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est mise à disposition dans son établissement (atelier, usine, entrepôt, etc.). L'acheteur supporte tous les frais et risques inhérents à l'acheminement des marchandises de l'établissement du vendeur à la destination souhaitée. Le vendeur n'a pas à charger la marchandise sur un quelconque véhicule d'enlèvement. Ce terme représente l'obligation minimale du vendeur. A utiliser essentiellement dans les échanges nationaux.</p> <p>FCA : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand il a remis la marchandise, dédouanée à l'exportation, au transporteur désigné par l'acheteur au point convenu. L'acheteur choisit le mode de transport et le transporteur. L'acheteur paye le transport principal. Le transfert des frais et risques intervient au moment où le transporteur prend en charge la marchandise.</p> <p>CPT : Le vendeur choisit le mode de transport et paye le fret pour le transport de la marchandise jusqu'à la destination convenue. Il dédouane la marchandise à l'exportation. Quand la marchandise est remise transporteur principal, les risques sont transférés du vendeur à l'acheteur.</p> <p>CIP : Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CPT, mais il doit en plus fournir une assurance contre le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise au cours du transport. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation.</p> <p>DAT : Le vendeur à dûment livré dès lors que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises et au déchargement au terminal du port ou au lieu de destination convenu.</p> <p>DAP : Le vendeur doit livrer les marchandises en les mettant à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport arrivant prêtes pour être déchargées à l'endroit convenu, si spécifié au, lieu de destination convenu à la date ou dans les délais convenus. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination.</p> <p>DDP : A l'inverse du terme EXW à l'usine, ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur. Le vendeur fait tout, y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles. Le transfert des frais et risques se fait à la livraison chez l'acheteur. Le déchargement incombe en frais et risques à l'acheteur.</p>	<p>FAS : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été placée le long du navire, sur le quai au port d'embarquement convenu. L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte, de dommage que peut courir la marchandise. Le terme FAS impose au vendeur l'obligation de dédouaner la marchandise à l'exportation.</p> <p>FOB : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est placée à bord du navire au port d'embarquement désigné. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation. L'acheteur choisit le navire et paye le fret maritime. Le transfert des risques s'effectue lorsque les marchandises sont à bord du navire. A partir de ce moment, l'acheteur doit supporter tous les frais.</p> <p>CFR : Le vendeur doit choisir le navire et payer les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné. Les formalités d'exportation incombent au vendeur. Le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.</p> <p>CIF : Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CFR mais il doit en plus fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage de la marchandise au cours du transport. Les formalités d'exportation incombent au vendeur. La marchandise voyage, sur le transport maritime ou fluvial, aux risques et périls de l'acheteur. Le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.</p>

Source : réaliser par nos soins à partir BELOTTI Jean, transport international de marchandises, Paris, 5^e édition, Vuibert, 2015, p 98.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

3.4. Le choix de l'incoterm

Le choix d'une règle Incoterms va automatiquement définir un certain nombre de responsabilités pour les deux parties au contrat commercial (acheteur et vendeur).

❖ Acheteur

Recevoir les marchandises dans les meilleurs délais et limiter les risques liés au transport de celles-ci et, si des avaries, pertes se produisaient néanmoins, être en mesure de faire jouer efficacement l'assurance. Ces différents impératifs auront comme corollaire la nécessité pour l'importateur de maîtriser le transport et l'assurance et donc devront le guider à utiliser une règle Incoterms de la famille des « F » qui lui permettra de choisir un transporteur, un commissionnaire de transport fiable et de même quant au choix de l'assureur.

❖ Vendeur

Si maintenant nous nous plaçons du côté du vendeur, celui-ci doit faire face à deux grandes préoccupations contradictoires : transférer les risques liés au transport des marchandises le plus tôt possible et en même temps tenir compte du souhait de l'acheteur de recevoir les marchandises directement dans ses locaux.¹⁶

¹⁶ CLAUD Cagnoncie, contrat commercial et incoterms, [http:// Enterprise .ca-paris.fr /vitrine /objcommun/fic/paris /PDF/actu/CAI_92 _fiche _ bat -22122016.pdf](http://Enterprise.ca-paris.fr/vitrine/objcommun/fic/paris/PDF/actu/CAI_92_fiche_bat-22122016.pdf), p1.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

Section 3 : Les principaux intervenants et les documents dans le transport maritime international des marchandises

Dans cette section nous allons parler des principaux intervenants, des principaux documents et les contrats de transport maritime.

1. Les principaux intervenants dans le transport maritime

Le caractère international du TM nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs et les chargeurs.

1.1. Le transporteur

Le transporteur peut être défini comme toute personne (physique ou morale) qui assure l'acheminement de la marchandise d'un point de départ au point d'arrivée, soit de courte ou de longue distance. Il doit mettre en place la condition du bon état de navigation (équiper et approvisionner), il doit mettre en état convenable les lieux où la marchandise sera déposée, et faire une attention au moment de la manutention (chargement et déchargement) puis la surveillance de la marchandise durant son acheminement (transport)¹⁷.

1.2. Transitaires

Le transitaire considère comme l'un des principaux auxiliaires des transports. Il intervient pour charger des formalités nécessaires relatives à la cargaison importée, comme il devient intermédiaire pour s'informer de l'arrivée du navire, recevoir la marchandise de la consignation, et il est tenu d'accomplir les formalités de douane et d'assurer l'expédition de la marchandise à destination de l'importateur qui l'a mandaté¹⁸.

Il existe plusieurs types de transitaires, avec le statut juridique différentes¹⁹

Le commissionnaire de transport : prestataire de service qui assure la prise en charge d'une marchandise de bout en bout sous son entière responsabilité.

¹⁷OUZZANE.Noria, le rôle de transitaire dans le transport maritime des marchandises, université de Bejaia, mémoire master, économie de transport, 2015/2016, p21.

¹⁸ZERARI. Nesrine et KICHOU.Nadia, essai d'analyse des tarifs portuaire dans le transport maritime, université de la formation, mémoire fin d'études, D.E.U.A en commerce international 2010/2011, p6.

¹⁹ADOUANE.Yassine et BOUCHARA .EL Hadi et MOUHIBI.ABD EL Aziz, l'escale maritime : déroulement et rôle de la consignation, mémoire de formation, institution de la formation professionnelle de la gestion Bejaia, 2007/2010, p8.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

Le mandataire : son rôle est limité à l'expédition des marchandises ou dans certains cas leurs entreposages.

Le commissionnaire en douane : personne morale ou physique, qui accomplit toute les formalités douanière d'import et d'export pour le compte de son mandant.

1.3. La consignation maritime ou l'agent consignataire

C'est le plus important intervenant dans le transport maritime, car il joue un rôle très important vis-à-vis de l'armateur²⁰.

L'agent consignation agit comme mandataire ou représentant de l'armateur, il remplit les formalités administratives et s'occupe des besoins de navire avant son arrivée et lors dès son escale et son séjour au port²¹. Il existe deux types de consignation.²²

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

1. 3.2. consignation de la cargaison : selon le CME, est considérée comme consignation de la cargaison, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandant des ayant droit sur la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises au non et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires.

1.4. Courtier maritime

C'est un mandataire qui agit comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achats et de vente des navires, des contrats d'affrètements et de transport maritime et d'autre contrat relatif à la commercialisation.²³

²⁰ SAIM.Achour et TABCHOUCHE.Anis, l'intermédiaire dans le transport maritime de marchandises, université de Bejaia, mémoire master, finance et commerce international, 2015/2016, p17.

²¹ADOUANE .Yassine et BOUCHARA. EL Hadi et MOUHIBI. ABD EL Aziz, op. Cité, p9.

²² MANKOUR. NEFFOUS .Mohamed, Le nouveau code maritime, p36.37.

²³MANKOUR. NEFFOUS. Mohamed, op. Cité, p38.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

Il joue un rôle notarial pour mettre en forme les contrats et rédiger les clauses.

Sa responsabilité est celle de répondre à des fautes dans l'exercice de son mandat. Il peut cumuler ses activités avec celles de l'agent consignataire.²⁴

1.5. Le chargeur

C'est un document servant de preuve de contrat de transport. Ce document est la matérialisation du contrat de transport qui lie le donneur d'ordre et la compagnie maritime.

On y trouve des mentions comme : le port d'embarquement, le port de destination, le nom de navire, le nom de l'expédition ou encore le nom et l'adresse du destinataire.²⁵

1.6. Le manutentionnaire

L'activité du manutentionnaire consiste à charger et à décharger des marchandises, des cales du navire à quai, par l'emploi d'une main-d'œuvre (dockers) et des équipements de plus en plus modernes.

Dans le transport maritime, on fait toujours appel à des professionnels spécialisés en manutention dont les missions peuvent ne pas se limiter à cette unique activité. L'aconier est entrepreneur de manutention, il assure les activités : débarquement, embarquement, réception, livraison, garde, arrimage, extra partage, allotissement...etc.²⁶

1.7. L'assurance

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

Dans l'assurance maritime, on distingue deux types d'assurance :

Une assurance qui s'applique aux navires << assurance corps>>.

Une assurance qui s'applique aux marchandises << assurance sur faculté>>²⁷.

²⁴ ZAIDI. Hachemi, op. Cité, P10.

²⁵ Voir glossaire-international.

²⁶ OUZZANE.Noria, op. Cité, p20.

²⁷SAIM .Achour et TABCHOUCHE Anis, op. Cité, p 19.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

1.8. La douane

L'administration douanière occupe une place très importante dans le déroulement des opérations de commerce international.

La douane contrôle les marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur, la douane vérifie les déclarations et l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent et assujetties²⁸.

2. Les principaux documents dans le transport maritime

Ces documents sont les plus importants car ils déterminent le mouvement de la marchandise. Ils servent de support de preuve de gestion et de contrôle de l'exécution d'un transport de marchandises sur un navire donné.

2.1. Le connaissement : le connaissement ou B/L est la preuve d'un contrat de transport selon lequel un transporteur reconnaît avoir reçu à bord de son navire une marchandise dans le but de la transporter entre un port d'embarquement et un port destination, contre rétribution appelé fret²⁹. Le connaissement maritime peut être :

- *A personne dénommée* : dans ce cas ; il mentionne le nom et l'adresse du réceptionnaire de la marchandise. Le droit qu'il comporte ne peut alors être cédé que suivant les règles de cession de créance civile ;
- *A ordre (du chargeur ou du réceptionnaire)* : la circulation à lieu ici par simple endossement au même titre qu'un effet de commerce ;
- *Au porteur* : c'est-à-dire sans indication du destinataire, la transmission s'effectuant alors par simple tradition.³⁰

2.2. Le manifeste : c'est un document par le consignataire du navire, au port d'embarquement sur la base des connaissements pour l'armateur et les agents du transport dans les ports d'escale.

L'intérêt de ce document renseigne en général sur le nom du navire, son tonnage brut et net, sa nationalité, le nom du capitaine, le port de chargement, le numéro du voyage du navire, le

²⁸ ZAIDI. Hachemi, op. Cité. P19.

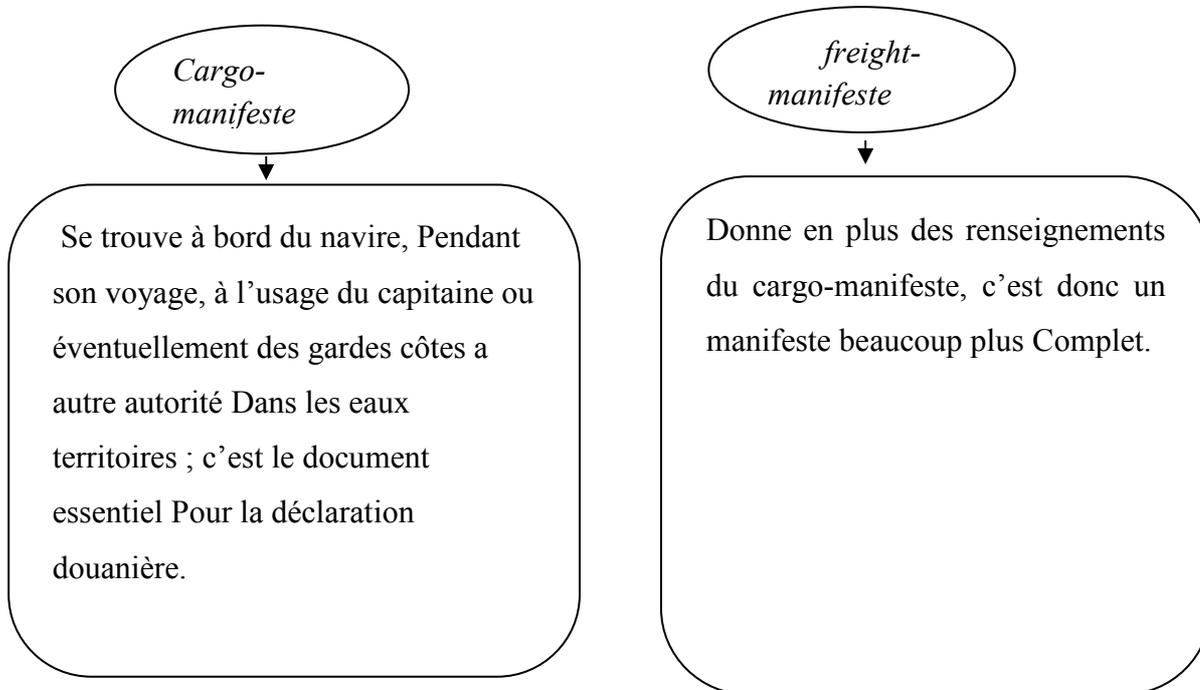
²⁹BOURI. CHaouki, la logistique du commerce extérieur en Algérie, 1^o édition, EDIK, Algérie, 1994, p51.

³⁰CORINE. Pasco, op. Cité, p67.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

numéro du manifeste d'autres colonnes sont prévues pour recevoir les indicateurs suivantes : numéro du connaissement, marque et numéro des colis, nombre et genre de colis... etc. Il existe deux types de manifeste³¹ :

Schéma n°2 : Représente les différents types de manifeste



3. les contrats de transport maritime

Il existe deux types de contrat de transport maritime :

3.1. Le contrat de transport : le contrat de transport de marchandises par mer, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre port et le chargeur à en payer la rémunération appelée fret.³²

3.2. Contrat d'affrètement : il est conclu entre le fréteur et l'affréteur, il a pour objectifs la mise à disposition d'un navire pendant une durée définie ou un trajet donné en contrepartie d'un paiement, le fret. Ce type de contrat se matérialise par charte-partie. C'est un contrat d'affrètement conclu de gré à gré entre professionnels du transport maritime. Il existe trois types du contrat d'affrètements :³³

³¹ BOURI .Chaouki, op -cité, p57.

³² NEFFOUS.Mohamed.Mankour. op. Cité, p40.

³³ AIT IGHIL. Bilal et MOUHOUBI. Abderrahmane et OUANOUGHIL Namir, les contrats d'affrètements maritimes, mémoire licence, finance et commerce international, université de Bejaia, 2014, p9.

Chapitre I : le transport maritime des marchandises et le commerce international

- ✓ *L'affrètement coque* : le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps défini sans armement ni équipage ou avec un équipage incomplet.
- ✓ *L'affrètement au voyage* : le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire déterminé pour un voyage. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.
- ✓ *L'affrètement a temps* : le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire (plusieurs mois, voire plusieurs années). Le fréteur conserve la gestion nautique du navire et l'affréteur assure la gestion commerciale.

