

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA BEJAIA



Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de Gestion

Département des Sciences Commerciales

MEMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de

MASTER EN SCIENCES COMMERCIALES

Option : Logistique et Distribution

L'INTITULE DU MEMOIRE

L'impact de la conteneurisation sur le développement du commerce international cas BMT Spa

Préparé par :

- LARABI ABDELKADER
- IKHLEF HICHEM

Dirigé par :

Dr. MERIDJA.A

Année universitaire : 2024/2025

Dédicace

Je dédie ce modeste travail à mes parents et ma grande sœur et son mari et leur petit fils et ma petite sœur et toute la famille Ikhlef et mes amis et à tous mes professeurs qui ont grandement contribué à ma formation.

Je dédie ce mémoire à toute ma famille et surtout à mes grands parents ,

Pour leur amour inconditionnel, leur soutien constant et leurs sacrifices silencieux.

Sans eux, ce parcours n'aurait pas été possible.

Remerciement

*Nos vifs remerciements s'adressent
particulièrement à M. Meridja azeddine
pour avoir accepté de diriger ce travail, tout
en nous conseillant.*

*Nos sincères remerciements sont aussi
adressés à M. ferroudj djaafar, pour son
encadrement tout au long de notre stage au
sein de l'entreprise B.M.T.*

*Nous remercions encore, les membres du Jury
qui ont acceptés d'évaluer ce travail.*

*Un grand merci à tous ceux qui ont
contribués de près ou de loin à la réalisation
de ce modeste travail.*

La liste d'abréviation

BMT : Bejaia Mediterreanean Terminal

CCI : Chambre de commerce international

CTMS : contenair Terminal Management System

RDS : Radio Data System

OCR : Optical Character Recognition

LCSB : Lettre de crédit Stand-by

EVP : Equivalent Vingt Pied

D06 : Formulaire douanier pour l'exportation

D10 : Formulaire douanier pour l'importation

CMR : convention relative au contrat du transport international de marchandises par Route

INCOTERMS : International Commercial Terms

CIF : Cost, Insurance Freight

DDP : Dlevred Duty Paid

EXW : Ex Works

FOB : Free On Board

Sommaire

Introduction générale 1

Chapitre I: Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

Introduction 4

 1. Concepts généraux du commerce extérieur 4

 2. Financement du commerce mondial 10

 3. Informations générales sur la conteneurisation 15

 4. La conteneurisation dans le monde et en Algérie 23

 5. L'impact de la conteneurisation sur la mondialisation 24

 6. Pratique actuelle et gestion des conteneurs 27

Conclusion 28

Chapitre II: La conteneurisation au service du développement du commerce extérieur du port de Bejaia : cas de BMT spa

 1. Présentation de l'organisation BMT Spa 30

 2. Étude sur la gestion des conteneurs au niveau du BMT spa 41

 3. Développement du commerce international au sein de BMT 48

Conclusion 49

 Conclusion général 49

Annexes

La liste bibliographique

Liste des illustrations

Introduction générale

L'espace maritime est un système géographique qui vise à relier les territoires continentaux, ce qui fait du transport maritime un outil privilégié pour les échanges internationaux. Au fil du temps, le transport maritime a connu plusieurs révolutions pour s'adapter à l'évolution des échanges.

Le commerce entre les pays a vu durant les dernières dizaines d'années un changement profond, marqué par la vitesse des échanges, la mondialisation des chaînes de valeurs et l'évolutions de manières de transport. Au centre de cette mutation se trouve une grande nouveauté logistique: la conteneurisation. Apparue dans les années 1950 avec l'idée de l'entrepreneur américain Malcom McLean, la conteneurisation a chamboulé le transport maritime en réglant le fait de mettre des marchandises dans des boîtes en métal qui peuvent s'empiler appelées conteneurs. Cette innovation technique, l'air simple, a causé un grand changement dans l'organisation du commerce mondial.

Avant l'arrivée du conteneur, le chargement et le déchargement des navires étaient des tâches longues, chères et dangereuses, surtout à cause des pertes, des vols et des dommages aux biens. Le pas vers le transport en conteneurs a aidé à réduire le temps de passage dans les ports, à baisser les frais de logistique, ainsi qu'à augmenter la sécurité et la traçabilité des biens. En simplifiant la manutention, en facilitant les échanges entre modes (maritime ferroviaire routier) et en créant des économies d'échelle, le conteneurissement a créé un grand boom dans le flot du commerce mondial.