Conclusion

Le transport maritime a réussi à se faire une place très importante dans le commerce international et ceci témoigné par presque la quasi-totalité des flux échangé dans le monde livrer par cette voie. Cependant il consiste un élément indispensable pour tout relation international malgré ses risque, il est le point de satisfaction et d'exigence et d'efficacité, qui rassemble les objectif entre les importateur et les exportateur.

Le transport maritime de marchandises est le principal mode de transport utilisé pour l'enchaînement des marchandises, organisé à travers des règles et lois instauré par l'Etat et les organisations internationales, à fin de régissent les opérations de commerce extérieur dans l'objectif de l'assurer dans les meilleures conditions. Pour le déplacement maritime pour des distances et durée longue nécessite l'intervention d'une multitude d'acteur ainsi que de différents documents pour faciliter la tâche du transporteur face à la complexité du processus.

Chapitre II

La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

rChapitre 02 : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

Introduction

Le port est une aire de contact entre deux espaces organisés pour le transport des marchandises et des voyageurs. Deux aspects : terrestre et maritime. Le port en étant lui – même un troisième assurant la transition organisés pour la circulation, cela signifie qu’il est Structuré par des équipements, voies de terre et de mer et pour le port, bassins, et quais, et animés par des flux de marchandises qu’il est possible d’attirer avec plus ou moins d’efficacité, ainsi il est utilisés selon divers modes d’usage des instruments, politique routière, politique des armements, politique portuaire.¹

Ce chapitre est structuré en trois sections. La première section sera consacrée à la présentation du port de Bejaia, dans la deuxième section nous parlerons de la présentation de l’organisme d’accueil (NASHCO), et la dernière section se penchera sur le trafic maritime du port de Bejaia.

Section 1 : Présentation générale du port de Bejaia

Dans cette section nous allons donner l’historique et la situation géographique de l’entreprise portuaire de Bejaia, le plan directeur du port, et en fin leur mission et ces activités.

1. Historique

L’Enterprise portuaire de Bejaia a été fondée le 14 août 1982 par les dispositions du décret numéro 82-282 publié au journal officiel numéro 33 et est placée sous la tutelle du ministère des transports. Dans le cadre de la loi sur l’autonomie des entreprises, elle a été transformée en société par actions SPA avec un capital social actuel d’un milliard sept cent million de DA.

L’aménagement des superstructures, le développement des infrastructures, l’utilisation de moyens de manutention et de techniques adaptées à l’évolution de la technologie des navires et enfin ses outils de gestion moderne ont fait évoluer le port de Bejaia depuis le milieu des années 1990 pour être classé aujourd’hui 2^{ème} port d’Algérie en marchandises générale.

¹ TOUFIK Alilat, les jeux de la conteneurisation dans les ports algériens cas du port de Bejaia, espace, développement et mondialisation, mémoire en vue de l’obtention du diplôme de magister en science économique, université de Bejaia, 2007. P 6.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

Le port de Bejaia est aujourd'hui le 1^{er} port d'Algérie certifié ISO 9001 en 2000 .cela constitue une étape dans le processus d'amélioration continue de ses prestation au grand bénéfice de ses clients .l'objectif est de placer le port parmi les plus modernes capable de répondre aux exigences du client.

2. Situation géographique de l'entreprise portuaire de Bejaia

Le port de Bejaia bénéficie d'une situation géographique idéal, il se trouve à seulement 5 Km d'un aéroport international, la gare ferroviaire est localisée dans le même site que le port.

Entreprise portuaire de Bejaia est limitée à l'est et au sud par la mer méditerranée, à l'ouest par le cap carbone, au nord par la ville de Bejaia à savoir l'avenue des frères Amrane et la route nationale numéro neuf (n°9) le port s'étend jusqu'à bougie plage.

3. Le plan directeur du port

Le plan directeur du port se constitue de deux importants axes : accès et bassin du port ;

Tableau N° 07 : Les composantes de plan directeur

Accès du port	Bassin du port
la passe principale d'accès, large de 220 m et dragués de 10 ma 13,5 m, elle est formés par deux musoirs de la jetée sud.	Bassin de l'avant-port, sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10 m 13,5 m disposant d'installation spécialisées, l'avant-port est destiné à traiter les navires pétroliers.
La passe AEDELKADER large de 110 m et draguée de 6à 9 m.	Bassin du vieux port, sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6et 9 m.
La passe de la casbah, situés entre le vieux port et l'arrière port, sa largeur est de 125 m et dragués de 10 à 12 m.	Bassin de l'arrière port, sa superficie est de 55 hectares et les tirants d'eau varient entre 10 et 12 m.

Source : Réalisé par nos soins à partir de document interne de l'EPB.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

4. Mission et activités de l'entreprise portuaire de Bejaia

L'entreprise portuaire de Bejaia a pour mission :

- Organisation de l'accueil des navires.
- Aide à la navigation (pilotage des navires).
- Activité d'acconage (entreposage et livraison des marchandises à l'import et l'export).
- Transit des passagers et de leurs véhicules.
- Gestion et développement du domaine portuaire.
- Pris en charge des cargaisons à l'embarquement /débarquement et pré-évacuation.
- Assurer une disponibilité permanente des moyens humains et matériels.
- Améliorer en continu les performances (humaines, matérielles et budgétaires).

Tableau N° 08 : Activité de l'entreprise EPB.

Activités	Objectifs
L'acheminement des navires de la rade vers le quai	Dans certains cas exceptionnels, d'arrivée massive en rade, les navires restent en attente dans la zone de mouillage (rade) jusqu'à obtention de l'autorisation de rejoindre un poste à quai.
Le remorquage	Il consiste à tirer ou à pousser le navire, pour effectuer les manœuvres d'accostage, de déhalage ou d'appareillage du navire .il consiste également à effectuer les opérations de convoyage et d'aide dans l'exécution d'autres manœuvres.
Le pilotage	Il est assuré de jour comme de nuit par la direction capitainerie et est obligation à l'entrée et à la sortie du navire. Il consiste à assister le commandant dans la conduite de son navire à l'intérieur du port.
Le lamanage	Il consiste à amarrer ou désamarrer le navire de son poste d'accostage.
Les opérations de manutention et d'acconage pour les marchandises	Elle consiste en : -les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises et la réception des marchandises. -le transfert vers les aires d'entreposage, hangars et terre-pleins, ports secs. -la préservation ou la garde de marchandises sur terre-pleins, ou hangar et hors port. -pointage des marchandises.

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir de document interne de l'EPB.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

5. Qualité de service

5.1. Évolution moyenne d'attente en rade (2011-2016).

Tableau n° 09 : Evolution moyenne d'attente en rade (2011-2016).

En jours

Type de navire	Attente moyen en rade					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Car-ferries	-	-	-	-	-	-
Cargos	2,65	4,48	9,11	4,46	4,70	6,95
Fer /tubes	5,88	7,18	6,94	8,38	6,89	3,87
Céréaliers	5,52	7,18	10,40	15,11	11,78	8,77
Bois	2,79	4,11	5,40	5,17	5,31	2,74
Ciment	5,05	6,22	6,32	11,15	8,34	3,07
RO/RO	0,77	0,91	1,82	1,83	2,70	0,81
Hydrocarbures	3,23	0,65	1,05	1,09	0,42	0,86
Butaniers	0,53	3,11	3,73	2,14	1,75	2,41
huiliers	3,23	3,38	4,86	3,91	3,51	3,66
Total	2,98	4,27	4,96	5,97	5,42	4,33

Source : Rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

Le délai de rotation d'un navire, est passé de 2,98 jusqu'à 5,97 jours soit une augmentation de 4,55 jours durant l'année 2011 à 2014. Puis nous remarquons une baisse en 2015 et 2016 soit une baisse de -4,88 jour cette baisse s'explique par la diminution de nombre de navire. Cette croissance s'explique l'amélioration de la cadence dans le traitement des navires, suit à l'acquisition des nouveaux équipements de manutention.

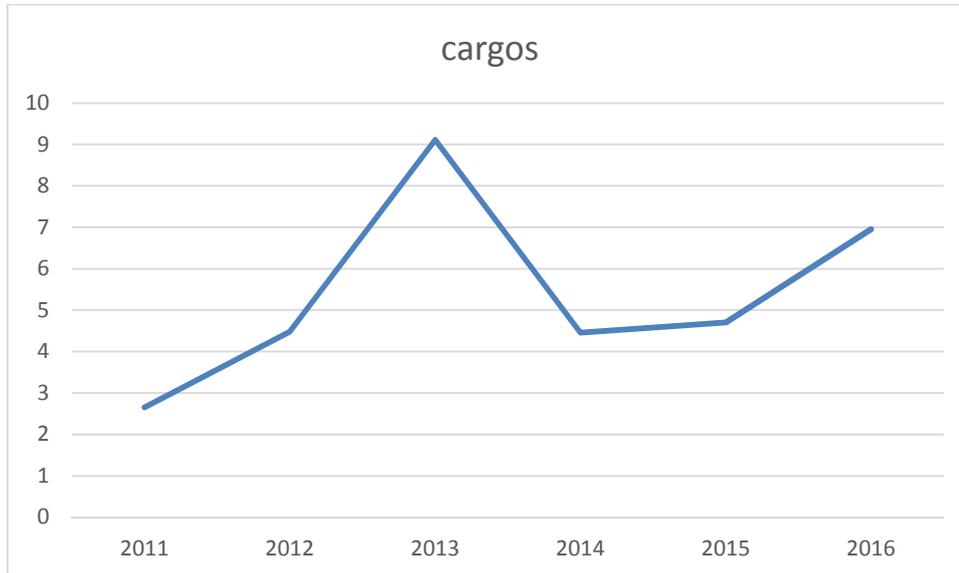
Cette hausse générée par l'attente en rade de certains types de navires à savoir :

- Les cargos : elle a connu une augmentation de 5,39 jours durant l'année 2011 à 2016. Cette croissance s'explique par Le séjour des conteneurs en est la principale cause, due à la croissance du trafic et congestion du terminal. Puis nous observons une baisse

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

durant l'année 2014 pour atteindre 4,46 jours. Cette baisse s'explique que les cargos soumis à des contrôle préalable (analyse, document.....).

Schéma N°03 : L'évolution de cargos de l'EPB 2011-2016.



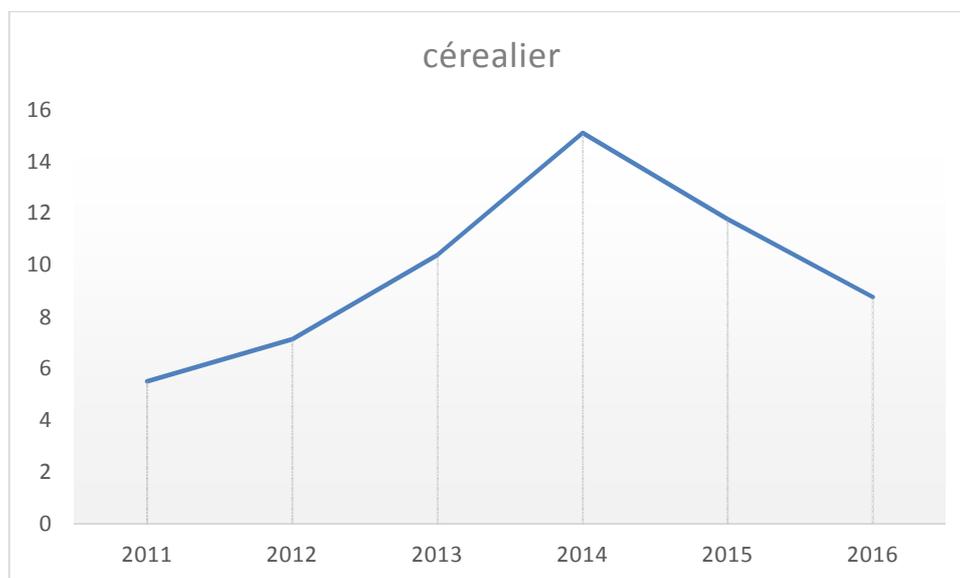
Source : Rapport annuel et statistique EPB2011-2016.

- Les céréaliers : leur moyenne d'attente est passée de 5,52 à 15,11 jours soit une augmentation de 9,55 jours durant l'année 2011 à 2014, après durant les années 2015 et 2106 a connu une baisse de 15,11 à 8,77 jours soit une baisse de -1,51 jours.

Cette attente en rade par les navires céréaliers s'explique par la lenteur des procédures de contrôle des frontières, au prolongement de céréaliers destinés à L'OAIC qui constitue des stocks sur rade et à l'insuffisance des moyens de manutention notamment les grues portuaires n'ont pas permis de faire face aux nombreux navires.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

Schéma N°04 : L'évolution de céréalier de l'EPB2011-2016.



Source : Rapport annuel et statistique EPB2011-2016.

5.2. Évolution séjour moyen à quai (2011-2016).

Tableau N° 10 : Évolution séjour moyen à quai (2011-2016).

Type de navire	Séjour moyen à quai					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Car-ferries	0,66	1,29	0,46	0,49	0,48	0,26
Cargos	2,42	2,24	3,07	2,87	2,86	3,27
Fer /tubes	4,50	4,25	3,73	3,25	3,04	2,93
Céréaliers	6,80	7,18	6,94	7,25	6,58	6,65
Bois	2,83	4,11	3,02	2,73	2,53	2,91
Ciment	5,56	4,41	4,01	4,38	4,18	3,16
RO/RO	1,36	1,38	1,65	1,64	1,85	1,73
Hydrocarbures	1,67	2,13	2,20	2,07	2,13	2,02
Butaniers	1,49	2,54	2,85	3,05	2,40	2,25
Huiliers	2,35	2,28	1,90	2,01	2,01	1,87
Total	2,95	3,05	3,20	3,16	3,13	3,08

Source : Rapport annuel et statistique EPB2011-2016.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

En ce qui concerne le séjour à quai, affiche une augmentation durant l'année 2011 à 2014 soit une augmentation de 0,21 jours qui passe de 2,95 à 3,16 jours. Cela s'explique par la réception des navires de grande taille tels que les céréaliers et les porte-conteneurs. Puis nous observons une stabilité en 2015 à 2016. Cette stabilité est due particulièrement à l'amélioration de la cadence dans le traitement des navires, suit à l'acquisition des nouveaux équipements de manutention.

6. Les Effectifs de l'entreprise portuaire de Bejaia

6.1. Les effectifs de l'EPB

Tableau N° 11 : Evolution des effectifs de l'EPB 2011-2016.

Unité : nombre

Rubriques	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Permanents	747	1175	1233	1378	1350	1339
Contractuelles	418	188	236	61	85	87
Journaliers	172	88	-	-	-	-
Partiels	64	-	-	-	-	-
DAIP	-	-	-	1	1	5
Totale	1401	1451	1469	1440	1436	1431

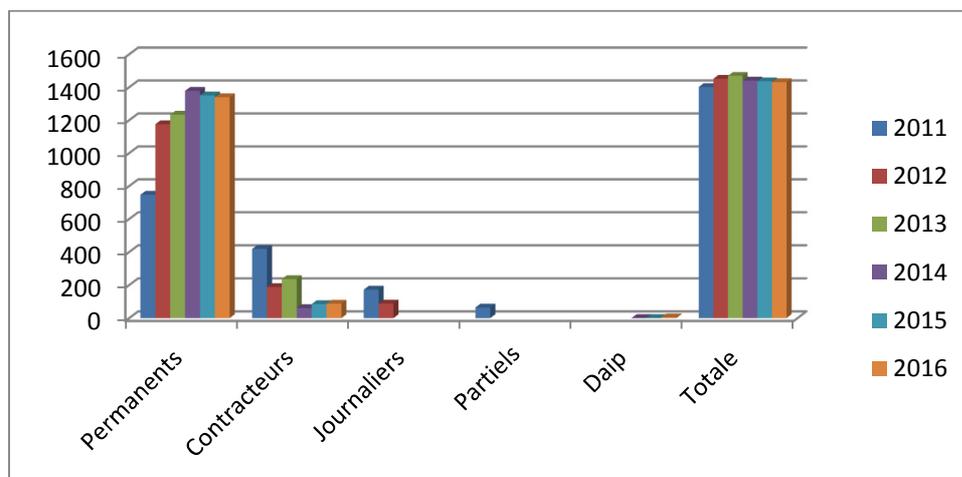
Source : Réalise par nos soins à partir de rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

Dans ces tableaux nous constatons qu'il existe une fluctuation des emplois dans l'entreprise.