Son effet va assez loin d'un champ de transport : la conteneurisation a changé les réseaux de commerce, a aidé l'intégration économique entre les pays, a fait vite sur l'émergence du pays industriel et a changé les logiques de production globale. En donnant aux sociétés la chance de bouger des étapes de production et de diminué leur frais du ravitaillement, elle a eu un rôle très important dans la répandue des échanges et la naissance de vraie chaîne de valeur mondiale.

La conteneurisation a donc moins d'un siècle et pourtant son essor fait qu'elle se taille actuellement une place de choix dans les échanges maritimes internationaux. En effet, 80% des échanges internationaux se font à par voie maritime pour un volume évalué à 5,1 milliards de tonnes en 2004. Le conteneur représente près de 80% de ce volume soit 300 millions d'EVP¹.

. Notre travail, intitulé « L'impact de la conteneurisation sur le développement du commerce international : le cas du port de Bejaïa », s'inscrit pleinement dans la période où le transport de marchandises conteneurisées est devenu une norme de base du commerce mondial. En fait, la conteneurisation est devenue un vecteur si important pour la logistique internationale que presque toutes les marchandises qui doivent être transportées sur de longues distances – à l'exception des cargaisons solides en vrac (comme le charbon, les céréales ou le minerai de fer) et des liquides (comme les hydrocarbures) – sont désormais transportées dans des conteneurs. Par exemple, en 2004, environ 9,4 millions de conteneurs ont été transportés dans le monde, ce qui équivaut à environ 14,3 millions d'EVP (équivalent vingt pieds), l'unité de mesure standard du transport maritime.

« Ces découvertes nous amènent à nous interroger sur la boîte et sur ce qu'elle symbolise ». Le mot « boîte » utilisé lorsqu'on parle de conteneurs fait que l'on ne pense dans le conteneur qu'au concept matériel de la chose. Pourtant, le concept vise une notion matérielle, mais aussi une notion juridique. Étant regardé comme un faux problème » par le Doyen Rodière on constate plus et plus que le conteneur a ses singularités aussi en pratique par rapport aux autres types d'emballage ce qui entraîne nécessairement une spécificité juridique. « Le conteneur est compliqué dans sa définition. C'est un colis, mais une marchandise ». En réalité, les recherches autour du conteneur visaient à découvrir la formule d'un emballage capable de permettre de transporter une marchandise à travers toutes les vicissitudes du transport maritime. Parce que l'intérêt des chargeurs et des transporteurs est de s'assurer que les marchandises arrivent en son état de départ, le conteneur a été présenté à son avènement comme une « forme relativement nouveau d'emballage » dont l'utilisation assurerait l'arrivée des colis intacts sécurité et aux moindres frais et offrant par ailleurs une « garantie contre casse, vol et avaries, illimitée ». La pratique reconnaît

Dans le conteneur, un emballage étanche, solide, inviolable et facile à manipuler. L'invulnérabilité et la résistance sont les points forts du conteneur. En effet, le conteneur ne se limite pas à un simple emballage. Il se distingue des autres formes d'emballage par sa grande valeur et sa capacité à être réutilisé plusieurs fois. Il est considéré comme un produit à part entière et non comme un simple accessoire du navire. Dans cet ouvrage, nous avons pour objectif de présenter un aperçu de la conteneurisation dans les échanges maritimes internationaux, en mettant en évidence son développement et

sa situation actuelle. Il convient de noter que la conteneurisation se développe dans le contexte particulier des transactions mondiales , et qu'il est donc essentiel d' aborder le concept de transport multimodal. En effet, « quel est le rôle de la conteneurisation dans le développement du commerce international ? » Pour répondre à cette question principale constituant notre problème, nous avons adopté une approche positive et analytique. De plus, cette dernière comporte deux volets complémentaires avec une ligne directrice claire : le premier volume couvrira l'état de l'art et les principaux travaux ayant abordé ce sujet, ainsi que les principes et fondements en relation directe avec l'idée de conteneurisation et celle du commerce international. La deuxième partie est un travail empirique qui prend en compte l' importance toujours accrue de la conteneurisation dans l' évolution linéaire du commerce extérieur du port de Bejaïa , et ce, grâce à l' implication directe de l'entreprise BMT dans l' ensemble du processus .

Ont formulé les deux hypothèses suivantes en question.