Le nombre global d'emplois a connu une augmente entre 2011 à 2013 soit une augmentation de 68 agent. Cette augmentation de nombre d'emploi s'explique par l'augmentation de l'effectif permanent, cette évolution est due à l'opération de germanisation de 382 contractuels en 2012 et aussi à l'opération contractualisation de 88 journaliers en 2013. Puis nous observons une baisse entre 2014 et 2016 soit de -9 agent. Cette baisse est due à la baisse de nombre des (permanents de 28 en 2015 et en 2016 de 11 agents) et aussi les contractuels de 175 agents.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

Graphique N° 04 : Evolution des effectifs de l'EPB 2011-2016.



Source : Réalise par nos soins à partir de rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

6.2. Les Effectif par tranche d'âge

Tableau N° 12 : Effectif par tranche d'âge de l'EPB2011-2016.

Interval le	2011	2012	2013			2014			2015			2016		
			CDI	CDD	DAIP									
<25 ans	56	52	17	9	-	9	01	01	5	01	01	01	07	-
25—29 ans	137	108	91	53	-	115	18	-	91	20	-	78	26	03
30—34 ans	271	293	204	55	-	230	7	-	194	25	-	174	21	02
35—39 ans	282	275	232	34	-	256	9	-	268	13	-	274	11	-
40—44 ans	248	286	277	32	-	294	3	-	292	07	-	295	08	-
45—49 ans	175	170	179	23	-	219	6	-	228	05	-	262	03	-
50—54 ans	133	142	130	13	-	146	8	-	170	03	-	163	02	-
55—60 ans	95	115	100	8	-	105	5	-	99	07	-	89	03	-
61 et plus	4	10	3	9	-	4	4	-	03	04	-	03	06	-
Totale	1401	1451	1233	236	-	1378	61	01	1350	85	01	1339	87	05

Source : Réalise par nos soins à partir de rapport annuel et statistique EPB2011-2016.

Ce tableau représente des effectifs par tranche d'âge à partir des moins de 25 ans jusqu'à l'âge de la retraite. Nous remarquons que les tranches d'âge les plus prédominantes sont des jeunes

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

entre 25 ans et 40 ans. Entre les années 2011 jusqu'à 2013 les tranches d'âge les plus prédominantes sont celles situées entre 30-49 ans, représentant près de 71% du total des effectifs entre 2013 et 2014. Les tranches d'âge les plus prédominantes sont celles situées entre 30-49 ans, représentant près de 72%, suivies des tranches 50-60 ans représentant 19,40% du total des effectifs entre année 2014 et 2015.

6.3. Évolution des effectifs par sexe

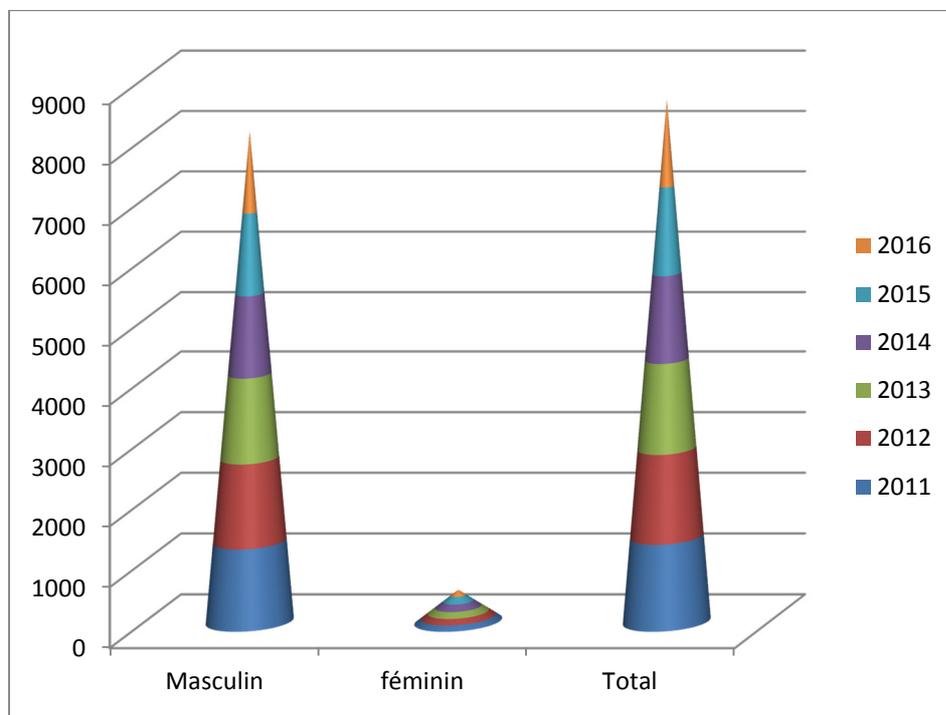
Tableau N° 13 : Evolution des effectifs par sexes 2011-2016.

Rubrique	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Masculin	1323	1371	1385	1347	1343	1341
Féminin	78	80	84	93	93	90
Total	1401	1451	1469	1440	1439	1431

Source : Réalise par nos soins à partir de rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

Nous ne constatons que le nombre global du sexe masculin supérieur au sexe féminin. Cela indique que la nature de travail contient une certaine difficulté qui nécessite un travail de manutention, qui est adaptable principalement aux hommes.

Graphique N° 05 : Evolution des effectifs par sexes 2011-2016.



Source : Réalise par nos soins à partir de rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

6.4. L'évolution de catégorie socio professionnelle.

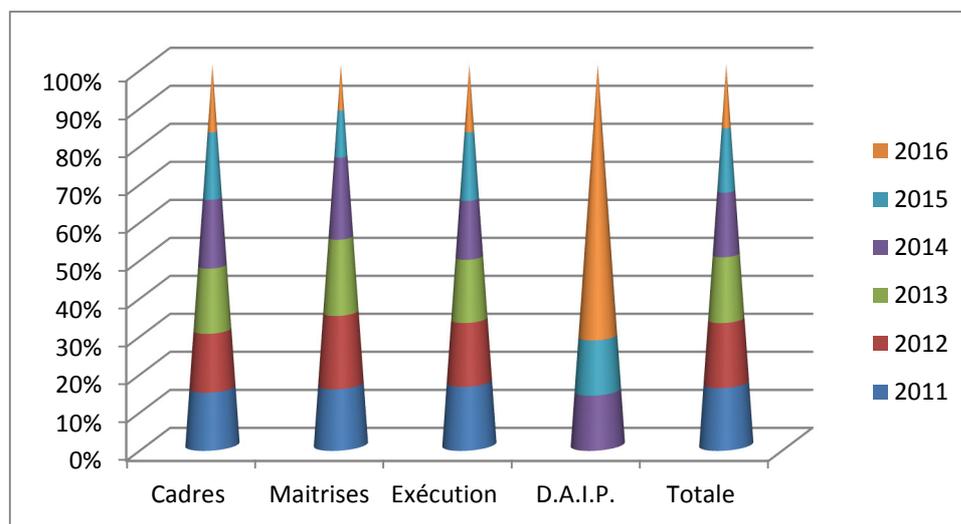
Tableau N° 14 : L'évolution de catégorie socio professionnelle 2011-2016.

Rubrique	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cadres	157	159	176	186	182	184
Maitrises	261	311	323	348	200	196
Exécution	983	981	970	905	1053	1046
D.A.I.P.	-	-	-	1	1	5
Totale	1401	1451	1469	1440	1436	1431

Source : Réalise par nos soins à partir de rapport annuel et statistique EPB2011-2016.

A partir de ce tableau nous remarquons que le total du nombre d'agent par catégories a connu une augmentation durant l'année 2011 à 2014, cette augmentation est due à la formation de 618 agents. Mais nous observons une baisse en 2014 et 2016 soit de -29 agents en 2014 et -5 agent en 2016. Cette baisse est due à la baisse de la catégorie d'exécution soit de -65 en 2014 et de -7 agents.

Graphique N° 06 : L'évolution de catégorie socio professionnelle 2011-2016.



Source : Réalisé par nos soins à partir de rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

Section 02 : Présentation de l'organisme d'accueil (NASHCO).

Dans cette section nous allons donner une présentation sur l'organisme de NASHCO, le traitement d'escale de navire et l'évolution de l'activité de NASHCO.

1. Présentation de l'agence NASHCO.

National Shipping company, important company de consignation, member de BIMCO (the Baltic and International Council). C'est une société par action créée en 1991, composée de S.N.T.M (Société National de Transport Maritime) et CNAN (Compagnie Nationale Algérienne de Navigation) avec une part de 80% des actions et GEMA (Générale Maritime) avec 20% des actions, aujourd'hui 100% filiale de la CNAN, elle est implantée dans les principaux ports Algériens (Alger, Oran, Annaba, Skikda, Mostaganem et Bejaia) ainsi que dans les ports secondaires (Jijel, Dellys, Ghazouat et Arzew).

L'agence a pour objectif :

- ❖ La consignation des navires.
- ❖ Recrutement des frets.
- ❖ Transit.

2. Activités de NASHCO

Cette société est spécialisée dans la consignation des navires (consignation maritime) de lignes régulières et de tramping, ainsi que l'avitaillement, elle est issue de l'armement national et des armements étrangers.

Face aux résultats encourageants enregistrés depuis sa création, NASHCO –SPA- décide de développer de nouvelles activités en liaison avec le transport maritime.

Dans cette optique, la société propose les activités suivantes

- ❖ La consignation maritime des navires de lignes régulières et de tramping.
- ❖ La consignation de conteneurs (stockage, lavage et réparation).
- ❖ Le recrutement de fret toutes destinations.
- ❖ La représentation de l'armement national ou étranger.
- ❖ Le conseil en transport multimodal
- ❖ L'avitaillement et le garbage.
- ❖ Le transit (le dédouanement).

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

❖ Le magasinage terrestre des marchandises.

3. Rôles et responsabilités des différents organes

Dans ce tableau nous allons résumer le rôle et la responsabilité des différents organismes

Tableau N° 15 : Rôles et responsabilités des différents organismes.

Déférentes organismes	Rôle et Responsabilité
Direction et Secrétariat	<ul style="list-style-type: none"> - Le directeur dirige toutes les structures de l'agence, établit le budget annuel et la situation périodique mensuelle, trimestrielle et annuelle. - Le gestionnaire, prend la charge de la gestion budgétaire. - Chargé d'enregistrement des courriers et les factures de l'EPB et les compte d'escale élaboré le rapport d'escales. - La transmission des comptes rendus en retour de l'employé. - La participation à la consolidation de statistiques mensuelles et annuelles selon les instructions.
Département shipping et opération	<ul style="list-style-type: none"> - Faire une estimation de coût de revient prévisionnel d'une escale. - S'informer sur la programmation des bateau au près des gestionnaires du port. - Apporter une assistance complète au commandant et son équipage pour l'ensemble des opérations menées au sol. - L'embarquement et débarquement des navires. - L'évacuation des blessés à l'hôpital et leur assistance. - L'hébergement et la restauration avant l'embarquement. <p>Il est composé de service avitaillement son rôle est d :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assurer l'approvisionnement des navires selon les commandes en établissant les factures d'avitaillement. - Discuteront sur les prix et la disponibilité des produit, et fixer le jour de la livraison de la commande. - Présenter toutes les factures au commandant de bord pour signer le connaissance.
Département compte d'escale	<ul style="list-style-type: none"> - Il s'occupe des frais commerciaux établissement des factures courtage et pro forma des comptes d'escales. - Elaboration du compte d'escale.
Département logistique	<p>Service logistique : La tenue du parc à conteneurs ou remorques et le suivi des devis de réparation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le positionnement des conteneurs (la saisie à l'embarquement et au débarquement). - La facturation des commissions et l'élaboration des statistiques mensuels mouvements des entrée et sorties des conteneurs. <p>Agent pointeur : Il vielle aux mouvements des conteneurs à l'entrée et à la sortie des TCS.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il établit des factures lors d'une réparation de TC cela dès la restitution du conteneur et ses facture appelées de facture cout de fourche et facture réparation. - Il s'occupe du contrôle des conteneurs entrées et sorties du parc. <p>Conducteur chariot élévateur : Il est chargé de manipuler les conteneurs qui se trouvent au niveau du parc.</p>

Source : Réalisé par nos soins à partir de document interne de NASHCO.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

4. Traitement d'une escale d'un navire

Pour mieux expliquer la place que joue le transport maritime dans le développement du port de Bejaia nous allons tout d'abord expliquer les étapes et les procédures suivies lors d'une escale d'un navire.

Nous avons pris comme exemple l'escale d'un navire de ligne régulier<< MARFRET NIOLON>>, avec l'agence consignataire NASHCO qui porte les caractéristiques suivantes : (L'armateur : CNAN-MED, Jauge brute : 7395, Jauge nette : 2218, Pavillon : ALGERIRN, Provenance : MARSSEILLE / BARCELON).

4.1. Les premières étapes c'est l'avant arrivée du navire jusqu'à la récupération des avis d'arrivés par le client

4.1.1. Avant l'arrivée du navire

Annoncé que le navire MARFRET NIOLON est prévu d'arriver à Bejaia, par le biais d'ETA (Estimation du temps d'arriver)² soit par fax, ou mail au moins 48 heures à l'avance, le navire (MARFRET NIOLON) annonce par mail le 02/03/2017 l'ETA comprenant les informations suivantes (le nom de navire, l'heur d'arrivé, provenance et l'arrivé au port de destination).

Dès l'annonce du navire, le département shipping ouvre le dossier shipping pour classer les différentes documents, tel que les e-mails, manifeste-cargos³, et fait la situation portuaire en présentant les caractéristiques du navire⁴ (navire en rade, à quai longueur, largeur, tirant d'eau et le type du navire RO/RO ou bien général cargos).

Le navire arrive en rade à 18h00 le matin l'agent shipping assiste à la conférence de placement qui se déroule à la capitainerie chaque jour à 10h00 pour la demande de sa mise à quai et leur remettre les documents suivants :

- Le bon de commande pour l'exploitation du navire.
- Une copie de manifeste plan de chargement.
- ETA du navire.
- Etablir la demande de débarquement à déposer auprès des services de douanes.
- Une fois qu'ils se sont mis d'accord sur la date d'entrée du navire ils précisent le poste d'accostage qui est le poste N°09.

² Voir annexe N° : 06.

³ Voir annexe N° : 05.

⁴ Voir annexe N° : 10.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

4.1.2. L'accostage du navire

Le navire arrive en rade est prêt à l'accostage Le 28/02/2017 à 08h00.

Le navire en rade au port Le 27/02/2017 à 18H00 avec le pilote à bord, il accoste à 11H00 et le déchargement de la marchandise se fait par l'équipement de l'EPB engagée par NASHCO.