H1 :« La conteneurisation a été d'une importance cruciale dans l'expansion du commerce international ».

H2 : «La conteneurisation a contribué considérablement à la croissance du commerce extérieur au niveau du port de Bejaia en vertu de la contribution significative de la société BMT». Notre travail est organisé de la manière suivante : Le projet sera divisé en deux parties, et la première moitié sera consacrée aux effets techniques et pratiques de la conteneurisation. Nous commencerons par un bref aperçu du commerce international, suivi d'une introduction générale à la conteneurisation et à son organisation. Ensuite, nous aborderons les effets de la conteneurisation sur le développement du commerce international (Chapitre I). Enfin, nous présenterons une étude de cas de la gestion des conteneurs et de son impact sur le développement du commerce international au sein de BMT (Chapitre II).

Chapitre I

Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

Introduction

Le commerce international représente l'un des véritables piliers de l'économie globale actuelle, facilitant l'échange de biens et de services à l'échelle mondiale. Les échanges mondiaux de biens et de services reposent sur une architecture complexe associant un grand nombre d'acteurs, d'infrastructures logistiques et de mécanismes financiers. Parmi les innovations majeures qui ont modifié ces échanges se trouve la conteneurisation qui, à partir du milieu du XXe siècle, a introduit un mode de transport standardisé, modifiant ainsi l'ensemble des chaînes logistiques, en simplifiant la portabilité, le transbordement et l'acheminement des marchandises. La conteneurisation s'affirme aujourd'hui comme le cœur de la mondialisation, facilitant l'échange, sa rapidité, sa sécurité et son coût. Ce qui est présenté ici est un tableau général du commerce international et la place centrale de la conteneurisation dans son développement.

1. Concepts généraux du commerce extérieur

Le commerce international a connu plusieurs mouvements depuis le XXème siècle autant sur le plan historique que théorique.

1.1. Définition du commerce international

Le commerce international est l'ensemble des échanges de biens et de services entre une économie et le reste du monde. Dans le sens nation-étranger c'est l'exportation. Dans le sens étranger-nation c'est l'importation¹

Le commerce international au sens strict correspond à l'ensemble des flux de marchandises (biens) entre les espaces économiques, et au sens large, il correspond à l'ensemble de marchandise (biens/services) entre les espaces économiques. Le commerce international est l'ensemble de biens et service pratiqués entre les nations, il permet à un pays de consommer plus qu'il ne produit avec ses ressources propres ou d'élargir ses débouchés afin d'écouler sa production².

1.2. Les documents utilisés dans le commerce international

Au sein d'une agence bancaire, les activités liées aux services et au commerce international reposent sur l'utilisation d'un ensemble de documents émis par le vendeur ou un organisme agréé, et requis par l'acheteur. Ces documents sont essentiels pour permettre à

¹ RAINELLI (M) « le commerce international » collection repères, édition la découverte, 2003, p 262.

² OUBELAID.K. OUAZENE.S. « L'intervention bancaire dans les échanges économiques internationaux »

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

l'acheteur de prendre possession de la marchandise. Ils peuvent être regroupés en cinq catégories principales : les documents de prix, les documents de transaction, les documents d'assurance, les documents douaniers et les documents annexes.

1.2.1. Les contrats de commerce extérieur

Il est considéré contrat de commerce international, tout contrat qui implique une opération de mouvement transfrontalier de biens ou de services mettant en jeu des ordres juridiques différents.

1.2.1.1. La forme du contrat

Le contrat de commerce international regroupe généralement trois types de clauses³ :

a. Clauses commerciales

Ces clauses contractuelles incluent des informations détaillées sur la nature du marché, les spécifications détaillées de l'objet du contrat, ainsi que l'identification des parties prenantes (dénomination des parties et signatures). La notion de "nature du marché" se réfère au type de contrat lié à une fourniture, une étude, une assistance technique, une architecture ou des travaux.

b. Clauses financières

Ces clauses mettent en évidence les aspects financiers du contrat, qui se manifestent par les éléments suivants :

- Le montant de la partie transférable et de la partie non transférable du contrat.
- Les modalités de paiement et de remboursement convenues.
- La domiciliation bancaire des parties prenantes.

c. Clauses juridiques

Elles déterminent toutes les stipulations des lois qui fixent les droits et obligations des cocontractants.