4.1.3. Déclaration de la marchandise en douane

Le service commercial collecte toutes les données nécessaires pour ouvrir deux chemises courtage (une pour la douane et l'autre reste dans le service commercial pour archivage).

- Taxation des connaissements établissement des avis d'arrivée⁵
- Etablissement de la fiche de recette
- Etablissement du manifeste d'entrée
- Etablissement du manifeste de sortie
- Préparer les plis cartables en cas de marchandise à exporter ainsi que tous les documents nécessaires.

4.1.4. Sortie de navire : La procédure à suivre dans cette étape :

- Faire les bordereaux de réserve d'EPB⁶
- Time-Sheet⁷
- Préparer 04 copies du manifeste de sortie⁸ du navire, elles doivent être signées et visées par le commandant de bord, la douane et le service commercial du consignataire. Une fois le manifeste signé, l'agent consignataire doit faire le dispatche aux différents services : 01 pour la douane, 01 pour BMT, 01 EPB et 01 pour la PAF.
- Formation de départ, envoyer les plis-cartables par le commerciale.
- Demande de pilote le 01 /03/2017 à 11h00 le navire quitte le port à 12h15.

4.1.5. Établissement des avis d'arrivés

C'est un programme qui permet de taxer automatiquement les connaissements. Il calcule les frais à payer par les clients avant enlèvement pour obtenir des avis d'arrivés. Ces frais se composent [Fret payable à destination, Frais de débarquement, FIA, Péage, Frais d'avis, TVA, Timbre].

Les avis d'arrivés consiste à aviser les clients de l'arrivés de leur marchandises.

⁵ Voir annexe N° : 08.

⁶ Voir annexe N° : 12.

⁷ Voir annexe N° : 11.

⁸ Voir annexe N° : 07.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

4.1.6. La récupération des plis-cartables et les avis d'arrivés par les clients

Le client ou le transitaire se présente à l'agence le jour même de l'arrivé du navire et ce pour récupérer les plis-cartable et les avis d'arrivés.

4.2. La deuxième étape de la délivrance de la marchandise aux clients jusqu'à l'établissement d'un compte d'escale

4.2.1. Délivrance de la marchandise aux clients

Une fois que les avis d'arrivées sont récupérés par les clients. Ces dernier se présentent à l'agence munis d'un connaissance original et d'un chèque pour payement des débours (et le chèque de caution s'il s'agit des conteneurs). Pour échanger le connaissance original contre un connaissance chef⁹, et avoir le bon à délivrer qui permet aux clients de faire sortir leur marchandise du port et toute l'opération se résume en un seul mot échange.

4.2.2. Établissement de différentes factures

- Etablissement de la facture et péage [La facture de courtage s'établit pour payer l'entreprises portuaire douane, la taxe sur marchandise, Le taxe à l'import est 20,24DA/tonne, La taxe à l'export est 22,24DA/tonne].
- Etablissement de la facture courtage [L'agence assure la collecte pour le compte du trésor de toutes redevances portuaire et péage, Le montant de ces prélèvements est fixé par la loi de finance annuellement]
- Taxe de péage sur les marchandises [à l'import, à l'export]
- Suivant les catégories des marchandises
- Péage ou droit de navigation en fonction de la jauge brute du navire
- Ces versées au trésor périodiquement contre remise d'une quittance.
- Honoraire de courtage

En parallèle sont calculés les honoraire de courtage dus, ils sont calculés en fonction du tonnage traité à l'import et à l'export.

4.2.3. Établissement du compte d'escale

Le service du compte d'escale est chargé de rassembler tous les comptes et toutes les factures de prestation et dépenses afférentes à l'escale. Le compte d'escale est établi après le départ du navire et la remise du dossier shipping vers le service compte d'escale.

Elément constitutif d'un compte d'escale : tous les documents à charge des frais inhérents à l'escale sont rassemblés avec leur pièces justificatives sont adressés à la partie concernée pour le règlement du compte d'escale. Les frais se devisent en deux catégories : Les frais

⁹ Voir annexe N° : 04.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

commerciaux et fiche de recette en ligne régulière. (Pour avoir plus de détail sur les frais commerciaux et la fiche de recette en ligne régulière voir l'annexe n°03.

5.Étude l'évolution de l'activité de NASHCO

5.1. L'évolution d'escales des navires NASHCO

Tableaux N° 16 : L'évolution d'escales des navires 2012-2016.

Unité : tonne

Année	Tonnage	Taux %	Nombre des navires	Taux %	La moyenne entre sortie et entrée	Taux %
2012	91961,16	-	83		9,3	-
2013	81609,96	-11,25	68	-18	2,8	-69,89
2014	98042,8	20,13	64	-5,88	2,5	-10,71
2015	66680,44	-31,98	63	-1,56	3,5	40
2016	71382,64	7,05	79	25,39	3,5	0

Source : Réalisé par nos soins à partir des documents interne de l'EPB 2011-2016.

Nous distinguons à travers ce tableau l'existence des différents navires qui emportent des différentes cargaisons par années. En 2012 jusqu' au 2016 il y a une fluctuation des tonnages par navire et par cargaison.

En 2012 nous avons un tonnage de 91961,16 avec un nombre de navire de 83 et leur moyenne de 9,3. En 2013 le tonnage a baissé de -11,25 % par rapport à la année 2012 avec une baisse de nombre de navire de 15 navire par rapport à l'année d'avant avec une moyenne de 2,8 , en 2014 une augmentation de tonnage de 20,13% par rapport à l'année 2013 avec aussi une baisse de nombre de navire de 4 navire entre 2013 et 2014 et aussi une moyenne de 2,5. En 2015 une diminution de tonnage de -31,98 % par rapport à l'année 2014 avec une baisse des nombres des navires de 1 navire entre 2014 et 2015, aussi avec une baisse de moyenne. En 2016 une augmentation de tonnage de 7,05% par rapport à l'année 2015 avec une augmentation des nombres des navires de 16 navires entre 2015 et 2016 et une stabilité de moyenne de 3,5.

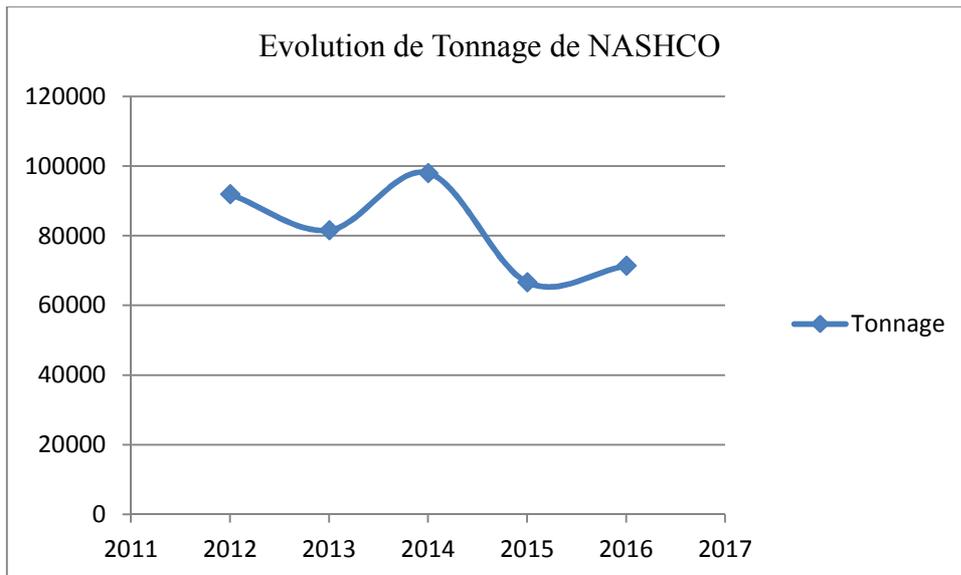
Nous illustrons dans ce tableau chaque année à l'autre il y a une fluctuation de tonnage de cette consignation. Qui concerne la diminution de tonnage de ces navires est dû à la baisse de

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

nombre de navires une forte demande de clients implique que le nombre des navires va augmenter et aussi par apport à la situation économique du pays.

Schéma N°05 : Evolution de tonnage de NASHCO 2011-2016.

Le tonnage a connu une croissance pendant 2013-2014 soit une augmentation de 20,13% puis une baisse en 2014 et 2015 avec 31,98% et aussi une légère augmentation en 2016 de 7,05%.

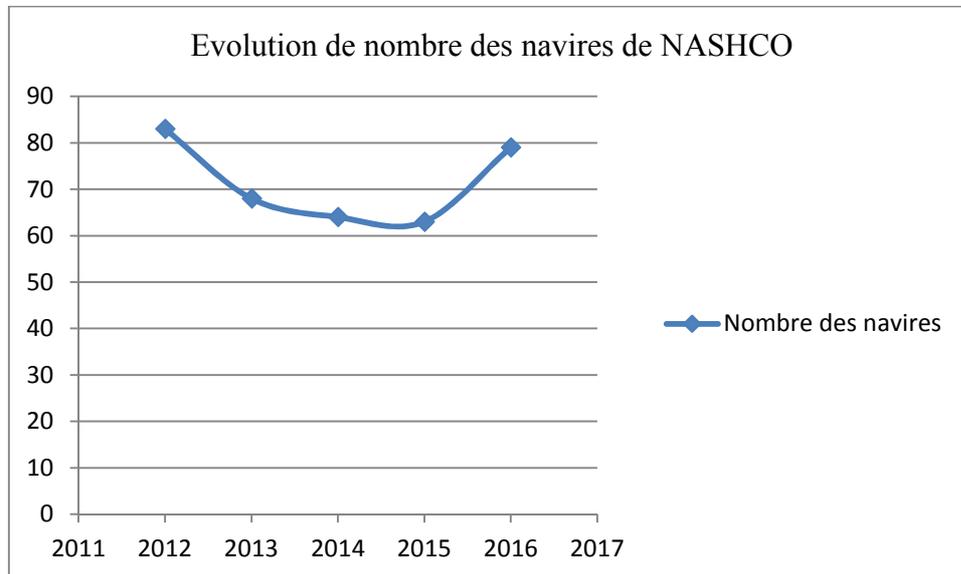


Source : Réalisé par nos soins à partir des documents interne de l'EPB 2012-2016.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

Schéma N°06 : Evolution de nombre des navires de NASHCO 2012-2016.

Les nombres de navires a connu une baisse pendant les années 2013 jusqu'a 2015 de -23,71% et en 2016 a connu une augmentation de 25,39%.

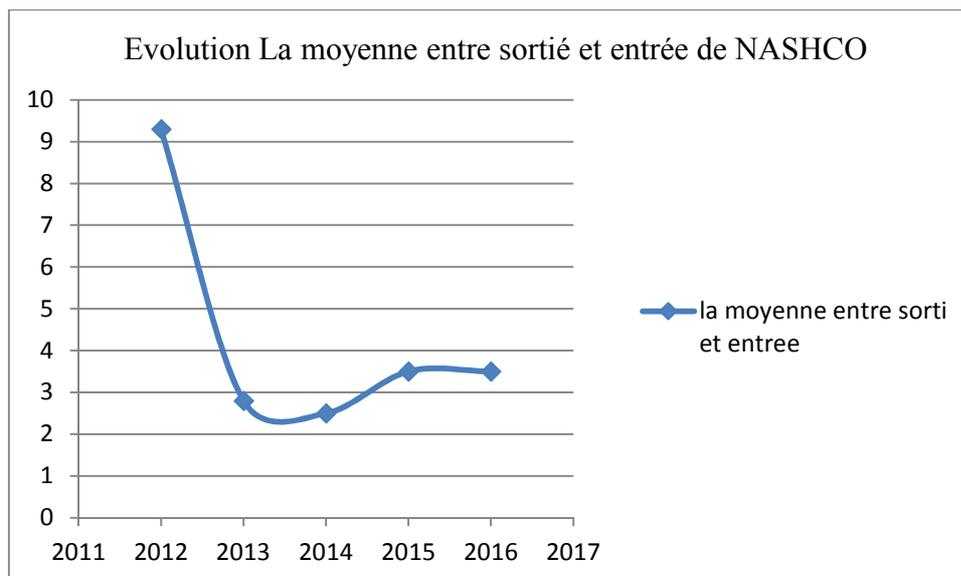


Source : Réalisé par nos soins à partir des documents interne de l'EPB 2012-2016.

Schéma N°07 : Evolution la moyenne entre sortie et entrée de NASHCO.

La moyenne entre sortie et entrée a connu une baisse pendant 2013 et 2014 de -73%

Les années 2015 et 2016 restes stables.



Source : Réalisé par nos soins à partir des documents interne de l'EPB 2012-2016.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

Section 3 : Le trafic maritime du port de Bejaia

Dans cette section nous allons parler de l'évolution du trafic global et de marchandise ainsi le trafic conteneur, l'évolution de mouvement de navigation et le nombre de navire, la qualité de service, enfin les effectifs de l'entreprises portuaire de Bejaia.

1. Le trafic global

1.1.Évolution du trafic de tonnage

Tableau N° 17 : Evolution du trafic au tonnage de l'EPB (2011-2016).

Unité : en tonnes.

Rebique	Marchandises				Total	TX(%)
	Importation	TX(%)	Exportation	TX (%)		
2011	9876089	-	3729413	-	13605502	-
2012	10618525	7,52	9307182	149,56	19925707	46,45
2013	11424286	7,59	8852173	-4,89	20276459	1,76
2014	11773839	3,06	9382966	6	21156805	4,34
2015	12286764	4,36	7889815	-15,91	20158443	-4,72
2016	11627009	-5,37	7871679	-0,23	19498688	-3,27

Source : Rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

Le tableau N°17 : nous indique que le trafic du port de Bejaia a connu une augmentation entre 2011 jusqu'à 2014 soit une augmentation de 55,50% qui est passé de 13 à 21 millions de tonne. Cette croissance s'explique par l'augmentation des produits pétroliers qui a connu une augmentation en 2012 (+176%)¹⁰. Mais nous remarquerons une baisse en 2015 par rapport à 2014 soit de -4,72% pour atteindre 20 millions de tonnes, puis une baisse aussi en 2016 soit de -3,27% pour atteindre. Cette baisse est due à la baisse du volume des hydrocarbures à l'exportation suit au prix des hydrocarbures ayant baissé sur le marché.

Les importations de l'EPB ont connu une croissance continue pendant la période 2011 à 2015 soit de 24,42% sachant qu'ils étaient de 9 millions de tonnes en 2011, et qui ont passé à plus de 12 millions de tonnes en 2015. Cette augmentation est due à la hausse des produits

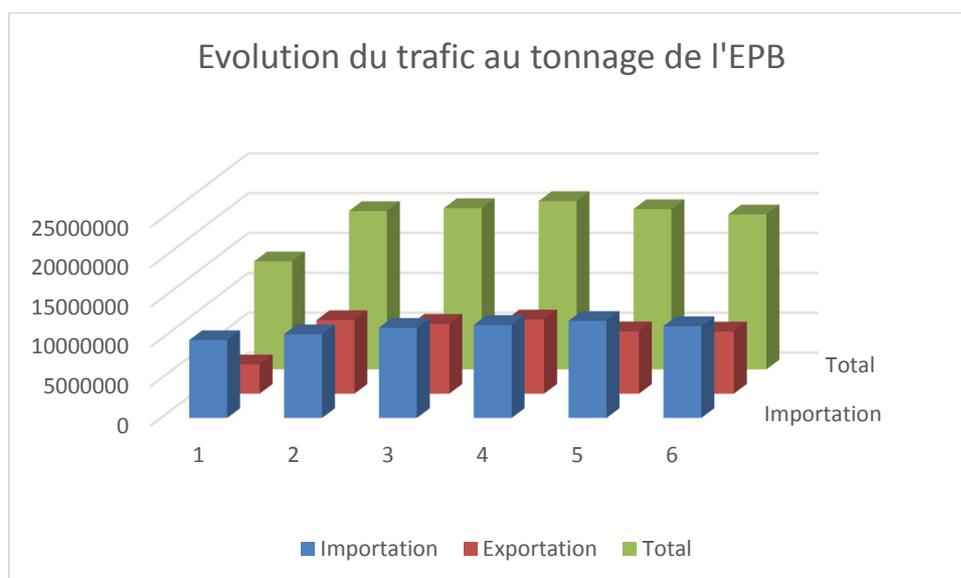
¹⁰ Rapport de l'EPB, année 2012, p 38.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

tels que (métaux de construction +111%, et matériaux de construction +58% et produit chimique +9%)¹¹. Pendant l'exercice de 2016, soit une baisse de -5,37% pour atteindre 11 millions de tonnes.