³ ZOURDANI (s), « le financement des opérations du commerce extérieur en Algérie : cas de la BNA », Mémoire magister, université de TIZI-OUZOU, 2012, P 67.

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

1.2.2. Les documents de prix

Les documents de prix sont établis par le vendeur, ils permettent de préciser la nature, la qualité, le poids et le prix de la marchandise vendue.

1.2.2.1. La facture pro forma

C'est un document préalable à la conclusion d'une transaction de commerce international, qui reprend les caractéristiques de la marchandise : la qualité, le prix ainsi que les modalités de paiement. Elle peut servir à l'acheteur de bon de commande, ainsi qu'un justificatif pour un préfinancement à l'exportation au vendeur. La facture pro forma ne figure pas parmi les documents d'une opération documentaire⁴.

1.2.2.2. La facture définitive (commerciale) :

Une fois que l'importateur a envoyé un bon de commande ou accepté la facture pro forma, il reçoit la facture définitive qui représente un véritable contrat commercial. Cette facture définitive est essentielle pour concrétiser (domicilier) l'opération et officialiser l'engagement des deux parties.

1.2.3. Les documents de transport

Les documents de transport constituent des éléments fondamentaux qui assurent la prise en charge de la marchandise par le transporteur. Ces documents diffèrent selon le mode de transport utilisé pour l'acheminement de la marchandise en question⁵.

1.2.3.1. Le connaissement maritime

(Bill of lading) le connaissement maritime est le plus ancien des documents de transport. Il est délivré par le capitaine du navire qui reconnaît avoir pris possession de la marchandise et s'engage à l'acheminer jusqu'au port de débarquement. Le connaissement maritime est donc un titre de propriété envers le transport, il est négociable, une originale une originale de ce titre signé par la compagnie sera demandée au port de destination pour retirer les marchandises embarquées »⁶

Ce document possède la particularité d'être à la fois : un titre de propriété, un contrat de transport et un récépissé d'expédition remise au chargeur.

⁴ BERNET (R) : « Principe de technique bancaire », 25 éditions DUNOD, paris, 2008, P .355.

⁵ BERNET. (R) ; « moyens et technique de paiement internationaux », édition ESKA, paris, 1999, p226

⁶ LEGRAND.G, ET MARTINI.H, « Le petit export », édition DUNOD, Paris, 2009, p 10

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

1.2.3.2. Les documents d'assurance

Les importateurs et les exportateurs doivent garantir la protection de leurs marchandises lorsqu'elles sont transportées par voie maritime ou aérienne. Les documents d'assurance doivent contenir les informations suivantes : la date de souscription, une description détaillée des marchandises, une liste des risques couverts, le nom de l'assuré, le mode de transport, les procédures de constat des dommages éventuels et la juridiction compétente, entre autres. Les types d'assurance⁷:

1.2.3.3. Les documents douaniers

Les déclarations en douane sont visées par l'administration des douanes du pays importateur et sont établies sur des imprimés spécifiques. Il s'agit principalement des formulaires D06 pour l'exportation et D10 pour l'importation. Ces documents comportent notamment le tarif douanier, la date de dédouanement et la valeur de la marchandise dédouanée⁸.

1.2.3.4. Les documents annexes

Les documents d'annexes⁹ Il s'agit de documents supplémentaires que l'importateur peut demander à l'exportateur pour garantir les caractéristiques qualitatives et/ou quantitatives des marchandises.

Ils sont émis par des organisations internationales qui établissent des relations neutres entre acheteurs et fournisseurs. Dans ce contexte, plusieurs types de documents ont été établis

Selon la demande. Les plus importants sont listés ci-dessous.

a. Le certificat d'origine

Fréquemment émis ou authentifié par une chambre de commerce, ce document certifie l'origine ou la provenance de la marchandise. Lors de l'ouverture d'une lettre de crédit, il est important de préciser le pays d'origine qui doit être mentionné sur ce document.

b. Certificat de poids

Ce document revêt un caractère officiel, et doit, par conséquent être émis par un organisme officiel ou un peseur juré.

⁷ PAVEAU. (J), DUPHIL(F) et les autres « exporter ; pratique de commerce international », 2008, p 201

⁸ PAVEAU. (J), DUPHIL(F) et les autres « exporter ; pratique de commerce international », 2008, p 201

⁹ GARSUAULT(P), PRIAMI(S), « La Banque : Fonctionnement et Stratégies », édition ECONOMICA, Paris, 2002, p137

c. Le certificat sanitaire

Marchandises comestibles, établi sanitaire officiel. Il s'agit d'un document officiel se rapportant à certaines et signé soit par un vétérinaire, soit par un organisme.