En ce qui concerne les exportations, ces dernières ont connu une croissance importante pendant la période 2011 à 2012 sachant qu'ils étaient de 3 millions et qui ont passé à 9 millions de tonne, soit une augmentation de 149,56%, cette croissance est due essentiellement à l'évolution des produits pétroliers exportés. Par contre en 2013 nous remarquerons une diminution soit de -4,89% pour atteindre plus de 8 millions de tonnes. L'augmentation des exportations a repris en 2014 (soit une augmentation de 6%) pour atteindre plus de 9 millions de tonnes. Mais en 2015 et 2016 nous observons une diminution -0,23% pour atteindre 7 millions de tonnes, cette diminution pendant 2013 et 2015- 2016 est présenté par la chute du cours du pétrole sur le marché international.

Graphique N° 07 : Evolution du trafic au tonnage de l'EPB 2011-2016.



Source : Rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

¹¹ Rapport de l'EPB année 2013, p 34.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

1.2. Evolution du trafic de marchandises

Tableau N° 18 : Evolution du trafic de marchandises (2011-2016).

Unité : en tonne.

Rubrique	Hydrocarbure (TX%)	Hors hydrocarbure (TX %)	Trafic global (TX%)
2011	4113087	9492415	13605502
2012	9827323	10098384	19925707
2013	9236398	11040061	20276459
2014	9880425	11276380	21156805
2015	8265001	11893442	20158443
2016	8111520	11405304	19670305

Source : Rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

Le trafic globale à connue une augmentation remarquable durant 2011 jusqu'a 2014 soit une augmentation de 55,50% passant de 13 jusqu'à 20 millions de tonnes. Puis nous observons une baisse pendant l'année 2015 et 2016 pour une baisse soit -4,71% pour atteindre 20 millions de tonnes en 2015, et une baisse soit -2,42% en 2016. Cette baisse pour les hydrocarbures s'explique par chute des prix de pétroles sur le marché international, cette situation un impact sur les importations des marchandises hors hydrocarbures, à cet effet des mesures restrictive instauré par l'état avaient pour objectif de les réduire et de les rationaliser.

Le trafic hydrocarbure a connu une augmentation pendant 2011 à 2014 soit de 140,22% qui passent de 4 à 9 millions de tonnes. Cette croissance est due à la hausse des importations (7 %), et les exportations aussi de (7%)¹². Mais nous observons une baisse en 2015 et 2016 soit une baisse de -16,35%, pour atteindre 8 millions de tonnes en 2015, et une baisse de -1,86% en 2016, qui sont due à la baisse des prix de pétrole.

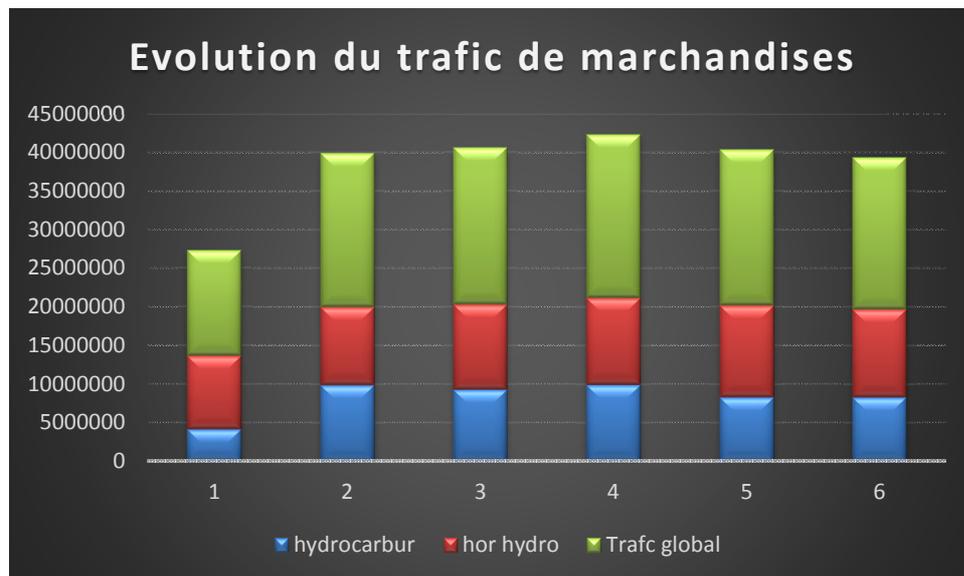
Le trafic hors hydrocarbure a connu une augmentation pendant 2011 à 2015 soit de 25,24% qui passent de 9 à 11 millions de tonnes. Puis nous remarquons une baisse en 2016 soit de -4,10% pour atteindre 11 millions de tonnes en 2016. Cette baisse s'explique par la baisse des exportations en raison de la baisse du volume du (sucre -7% et des oléagineux -81%)¹³.

¹² Rapport de l'EPB, année 2014, p 41.

¹³ Rapport de l'EPB, année 2015, p 43.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

Graphique N° 08 : Evolution du trafic de marchandises 2011-2016.



Source : Rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

2. Trafic de marchandise

2.1. Evolution du trafic de marchandises selon le mode de conditionnement

Tableau N° 19 : Evolution du trafic par mode de conditionnement (2011-2016).

Unité : en tonne.

Rebique	Vrac solide	(TX%)	Vrac liquide	(TX%)	Marchandises divers	(TX%)	Total	(TX %)
2011	4946705	-	4674357	-	3984440	-	13605502	-
2012	5043635	1,96	10326260	121	5109236	28,23	11185531	-17,78
2013	5311649	5,31	9806520	-5,03	5158200	1	20276369	81,27
2014	5846078	10,06	10410963	6,16	4899764	-5,01	21156805	4,34
2015	6304547	7,84	8768757	-1,58	5085139	3,78	20158443	-4,72
2016	6230224	-1,19	8673426	-1,09	4613174	-9,28	19516824	-3,23

Source : Rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

- ❖ Vrac solide constitue principalement de blé et soja et céréale. Les vrac solide ont connu une croissance remarquables durant l'année 2011 à 2015 soit une augmentation de 27,44% passant plus de 4 à 6 millions de tonnes. Cet accroissement s'explique par augmentation des produits importés comme le (soja, céréale et le blé). Avec une baisse de -1,19% durant l'année 2016 pour atteindre 6 millions de tonnes. Cette baisse

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

s'explique par le recul des importations de (blé -10,81% et céréale -4,58% et le soja de -7,7% et le recul de sucre -0,3%)¹⁴.

- ❖ Les vrac liquides, constitués principalement d'hydrocarbures et accessoirement des produits oléagineux. Les vrac liquide ont connu de leur part durant l'année 2011-2014 une augmentation qui était de 4 et qui est passé à 10 soit une augmentation de 122,73%. Cette croissance est due à la hausse des produits oléagineux importés et la hausse de volume de pétrole brut exporté. Mais nous remarque qu'en 2012 et 2015-2016 un recul de -5,03% en 2012 et de -1,58% en 2015, en 2016 soit de -1,09. Ce recul s'explique par la dégradation de pétrole brut (hydrocarbure -7%, oléagineux : -34%)¹⁵.

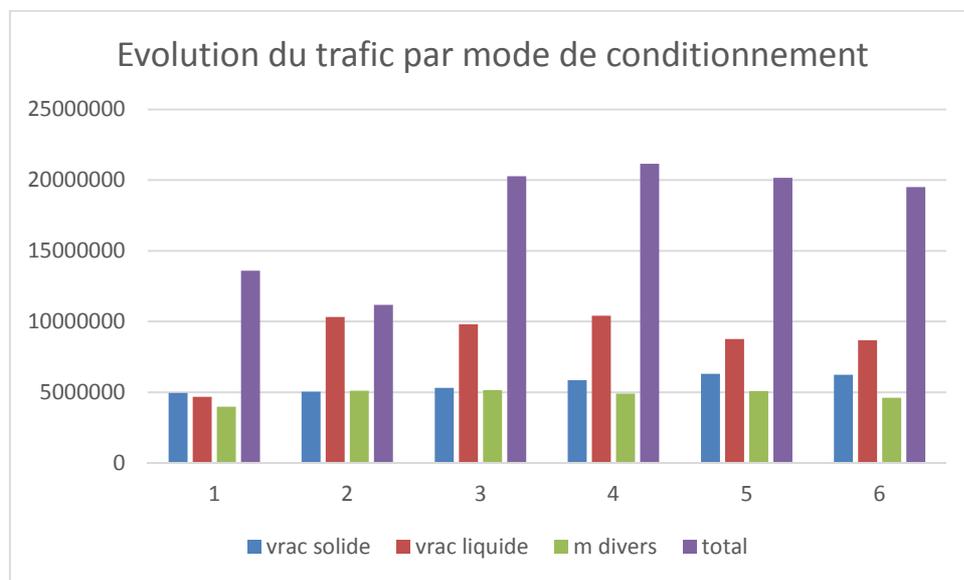
- ❖ Marchandises divers : (MD) conteneurisées ou non conteneurisées elle constitue essentiellement de produit agricole produit alimentaire et matériaux de constructions. Elle a connu une croissance dans leur volume, elle passe plus de 3 à 4 millions de tonnes soit une augmentation de 27,62% durant l'année 2011-2016. Cet accroissement s'explique par la hausse des produits de matériaux et construction (ciment, engrais, métaux ferreux) importés. Avec une baisse de -2,07% et -1,90% durant l'année 2013 et 2014 pour atteindre plus de 43 millions de tonnes et en 2016 soit de -3,65 % pour atteindre plus de 4 million de tonnes. La principale cause de cette baisse s'explique par l'introduction des licences d'importation pour certains produits tels que le rond à béton, le ciment, et le bois, et l'amélioration de la production nationale notamment par le développement de nouvelles cimenteries.

¹⁴ Rapport de l'EPB, année 2016, p 49.

¹⁵ Rapport de l'EPB, année 2013, p36.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

Graphique N° 09 : évolution du trafic par mode de conditionnement 2011-2016.



Source : Rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

2.2. Évolution de trafic de marchandise par le type de marchandise

Tableau N° 20 : Evolution du trafic de marchandise par le type de marchandise l'EPB (2011-2016).

Unité : 1000 million de tonne.

Année / Produit	Débarquement						Embarquement					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Produit agricole et denrée alimentaire	6519	6472	6749	7084	7594	7290	359	340	468	444	404	483
Produit pétroliers	1060	1119	1144	1223	1088	1030	3151	8708	8091	8657	7176	7081
Minéraux et matériaux de métallurgique	8995	9821	9514	1015	9299	8331	-	-	-	-	-	-
Minéraux et produit construction	2681	6467	1026	1047	1125	7892	-	-	-	-	-	-
Engrais et produit chimique	3106	3522	3655	3758	4458	4671	-	-	-	-	-	-
Marchandises divers	817	1045	1186	1028	1099	1217	2182	2585	2915	2807	2899	3296

Source : Rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

Ce tableau N°20 : nous indique qu'il y a un déséquilibre de la structure des échanges commerciaux, hors hydrocarbures entre les importations et les exportations.

Les produits agricoles et denrée alimentaire : au débarquement ont connu durant l'année 2011 à 2012 une diminution de -0,72% qui passe de 6519 à 6472 million de tonnes. Après ils ont connu une croissance entre 2013 et 2015 soit 5,01% pour atteindre 6749 à 7594 millions de tonnes. Cette croissance est due à la hausse des produits suivants (matériaux de construction +141%, ciment +490%, sucre +27% et le bois 16%)¹⁶. Une diminution de -4,21% pour atteindre plus de 7290 millions de tonnes en 2016. Cette baisse est due à la baisse de certains produits tels que (nourriture pour animaux -39%, blé -4% et le maïs -5%).

A l'embarquement ont connu une augmentation durant les années 2011 à 2013 soit de 30,43% qui passent de plus de 3595 à 4689 millions de tonnes. Cette croissance s'explique par la hausse des produits exportés tels que (exportation de pétrole brute par le sea-line +147% et les oléagineux +35% exportés par CEVITAL). Et puis nous observons une baisse jusqu'à 2015 soit de -9,01% qui passe de plus de 4449 à 4048 millions de tonnes, Cette hausse au l'embarquement grâce à l'exportation de sucre (16%)¹⁷. En 2016 une augmentation soit de 19,49% pour atteindre plus de 4837 millions de tonnes, Cette baisse soit à l'embarquement ou à débarquement est due à la baisse de certaine produit tel que (nourriture pour animaux, blé, bois soja et maïs).

Les produits pétroliers : au débarquement ont connu une croissance durant l'année 2011 à 2014 soit une augmentation de 15,38% qui passe plus de 1060 à 1223 millions de tonnes, durant les années 2015 et 2016 a connu une baisse soit de -5,33% pour atteindre une valeur plus de 1030 millions de tonnes.

A l'embarquement ont connu une croissance durant l'année 2011 jusqu'à 2014 soit une augmentation de 174,73% qui passent de 3151 à 8657 million de tonnes. Mais nous observons une baisse en 2012 soit une baisse de -7,85, en 2015-2016 soit une baisse de -1,32 % pour atteindre 7081 millions de tonnes. On remarque des replis est due à la chute des prix de pétrole.

Minéraux et matériaux de métallurgique : au débarquement ils ont connu une augmentation pendant 2011 et 2012 soit de 9,18% qui passent de 8995 à 9821 millions de

¹⁶ Rapport de l'EPB, année 2012, p40.

¹⁷ Rapport de l'EPB, année 2016, p48.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

tonnes, puis nous observons une baisse en 2013 et 2014 soit de -3,13 % en 2013 pour atteindre 9514 millions de tonnes, en 2014 soit de -89,33% pour atteindre 1015 millions de tonnes, puis une augmentation en 2015 pour atteindre 9299 millions de tonnes, pour une baisse en 2016 soit de -10,41% pour atteindre 8331 millions de tonnes. Cette diminution est due à la baisse des importations des métaux ferreux, et cette augmentation est due à la croissance des métaux non ferreux.

Minéraux et produit construction : au débarquement ils ont connu une augmentation pendant 2011 et 2016 soit de 194,37% qui passent de 2681 à 7892 millions de tonnes. Mais nous observons une baisse en 2013 de -84,41% pour atteindre 1026 millions de tonnes. Cette baisse s'explique par l'introduction des licences d'importation pour le ciment.

Engrais et produit chimique : au débarquement ils ont connu une croissance continue durant l'année 2011 jusqu'à 2016 soit de 50,39% qui passent de 3106 à 4671 millions de tonnes. Cette augmentation est due à la hausse des produits chimiques et le phosphate.