1.3. Les termes de ventes (INCOTERMS)

1.3.1. Définition des INCOTERMS

Les INCOTERMS sont des règles officielles de la chambre de commerce international (CCI), c'est des normes contractuelles mondialement acceptées, et ce en fonction de l'évolution du commerce international. Les INCOTERMES 2000 tiennent compte de l'apparition récente de la zone de libre-échange, du recours croissant aux communications électroniques à l'occasion des transactions commerciales, et des modifications apportées aux pratiques de transport. Les INCOTERMS 2000 sous une forme simplifiée et plus claire 13 définitions en cause, qui ont toutes été révisées, une référence dans un contrat de vente assure une définition précise des obligations respectives des parties, ce qui réduit le risque de la complication juridique¹⁰.

1.3.2. But et portée des INCOTERMS

Le but¹¹ des INCOTERMS est de présenter un ensemble de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés dans le commerce extérieur. De cette manière, l'incertitude résultant des différentes interprétations de ces termes par les différents pays peut être évitée ou du moins considérablement réduite. Le contrat de vente a pour objet d'établir les droits et obligations des parties relatifs à la livraison d'une marchandise tangible, y compris la répartition des frais, des risques et des documents. Bien que les Incoterms ne fassent pas partie intégrante du contrat de transport, il est essentiel pour le transporteur de comprendre l'étendue de la responsabilité du chargeur afin de déterminer les frais supplémentaires. La maîtrise de la logistique des différents modes de transport, et plus spécifiquement du transport maritime en raison de son importance, est nécessaire. Les Incoterms ne traitent pas du transfert de propriété car cela relève du contrat de vente. Les parties ont tout intérêt à inclure l'Incoterm convenu dans leur contrat de vente.

1.3.3. La classification des INCOTERMS

Le tableau ci-dessus définit le classement des incoterms 2000

¹⁰ ZOURDANI (S), op.cit, p 66

¹¹ OULOUNIS (S), « gestion financière internationale », OPU, Algérie, 2005, p 34

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

Les principaux incoterms qu'ils sont souvent appliquer dans les documents du commerce international

Tableau 1: la classification des INCOTERMS

Termes	Anglais	Définition
CIF	Cost, Insurance Freight	Ce terme est identique au terme précédent en matière de transfert des risques et des frais. Toutefois, le vendeur a l'obligation supplémentaire de souscrire une assurance maritime, pour l'acheteur, contre le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise
DDP	Dlevred Duty Paid	Le vendeur prend à sa charge tous les frais de transport y compris des formalités de douanes export et import ainsi que le paiement des droits et taxes exigibles à destination. Il subit également tous les risques de perte et dommage. L'acheteur a pour seule et unique obligation, le déchargement de la marchandise. Il n'y a aucune obligation de contracter une assurance transport
EXW	Ex Works	L'obligation du vendeur se limite à la mise à disposition de la marchandise dans son local, c'est l'acheteur qui supporte tous les risques et frais de transport de la marchandise.
FOB	Free On Board	Le transfert des frais et des risques du vendeur à l'acheteur se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire, au port d'embarquement désigné. Les frais de chargement sont payés par le vendeur, car ils ne sont pas inclus dans le fret.

Source : Extrait de tableau initialement présenté par : OULOUNIS (S), « gestion financière internationale », OPU, Algérie, 2005, p.38

2. Financement du commerce mondial

Les modalités de financement des opérations commerciales internationales comprennent le financement des importations et le financement des exportations. Les exportateurs souhaitent trouver un mode de paiement offrant une sécurité et une rapidité maximales. Les importateurs, quant à eux, recherchent un mode de paiement qui leur permette d'inspecter les marchandises avant le paiement tout en s'assurant que les frais bancaires liés à l'opération soient minimisés.

2.1. Les instruments de paiement du commerce international à court terme

L'importateur et l'exportateur utilisent des instruments de paiements à l'international pour financer leurs opérations qui sont : le paiement par chèque, le virement international et par effet de commerce.

2.1.1. Le chèque

Le chèque est un ordre écrit et inconditionnel de payer une somme déterminée à son bénéficiaire. Il contient des mentions obligatoires qui doivent être respectées¹².