Marchandises divers : au débarquement ont connu une augmentation pendant 2011 et 2013 soit une augmentation de 45,16% qui passent de 817 à 1186 millions de tonnes, puis en remarque une baisse soit de -13,32% en 2014 pour atteindre 1028 millions tonnes, puis nous observons une augmentation en 2015 et 2016 soit de 10,74% qui passent de 1099 à 1217 millions de tonnes.

A l'embarquement elle a connu une croissance pendant 2011 à 2016 soit une augmentation de 51,05% qui passent de 2182 à 3296 millions de tonnes, mais nous observons une baisse en 2014 soit de -3,70% pour atteindre 2807 millions de tonnes. Cette croissance soit au débarquement ou l'embarquement s'explique grâce au trafic de grande taille de conteneurs.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

3. Évolution du trafic de conteneur

Tableau N° 21 : Evolution du trafic conteneur de l'EPB (2011-2016).

Unité : en tonne

EVP : équivalent vingt pieds

rebique	2011	2012	2013	2014	2015	2016
N°EVP	190254	228366	248980	235422	248766	267388
Tonnage	1431483	1638446	1895387	1973984	2037050	2171574

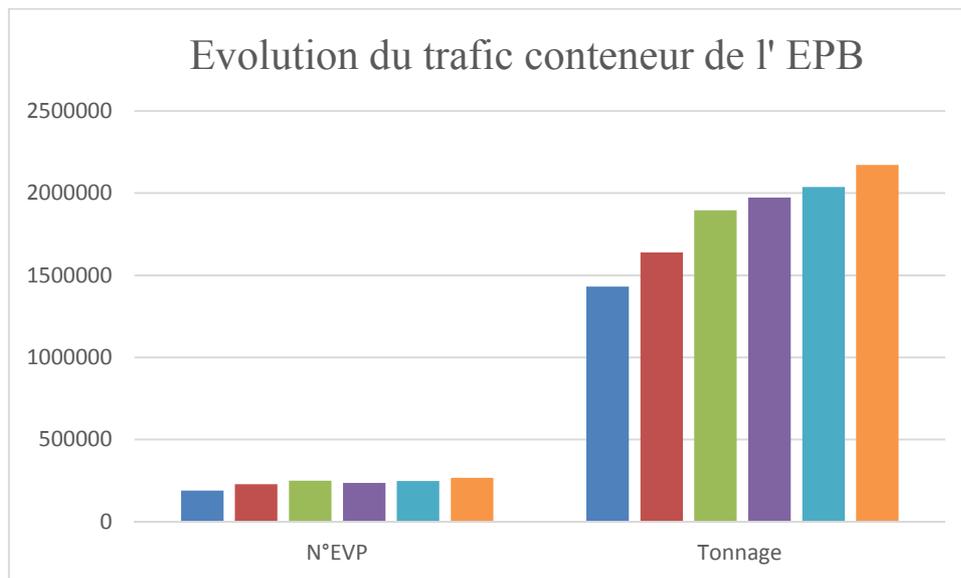
Source : Rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

Le trafic conteneur est marqué par sa croissance remarquable durant 2011 à 2013 soit de 30,87% qui passe de plus de 190 jusqu'à 248 milles tonnes, puis en 2014 nous observant une diminution pour atteindre plus de 235 milles tonnes soit (-5,45%). Cette diminution a pour principale raison le recul du volume de sucre conteneurisé. Enfin entre l'année 2015 à 2016 nous observons une augmentation (soit de 7,49%) pour une valeur qui passe plus de 248 à 267 milles de tonnes.

Trafic conteneur du port de Bejaia a connu une croissance remarquable pendant 2011 à 2016 soit de 51,70%. Cette croissance remarquable est expliqué à partir de la création de l'entreprise filial Bejaia terminal (BMT) en 2004 est une jointe venture entre l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) et PORTEK (système and Equipement). Ainsi la mise en service de la zone logistique extra- portuaire qui est créé en 2006, avec la création de cette plateforme logistique multimodale, elle ouvre de nouveaux horizons économiques au port de Bejaia et par extension à toute la région des hauts-plateaux des wilayas limitrophes.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

Graphique N° 10 : Evolution du trafic conteneur de l'EPB 2011-2016.



Source : Rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

4. évolution de mouvement de navigation et nombre de navire.

2.1. Évolution de mouvement de navigation et nombre de navire à l'entrée

Tableau N° 22 : Évolution de mouvement de navigation et nombre de navire à l'entrée.

Unité : tonnage

Nombre

Type de navire	Entrées											
	2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	Tonna ge	Nom bre	Tonna ge	Nom bre	Tonna ge	Nom bre	Tonna ge	Nom bre	Tonna ge	Nombr e	Tonna ge	Nombr e
Car-ferries	497	11	331	16	232	11	401	14	363	15	363	12
Cargos	5941	666	3834	636	4595	670	6681	819	6952	615	4412	530
Céréaliers	2214	100	2404	101	2335	100	2522	112	2830	120	2603	114
Porte-conteneurs	-		2448	220	-	146	-		2539	218	2791	248
RO/RO	643	92	730	99	953	131	646	97	440	64	617	86
Pétroliers	1872	181	1089	158	1142	162	4936	89	4275	96	4308	101
Butaniers	215	93	4699	63	4406	72	198	30	198	32	207	35
Essence	1259	87	227	34	-		-		-		-	
Hydrocarbure	634	50	516	56	239	35	1167	171	1120	137	1379	147
Huiliers	-		-		546	69	582	60	610	62	753	78
Totale	13280	1280	16279	1383	16455	1396	17074	1392	16792	1 359	17071	1 350

Source : Rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

Les navires à l'entrée durant l'année 2011 à 2016 a connu une augmentation soit de 28,55% qui passent de plus de 13 à 17 millions de tonnes. Cette croissance s'explique par la tendance de marché à utiliser des navires de gros tonnage. Mais nous remarquons une baisse en 2015 pour atteindre plus de 16 millions de tonnes. Qui concerne la diminution de tonnages de ces navires est due à la baisse de nombre de navires.

Les explications concernant la baisse de ces navires soit à l'entrée soit à la sorties

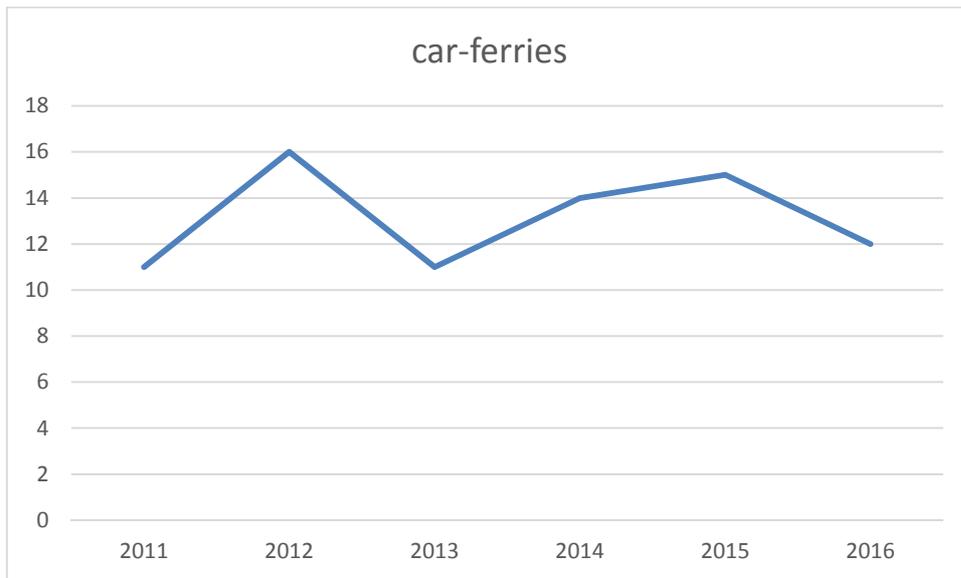
On remarque que ces navires ont connu une baisse en 2015 est due aux travaux engagés pour l'alignement des postes à quai, est du lancement du chantier de réalisation de la nouvelle gare maritime, pour les cargos l'origine de cette baisse est due à la baisse de trafic du ciment, du bois.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

Les principaux navires qui connaissent une baisse sont :

Les car-ferries : a connu une augmentation pendant 2012 et 2015 soit de 0,38 navires. Puis nous observons une baisse en 2013 de -31,25 navires et en 2016 soit de -20 navires.

Schéma N° 08 : évolution car-ferries de l'EPB 2011-2016.

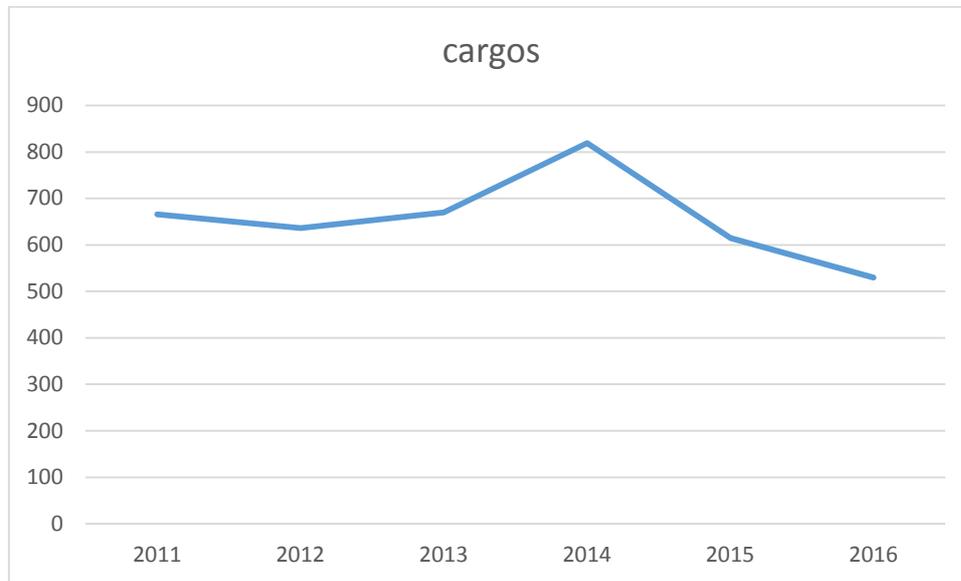


Source : Rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

Les cargos : a connu une baisse de -4,50 navires pendant 2011 à 2012, puis en 2013 et 2014 nous remarquons une augmentation de 22,23 navires, puis nous observons une baisse en 2015 et 2016 pour une baisse de -13,82 navires.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

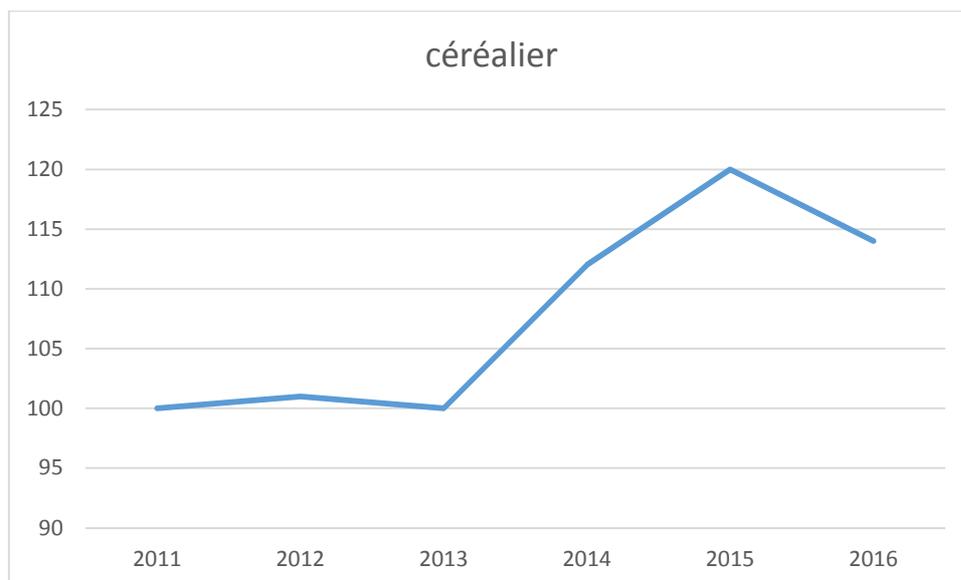
Schéma N° 09 : Evolution de cargos de l'EPB 2011-2016.



Source : Rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

Les céréaliers : elle a connu une stabilité durant l'année 2011 à 2013, puis elle a connu à partir 2013 jusqu'à 2015 une croissance soit une augmentation de 12 navires, puis nous observons une baisse en 2016 soit de -5 navires.

Schéma N°10 : Evolution de céréalier de l'EPB2011-2016.



Source : Rapport annuel et statistique EPB2011-2016.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

4.2. Evolution mouvement de navigation et nombre de navire à la sortie

Tableau N° 23 : Evolution mouvement de la navigation à la sortie (2011-2016).

Type de navire	Sorties en tonnage et nombre de navire											
	2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre
Car-ferries	497	15	330	16	231	11	401	14	363	15	295	12
Cargos	5874	536	6265	636	6479	670	6557	817	6926	620	4 014	529
Céréaliers	2205	100	2353	101	-	100	2 560	113	2778	119	2 649	114
Porte-conteneur		145		146					2 554	219	2 792	247
RO/RO	649	93	742	99	955	131	654	97	448	64	617	86
Pétroliers	1872	63	4657	63	4546	72	4913	89	4303	96	4 308	101
Butaniers	209	34	224	34	232	35	209	32	198	32	207	35
Essence	1278	160	1043	158	1157	162	-		-		-	
Hydrocarbure	608	66	504	56	562	69	1173	170	1120	137	1 397	147
Huiliers	-		-		562	162	585	60	600	59	756	79
Totale	13196	1212	16161	1382	16 528	1412	17054	1392	16741	1361	17 038	1350

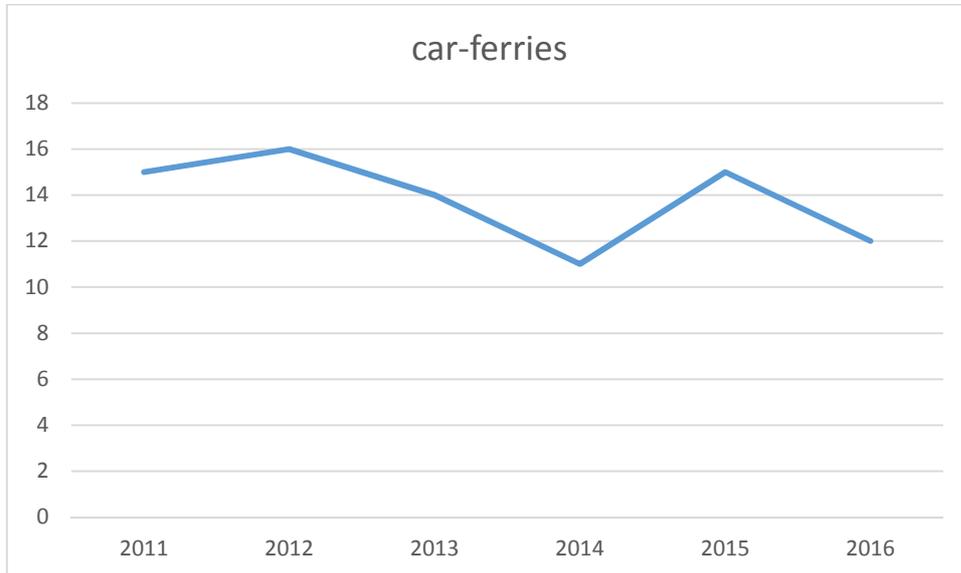
Source : Rapport annuel et statistique EPB2011-2016.

En ce qui concerne le mouvement à la sortie il a connu une augmentation durant 2011 -2016 soit de 29,11% qui passent de 13 à 17 million de tonnes. Cela s'explique par la tendance du marché à utiliser des navires de gros tonnage. Mais nous observons une baisse en 2015 soit de -1,83%. Cette baisse est due au manque des postes à quai pour réceptionner ces navires à cause des travaux du poste dédié à ces derniers en cours d'achèvement. Le tonnage de ces navires est dû à la baisse de certain nombre de navires. Les principaux navires dont le nombre a diminué sont :

Les car-ferries : le nombre de navire a connu une croissance pendant les années 2012 à 2015 pour une augmentation de 0,38 navires, puis nous observons une baisse en 2013 et 2016 avec une différence de 31,25 navires en 2013 et de -20 navires en 2016.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

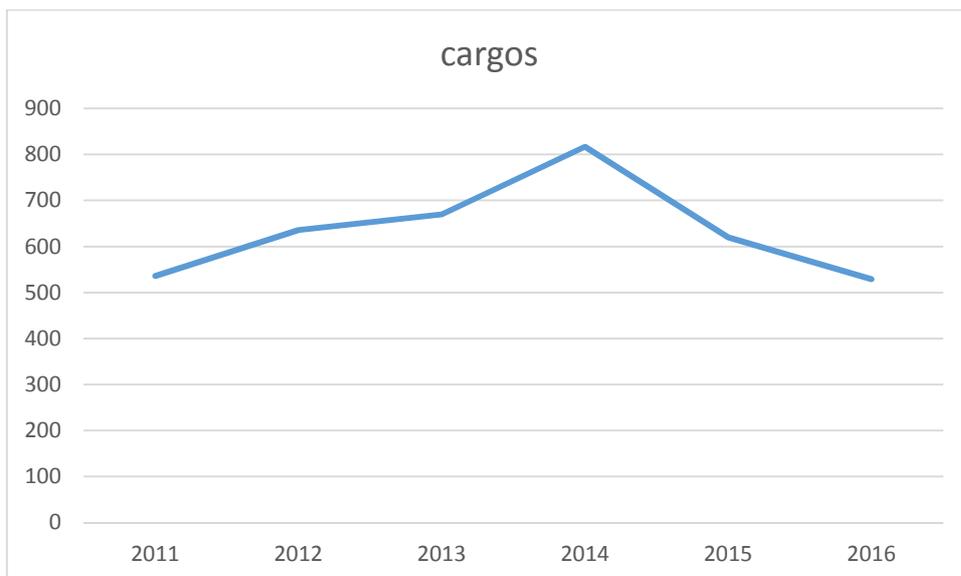
Schéma N°11 : Evolution car-ferries à la sortie de l'EPB2011-2016.



Source : Rapport annuel et statistique EPB2011-2016.

Les cargos : a connu une croissance pendant 2011 à 2014 soit une augmentation de 6,29 navire puis une baisse en 2015 et 2016 avec -14,68 navires.

Schéma N°12 : Evolution de cargos de la sortie de l'EPB2011-2016.

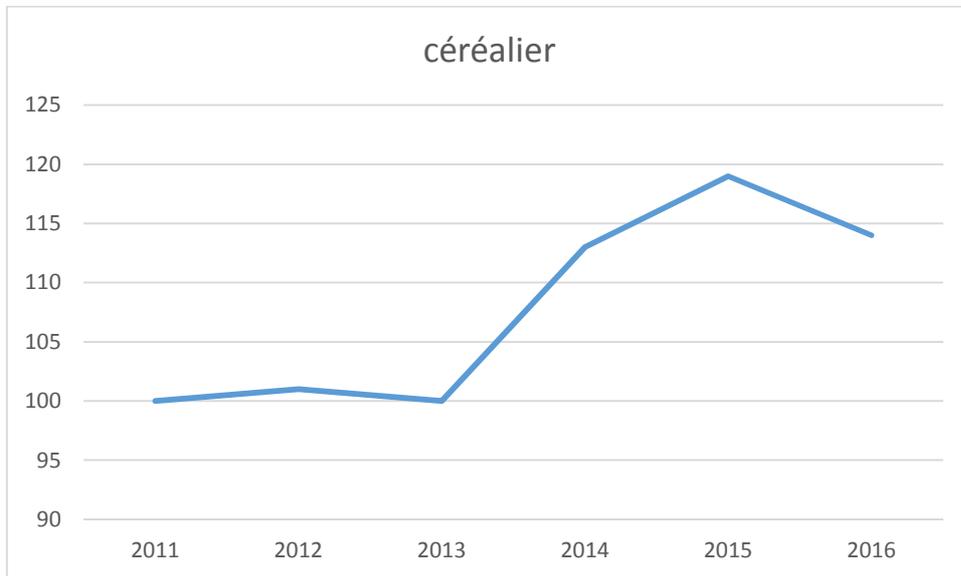


Source : Rapport annuel et statistique EPB2011-2016.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

Les céréaliers : elle a connu une stabilité en 2011 à 2013, puis une croissance à partir 2013 jusqu'à 2015 soit une augmentation de 13 navires, puis nous remarquons une baisse en 2016 soit une baisse de -4,20 de navire.

Schéma N°13 : Evolution de céréalier de la sortie de l'EPB 2011-2016.



Source : Rapport annuel et statistique EPB 2011-2016.

L'amélioration de la cadence dans le traitement des navires, suit à l'acquisition des nouveaux équipements de manutention.

Conclusion

Notre stage au sein de l'agence NSCHO nous a permis de suivre de près le traitement d'une escale sous tous ses aspects comportant principalement l'aspect informationnel, document, administratif et logistique relatif à cette opération.

L'activité de NASHCO a un rôle incontournable dans le transport maritime à travers la vaillance permanente sur le bon déroulement des opérations liées à l'escale d'un navire dans le port.

Le port reste un instrument très indispensable dans la réalisation des échanges commerciaux, aussi bien nationaux qu'internationaux. L'outil portuaire a contribué considérablement dans la détermination de la richesse du pays. Pour cela l'EPB subit actuellement des transformations positives.

Chapitre II : La place du transport maritime de marchandises dans le développement du port de Bejaia

Le trafic de marchandises débarquées constitué de marchandises générales, tandis que les marchandises exportées sont constituées essentiellement des hydrocarbures.

Conclusion générale

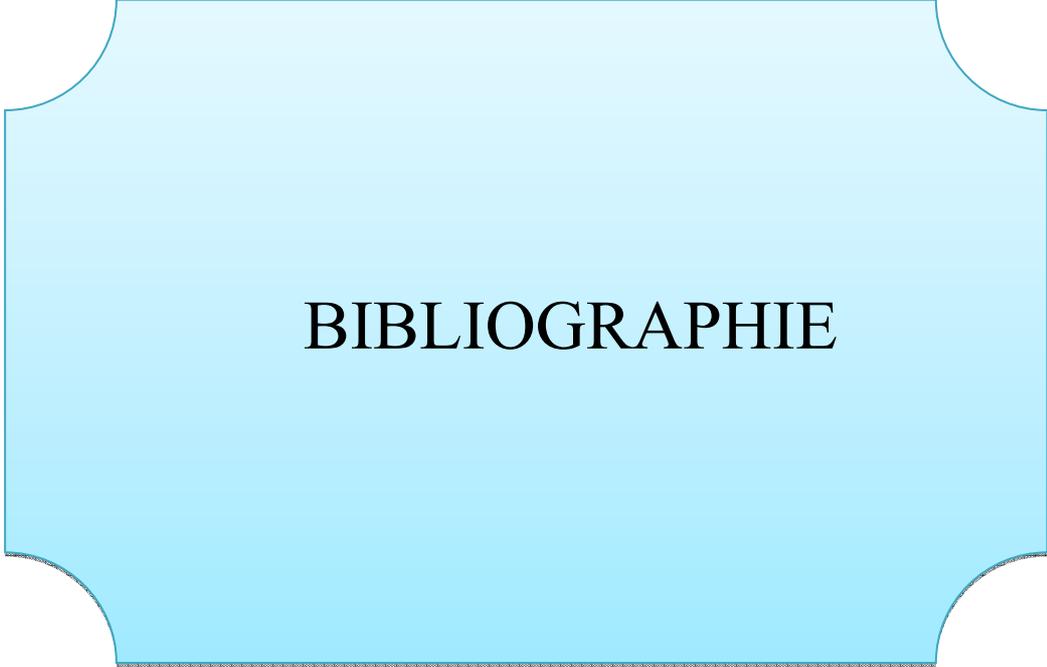
Conclusion générale

Le transport maritime demeure le principal mode du transport des marchandises dans le monde en volume de marchandises transportées, spécialement pour les destinations lointaines

La force du transport repose sur sa capacité et sur la continuité de son trafic. Malgré tous ces atouts que représente ce mode de transport, il peut être confronté à des risques de plus en plus énormes, qui nécessitent l'apparition ou la mise en œuvre des solutions qui peuvent sécuriser les facultés durant tout le trajet maritime qui devient indispensable.

Les ports ont beaucoup d'importance au fonction des activités économiques et sociales, ils sont considéré comme des espaces économiques stratégique et des lieux de transit des passager et des divers marchandises dans les meilleurs condition, cout, délais et sécurité, le port étant un composant essentielles dans la chaines du transport maritime de marchandises.

Le port de Bejaia occupe la 2^{eme} place en marchandises générales au service national, grâce à son dynamisme et sa qualité de service et ses capacités d'infrastructures portuaires. Toutefois, le port de Bejaia permet le développement de son trafic de marchandises, et ainsi la réalisation d'une croissance remarquable.



BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie

1. Les ouvrages

- BELOTTI. Jean, le transport international de marchandise, paris, 1992.
- BELOTTI .Jean, transport international de marchandises ,5^eédition, Paris, Vuibert 2015.
- BOURI. CHaouki, la logistique de commerce extérieur en Alger, Alger, édition Edik, 1994.
- CORINE. Pasco, commerce international, 2^{ème} Edition, paris, Dunod, 1999.
- DENIS. Chevalier et DEPHIL. François, transporté à l'international, 4^{ème}édition, paris, Foucher, 2009.
- GHISLAIN. Legrand et HUBERT. Martini, le petit export, édition Dunod, paris, 2009.

2. Les mémoires

- ADOUANE. Yassine et BOUCHARA. EL Hadi et MOUHOUBI. ABD EL Aziz, l'escale maritime déroulement et rôle de la consignation, mémoire de formation, institution de formation professionnelle de la gestion, bejaia.2007.
- AIT IGHIL. Bilal et MOUHOUBI. Abderrahmane et OUANOUGHIL. Namir, les contrats d'affrètements maritimes, mémoire licence, finance et commerce international, université Bejaia, 2014.
- HARRAR. Sabena, transport de marchandises et impactes sur l'activité régionale, mémoire magister, économie régional et urbaine appliquées, université d'Oran, 2011/2012.
- KHEYER. Mohamed et ZERKOUNE. Nourdine, la politique maritime algérien après la libéralisation du commerce extérieur, mémoire licence, économie et finance université Bejaia ,2008.
- OUZZANE. Nouria, le rôle de transitaire dans le transport maritime des marchandises, économie transport, mémoire master, université de Bejaia 2015/2016.
- SAIM. Achour et TABCHOUCHE. Anis, l'intermédiaire dans le transport maritime de marchandises, finance et commerce international, université de Bejaia ,2016/2016.
- TAKORABT Zakaria et ZEGGANE Mourad, effet de la démonopolisation des services maritimes sur la C.NAN, mémoire master, finance et commerce international, université de Bejaïa, 2014 /2015.
- ZAIDI. Hachemi, la place de transport maritime de marchandise dans commerce international, Mémoire licence, université Bejaia, économie international, 2007/2008.
- ZERARI. Nesrine et KICHOU.Nadia, essai d'analyse des tarifs portuaire dans le transport maritime, université de la formation, mémoire fin d'études, D.E.U.A en commerce international 2010/2011.

3. Document et rapport

- MANKOUR NEFFOUS. Mohamed, le nouveau Code maritime.
- Rapport EPB 2011-2016.
- Rapport de l'agence NASCHO.

4. internet

- [http : // www développement durable –durable.gouv .fr./ les-autoroutes-de-la mer une html](http://www.developpement-durable-durable.gouv.fr/les-autoroutes-de-la-mer-une.html)
- [http://archives-fig-st-die-cndpfr/ acte-2009/louchet/article.html](http://archives-fig-st-die-cndpfr/acte-2009/louchet/article.html).
- [http:// energies 4.jimbo/ le transport-maritime/1-histoire-du-transport-maritime](http://energies4jimbo.com/le-transport-maritime/1-histoire-du-transport-maritime).
- [http://www. WTO. ORG / frensh/res_booksp_f/wrt15-1_pdf](http://www.wto.org/frensh/res_booksp_f/wrt15-1_pdf).
- [http://www. WTO. ORG / frensh/news_f/pres 16_f/pr768_fhtm](http://www.wto.org/frensh/news_f/pres16_f/pr768_fhtm).
- [http:// www foad-mooc.auf.ORG/IMG/PDF/séquence_1-2.pdf](http://www.foad-mooc.auf.org/IMG/PDF/séquence_1-2.pdf).

ANNEXES

Liste des annexes

Annexe N°01 : La structure fonctionnelle de NASHCO.

Annexe N°02 : L'organigramme de l'Entreprise portuaire Bejaia.

Annexe N°03 : Les différents frais commerciaux et la fiche de recette.

Annexe N°04 : Connaissance chef.

Annexe N°05 : Manifeste cargos.

Annexe N°06 : Manifeste comptable.

Annexe N°07 : Manifeste de sortie.

Annexe N°08 : Avis d'arrivée.

Annexe N° 09 : Bon Tel.