Le chèque est largement utilisé dans de nombreux pays pour les paiements nationaux en raison de sa facilité d'utilisation et de ses faibles commissions sur les chèques de montant élevé. Cependant, son utilisation est limitée pour les règlements internationaux.

En fait, un chèque ne garantit guère le paiement du vendeur car l'émission du chèque est à la discrétion de l'acheteur. Les réglementations concernant les chèques varient d'un pays à l'autre. Si le chèque est tiré sur un devis étranger et qu'il existe un risque que le chèque ne soit pas payé non rémunéré. Les chèques bancaires offrent une plus grande sécurité de paiement car ils sont pris en compte. Un document juridique qui facilite le recouvrement auprès du payeur.

2.1.2. La lettre de change (ou la traite)

La lettre de change¹³ La lettre de change est un document commercial qui permet au vendeur de donner l'ordre à l'acheteur ou à son représentant de payer une certaine somme à une date précise. Une fois expédiée par le vendeur, l'acheteur doit la retourner signée. Ce mécanisme offre à l'acheteur un délai de paiement et permet au vendeur d'encaisser le montant avant l'échéance en l'escomptant ou de l'endosser pour régler un fournisseur.

¹² LEGRAND(G) et MARTINI (H), « Commerce international », Dunod, Paris, 2010, 3^{ème} édition, P141.

¹³ LEGRAND(G) et MARTINI (H), « Commerce international », Dunod, Paris, 2010, 3^{ème} édition, P141.

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

Cet instrument, largement utilisé à l'échelle internationale, associe paiement et financement. Émise par le vendeur, la lettre de change établit clairement la date limite de paiement. Cependant, elle n'élimine pas le risque de défaut de paiement, sauf si elle est avalisée par une banque. Le recouvrement des fonds via ce moyen peut être sécurisé grâce à cette approbation bancaire.

2.1.3. Le virement international

Le transfert bancaire international implique le déplacement d'une certaine somme d'argent d'un compte à un autre, par le biais d'une banque agissant sur les instructions de l'importateur (débitéur), au profit de l'exportateur (créancier). Ce transfert peut être effectué en monnaie locale ou en devises étrangères. Il présente l'avantage d'être rapide, sécurisé et économique, ce qui en fait l'un des moyens de paiement les plus populaires pour les transactions internationales. Cependant, il comporte des inconvénients : l'initiative du transfert revient à l'acheteur, ce qui signifie qu'il n'offre aucune garantie de paiement au vendeur.

2.1.4. Le billet à ordre

Est un effet de commerce émis par l'importateur qui promet à l'exportateur le paiement de la somme due à une date déterminée. Émise sur l'initiative de l'acheteur, il est peu utilisé¹⁴.

On trouve généralement sur le billet à ordre :

- 19 La promesse pure et simple de payer une somme déterminée.
- 20 Le lieu où le paiement doit s'effectuer.
- 21 Le nom à l'ordre duquel le paiement doit être effectué.

La mention de la date et du lieu de souscription du billet à ordre (c'est-à-dire l'endroit où il est émis) est importante. En utilisant un billet à ordre, il est envisageable de prolonger le délai de paiement tout en mobilisant la créance par escompte, ce qui équivaut à une reconnaissance de dette solide. Cependant, l'émission d'un billet à ordre relève de la responsabilité de l'acheteur, exposé au risque de perte, de vol et de non-paiement.

2.2. Techniques de paiement du commerce international

L'expansion des activités du commerce international entraîne une demande croissante en matière de financement. Afin de répondre à ce besoin croissant, il est essentiel de mettre en

¹⁴ BOURNARD(R) « le commerce international », édition Nathan, paris, 1993, p 212

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

place des méthodes de financement fiables et sécurisées. Dans ce cadre, nous examinerons les différentes formes de crédits utilisées dans le commerce international, telles que le transfert libre, la remise documentaire, le crédit documentaire et la Lettre de Crédit Stand-by (LCSB).

2.2.1. Le transfert libre

De son origine à sa phase de réalisation, cette opération appelée aussi « règlement facture » s'exécute dans le cadre de relation d'affaires entre l'importateur et l'exportateur sans avoir à transiter par le canal bancaire¹⁵.