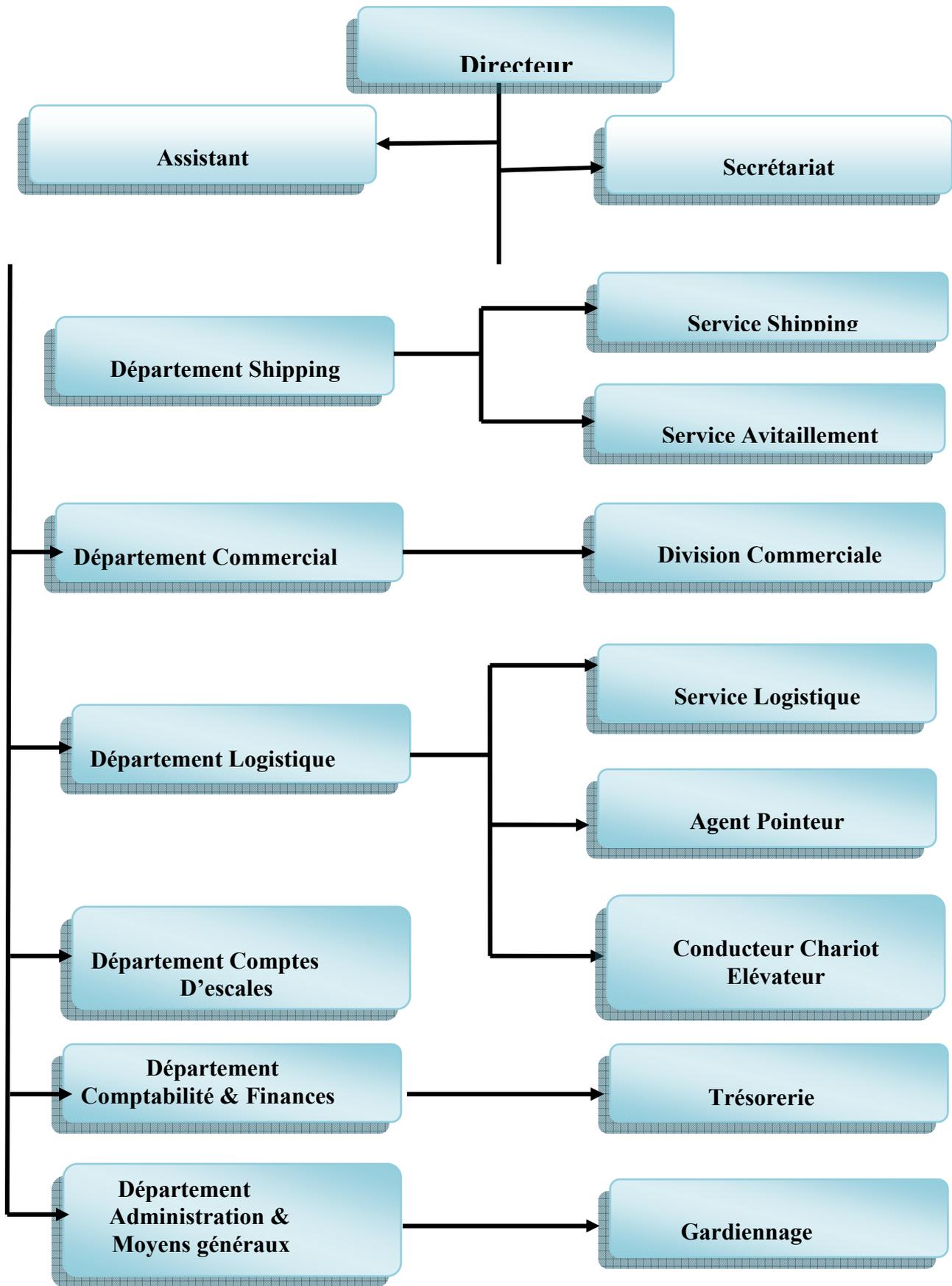
Annexe N°10 : Déclaration d'entrée et sortie.

Annexe N°11 : Time-sheet.

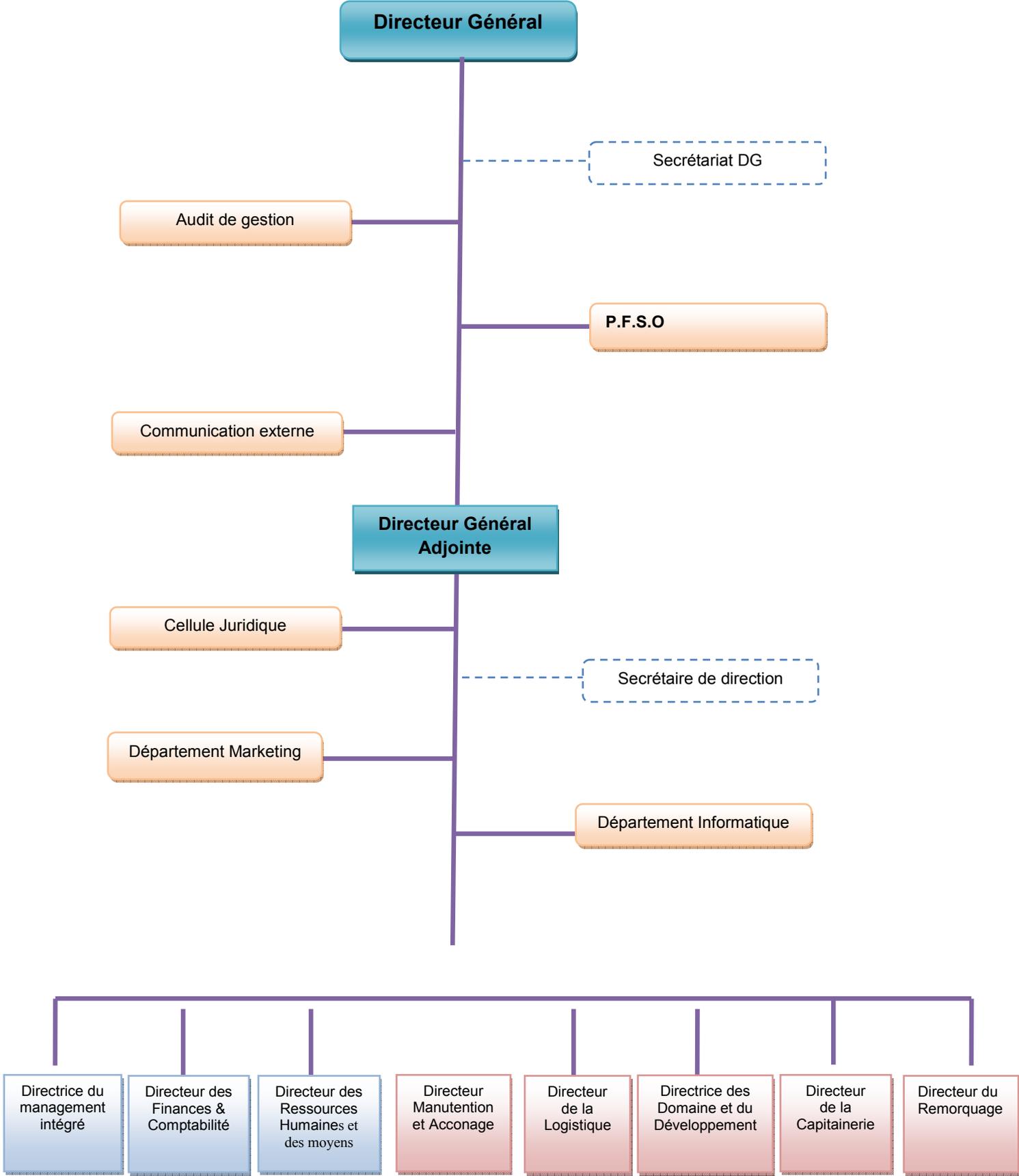
Annexe N° 12 : bordereau des réserves EPB.

Annexe N° 13 : bordereau des réserves BMT

La structure fonctionnelle de NASHCO.



Organigramme de l'entreprise portuaire bejaia



Les différents frais commerciaux et la fiche de recette

Les frais commerciaux	fiche de recette en ligne régulière
<p>Les frais commerciale se composent de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Frais de manutention : Ils sont à la charge de l’armateur en ligne régulière, et à celle des réceptionnaires en condition FIOS. ➤ Les pièces justificatives : <ul style="list-style-type: none"> ○ La facture de l’entreprise portuaire de Bejaia. ○ Le time-sheet signé par le commandant du navire. ➤ Frais portuaire : tous les frais portuaires engendrés par l’escale : <ul style="list-style-type: none"> ○ Facture de pilotage ○ Facture de remorquage ○ Facture lamanage ○ Facture amarrage ○ Défense accostage ○ Taxe séjour portuaire(TSP) ○ Extra-frais ○ Facture manutention (location engin) ○ Facture débarquement ○ Facture embarquement ○ Facture d’eau ○ Facture détritrus. ➤ Soutes <p>Facture de livraison des soutes en cas du besoin.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Commission d’agence <ul style="list-style-type: none"> ○ A l’import <p>Son mandat est calculé sur le fret de base, il s’élève à 1.5% pour les navires de ligne régulière, pour les navires FIOS la commission d’agence se calcule à base du tonnage et de la nature de la marchandise transporté.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ A l’export <p>La commission d’agence à l’export est fixée à 2.5% sur le fret pour les navires CNAN, concernant les navires tiers selon le tonnage.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Frais d’expertise <p>Ils constituent le montant de toute expertise de la marchandise.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Frais de télécommunication <p>Les frais sont regroupés dans la rubrique prestation diverses.il représente tous les frais de communication par téléphone, fax...</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Balayage est nettoyage <p>La CNAN accorde suivant la convention collective le balayage, nettoyage des cales effectuées par l’équipage. Le montant est remis à bord par l’agent ensuite le facturer a l’armateur avec les pièces justificatives suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Demande de paiement du bord ○ Accord de l’armateur ○ Reçu du bord 	<p>Les recettes du fret sont calculées comme suit :</p> <p style="padding-left: 40px;">Si le fret est payable à destination, il sera collecté par le département finance et comptabilité au fur et à mesure de l’échange des connaissements.</p> <p style="padding-left: 40px;">Après déduction de tous les frais et commissions d’agence, le solde sera crédité à l’armateur.</p> <p style="padding-left: 40px;">Si le solde est crédité, le transfert se fera qu’après demande de l’armateur. Pour le paiement des frais par les navires affrétés il se fera par appel à la provision. Pour les navires CNAN un état mensuel est établi.</p> <p style="padding-left: 40px;">Une fois que le responsable du service compte d’escale a accompli son travail, ce dernier établit le compte d’escale puis œuvre une chemise qui contient toutes les dépenses du navire pendant son escale (pièces justificatives).</p> <p style="padding-left: 40px;">Si le compte d’escale est clôturé, il doit être contrôlé avec le service comptabilité si toutes les factures sont comptabilisées.</p> <p style="padding-left: 40px;">Après contrôle et vérification, le compte d’escale sera transmis au directeur d’agence pour signature et l’envoi ensuite à l’armateur.</p> <p style="padding-left: 40px;">Le compte d’escale est établie en 3 exemplaire (02 pour l’armateur, 01 pour le dossier compte d’escale).</p>

Source : réalisé par nos soins à partir de document interne de NASHCO.

Table des matières

Remerciements

Dédicaces

Sommaire

Liste des tableaux et figures

Liste des abréviations

Introduction générales ----- 01

Chapitre 01 : Le transport maritime des marchandises et le commerce international

Introduction

Introduction

Section 01 : Aperçu sur le commerce international.....03

1. La notion de commerce international.....03

2. Évolution du commerce international.....04

2.1. La période avant le 18^{ème} siècle.....04

2.2. La période après le 18^{ème} siècle.....04

3. La croissance des échanges mondiaux.....06

4. Notion des échanges mondiaux.....06

Section02 : Généralité sur le transport maritime des marchandises.....13

1. historique et évolution de transport maritime

1.1. Le transport maritime d'autrefois : un trafic dangereux et coûteux
Historique de transport maritime.....13

1.2. Des solutions pour améliorer le transport maritime.....14

1.2.1. La création des canaux.....14

1.2.2. L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux-----14

1.2.3. L'invention des conteneurs-----14

2. Définition du transport maritime et transport maritime de marchandise.....15

2.1. Définition du transport maritime-----15

2.2. Définition transport maritime de marchandise.....16

2.3. Législation de transport maritime-----16

3. Les incoterms.....	17
3.1. Définition.....	17
3.2. Les classements des incoterm.....	18
3.3. Le classement par mode de transport.....	18
3.4. Le choix de l'incoterm.....	20

Section03 : Les principaux intervenants et les documents du transport maritime international des marchandises.....21

1. Les principaux intervenants du transport maritime.....	21
1.1. Le transporteur.....	21
1.2. Transitaires.....	21
1.3. La consignation maritime ou l'agent consignataire-----	22
1.3.1. Consignation du navire.....	22
1.3.2. Consignation de la cargaison.....	22
1.4. Courtier maritime -----	22
1.5. Le chargeur.....	23
1.6. Le manutentionnaire.....	23
1.7. L'assurance.....	23
1.8. La douane.....	24
2. Les principaux documents du transport maritime ...-----	24
2.1. Le connaissement.....	24
2.2. Le manifeste.....	24
3. les contrats de transport maritime.....	25
3.1. Le contrat de transport.....	25
3.2. Contrat d'affrètement.....	25

Conclusion

Chapitre 02 : la place du transport maritime de marchandises dans le développement de port de Bejaia

Introduction

Section01 : présentation générale de port de Bejaia.....27

1. Historique.....	27
2. Situation géographique de l'entreprise portuaire de Bejaia.....	28
3. Le plan directeur du port-----	28

4. Mission et activités de l'entreprise portuaire de Bejaia.....	29
5. qualité de service.....	30
5.1.Évolution moyenne d'attente en rade.....	30
5.2. Évolution séjour moyen à quai.....	32
6. Les Effectifs de l'entreprise portuaire de Bejaia.....	33
6.1.Les effectifs des effectifs de l'EPB-----	33
6.2.Les Effectif par tranche d'âge.....	34
6.3.Les Effectif par sexe.....	35
6.4.Effectif par catégorie socio professionnelle.....	36
Section 02 : Présentation de l'organisme d'accueil.....	37
1. Présentation de l'agence NASHCO.....	37
2. Activités de NASHCO.....	37
3. Rôles et responsabilités des différents organes.....	38
4. traitement d'une escale d'un navire-----	39
4.1.Les premières étapes c'est l'avant arrivée du navire jusqu'à la récupération des avis d'arrivés par le client.....	39
4.1.1. Avant l'arrivée du navire.....	39
4.1.2. L'accostage du navire.....	40
4.1.3. Déclaration de la marchandise en douane.....	40
4.1.4. Sortie de navire le 22/03/2017.....	40
4.1.5. Établissement des avis d'arrivés.....	40
4.1.6. La récupération des plis-cartables et les avis d'arrivés par les clients	
4.2.La deuxième étape de la délivrance de la marchandise aux clients jusqu'à l'établissement d'un compte d'escale.....	41
4.2.1. Délivrance de la marchandise aux clients.....	41
4.2.2. Établissement de différentes factures.....	41
4.2.3. Établissement du compte d'escale.....	41
5. étude l'évolution de l'activité de NASHCO.....	42
5.1.L'évolution d'escales des navires NASHCO.....	42
Section 03 : le trafic maritime du port de Bejaia.....	45
1. Le trafic global.....	45
1.1.Évolution du trafic de tonnage.....	45
1.2.Evolution du trafic de marchandises.....	47

2. trafic de marchandise.....	48
2.1.Évolution de trafic de marchandises selon le mode de conditionnement..	48
2.2.Évolution de trafic de marchandise par le type de marchandise -----	50
3. Évolution de trafic conteneur -----	52
4. évolution de mouvement de navigation et nombre de navire.....	54
4.1.Évolution de mouvement de navigation et nombre de navire à l'entrée...	54
4.2. Évolution mouvement de navigation et nombre de navire à la sortie	57
Conclusion.....	59
<i>Conclusion générale.....</i>	<i>63</i>
<i>Bibliographie.....</i>	<i>65</i>
<i>Annexes.....</i>	<i>67</i>
<i>Tables des matières</i>	

Résumé.

Notre travail de recherche s'intéresse à la place du transport maritime des marchandises dans le développement du commerce, une étude réalisée au sein du port de Bejaia agence « NASHCO » spécialisée dans la consignation des navires (consignation maritime) de lignes régulières et de tramping, ainsi que l'avitaillement,

Le transport maritime de marchandises occupe une place importante dans le développement du port de Bejaia, à travers l'évolution de son trafic, mais aussi la réalisation des projets d'investissement à savoir, le déplacement pur et simple du terminal pétrolier, et la mise en place d'une gare maritime.

Pour cela l'agence NASHCO à un rôle incontournable dans le transport maritime, à travers la vaillance permanente sur le bon déroulement des opérations liées à l'escale des navires dans le port de Bejaia, et les résultats encouragent que cette dernière a enregistré depuis sa création à ce jour. Un constat que nous avons nous même établi à partir d'un suivi et analyse des résultats pour l'évolution de l'activité de NASHCO au sein du port de Bejaia.

Mots clés : Transport maritime, Commerce, EPB, Agence NASHCO, Port du Bejaia.