Le transfert libre¹⁶Le virement simple, également connu sous le nom de transfert simple, implique le déplacement d'une somme d'argent d'une transaction à la demande de l'importateur pour le compte de l'exportateur, qui est le créancier. Ce transfert est effectué en accompagnant des documents commerciaux spécifiques. Pour que le transfert soit autorisé, il est nécessaire de présenter plusieurs documents, à savoir :

- 22. L'engagement d'importation signé par l'importateur.
- 23. Une facture définitive domiciliée.
- 24. Le justificatif douanier en 10 exemplaires bancaires.

Ces documents sont essentiels pour prouver la légitimité du transfert et garantir qu'il s'agit d'une transaction réelle.

2.2.1.1. Avantages et inconvénients d'un transfert libre

Le transfère libre caractérisé par la simplicité de la procédure, la modération des coûts, la rapidité, et la souplesse. Mais il apporte peu d'assurance à l'exportateur qui est exposé au risque de non-paiement puisque l'acheteur prend possession des biens avant de payer. De plus, en n'étant pas basée sur des documents, elle ne prévoit aucune garantie pour se couvrir contre le non-paiement¹⁷.

¹⁵ Revue trimestrielle BNA finance N°06, Les moyen de paiement : le crédit documentaire ; décembre 2003, page 15.

¹⁶RUU de la Chambre commerce international relatives aux encaissements pub CCT, brochure n° 522 Paris réservée 95.

¹⁷LEGRAND.G et MARTINI .H, op cite, 2008, P135.

2.2.2. La remise documentaire

La remise documentaire¹⁸ est une procédure de recouvrement dans laquelle une banque a reçu mandat d'un exportateur (le vendeur) d'encaisser une somme due par un acheteur contre remise des documents.

Le vendeur demande à une banque d'établir les documents de transport au nom de cette dernière. Cette banque doit remettre les documents commerciaux et de transport à l'acheteur une fois que celui-ci a effectué le paiement ou accepté les effets de commerce. La remise documentaire est soumise à des règles et des pratiques uniformes. La remise documentaire repose principalement sur la confiance entre l'importateur et l'exportateur, car elle n'implique pas l'engagement financier des banques.

2.2.3. Le crédit documentaire

Le crédit documentaire¹⁹ est une lettre de crédit émise par la banque de l'importateur pour En vertu du présent accord, un exportateur étranger doit fournir Prouver (à l'aide des documents délivrés) que les marchandises ont été livrées à destination Pays importateur ou preuve de services rendus. Il s'agit d'une promesse irrévocable de la banque au vendeur de payer pays étranger et livrer les marchandises à ce dernier selon les besoins et les instructions de l'acheteur.

2.2.4. La lettre de crédit stand-by (LCSB)

La LCSB²⁰. Habituellement un crédit documentaire, qui est un engagement irrévocable en cas de défaillance du donneur d'ordre, l'émetteur est tenu d'indemniser le bénéficiaire. Comme en tant que garantie de paiement pour une transaction commerciale, il s'agit d'une promesse de paiement Irrévocable mais émis sous condition par la banque de l'acheteur (donneur d'ordre) si l'acheteur ne respecte pas ses obligations de paiement, le fournisseur (bénéficiaire) paie.

2.2.4.1. Avantage est inconvénient de la LCSB

La LCSB offre de nombreux avantages²¹ pour les importateurs et les exportateurs. Cependant, Le LCSB n'est possible que si une atmosphère de confiance mutuelle est établie entre les deux parties. Les importateurs et leurs fournisseurs. Cette technologie convient aux importateurs avec relations commerciales normales avec les fournisseurs.

¹⁸LEGRAND.G et MARTINI .H, op cite, 2008, P131.

¹⁹BOUYAKOUBA (F), « l'entreprise et le financement bancaire » édition Casbah, Algérie, 2000, p 263.

²⁰LEGRAND.G et MARTINI .H, op. Cite, 2010, P 156.

²¹LEGRAND.G et MARTINI .H, op. Cite, 2010, P 156

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

Documents requis pour la lettre de crédit Les listes d'attente sont généralement limitées. Plus de flexibilité pour modifier les commandes et Le coût d'utilisation est inférieur et la vitesse de réception des fichiers est plus rapide, donc Disponibilité des biens et meilleures relations avec les fournisseurs.

Ainsi concrète des limites²², qu'il n'est pas opérationnel avec tous les pays du monde, risque que le fournisseur ne respecte pas certains aspects du contrat et une perte du contrôle de la marchandise par la banque émettrice

2.3. Le financement à moyen et long terme du commerce international

Le commerce international requiert un financement à moyen et long terme pour la réalisation d'équipements lourds, tels que les usines et les projets de construction. Ces formes de financement deviennent de plus en plus cruciales pour les pays industrialisés, afin de faciliter leurs activités d'exportation. Ils jouent un rôle essentiel dans le soutien à divers types d'exportations, notamment dans les secteurs de la construction et de l'industrie. Ces mécanismes financiers sont désignés sous différentes appellations, notamment le crédit fournisseur, le forfaiting, le crédit acheteur et le crédit-bail international (leasing).

2.3.1. Crédit fournisseur

Le crédit fournisseur²³ Il s'agit d'un crédit accordé par un exportateur à un acheteur étranger, dans le cadre d'un contrat commercial prévoyant des délais de paiement. La banque de l'exportateur a la possibilité d'escompter les créances détenues par ce dernier sur son acheteur étranger. Il convient de souligner que, dans ce contexte, la relation entre l'acheteur et le vendeur est régie par un seul contrat, à savoir le contrat commercial, qui précise à la fois les modalités commerciales et financières.

2.3.2. Le forfaiting

Le forfaiting²⁴ il s'agit de la cession de créances commerciales à court ou moyen terme à un établissement financier, tel qu'un banquier, qui les acquiert sans recours. Les créances détenues sur un acheteur étranger sont fréquemment représentées par des lettres de change, lesquelles concernent la livraison de biens ou la prestation de services.

²²LEGRAND.G et MARTINI .H, op. Cite, 2008, P 179 ,180

²³LEGRAND.G et MARTINI .H, op. Cite, 2008, P 179 ,180

²⁴LEGRAND.G et MARTINI .H, op. Cite, 2008, P 251.

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

2.3.3. Crédit acheteur

Le crédit acheteur²⁵ Il s'agit d'un crédit accordé par une institution bancaire, généralement située dans le pays du vendeur, à un acheteur international ayant établi un contrat avec un exportateur pour la fourniture de biens ou de services.

2.3.4. Crédit-bail international (Le leasing)

L'e leasing²⁶ Il s'agit d'un mécanisme de financement qui implique la location d'un bien destiné à un usage professionnel, assortie d'une promesse unilatérale de vente, qui doit être réalisée au plus tard à l'échéance du contrat, en faveur du locataire, à un prix préalablement fixé. Ce mode de financement, largement employé au niveau national, a également été adapté à un contexte international.

3. Informations générales sur la conteneurisation

3.1. Historique

La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime, la conteneurisation et l'utilisation de conteneurs pour le transport maritime de marchandises, apparue dans les années 20 aux États-Unis dans le transport ferroviaire, elle a conquis la France peu de temps après, car les premières utilisations en maritime y ont été enregistrées 1925.

L'exploitation commerciale de ce mode de conditionnement tel que nous le voyons de nos jours ne date que de 1956, ou un entrepreneur Américain du nom Malcom Mac Lean adapte 4 de ses navires pour transporter 58 remorques de camions par voie maritime, l'expérience se révélant positive, Maclean franchit véritablement le pas en dissociant la caisse contenant les marchandises, du châssis de la remorque, ce qui donne naissance au conteneur²⁷

dix ans après en avril 1966, le Fairland de la société Seeland d'une capacité de 228 conteneurs relie New York à Rotterdam, ces dates symbolisent l'apparition de la conteneurisation moderne. La conteneurisation a donc moins d'un siècle et pourtant son essor fait qu'elle se taille

²⁵LEGRAND.G et MARTINI .H, op. Cite, 2010, P 192

²⁶ OLOUNIS (S), op cité, P 46.

²⁷ Pierre, G. (2010). Le temps des ports. Déclin renaissance des villes portuaire, Ed : Taillandier, p 73

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

Actuellement une place du choix dans les échanges maritimes internationaux. En effet, 80%²⁸ des échanges internationaux ce fonds par voie maritime.

Les recherches d'auteur de conteneur avaient pour objectif de trouver la recette d'un emballage capable de transporter une marchandise à travers toutes les vicissitudes du transport maritime. Néanmoins, le conteneur n'est pas un emballage si courant comparé aux autres types d'emballages, mais il se distingue par sa réutilisation multiple, il est assimilé à une marchandise et non à un accessoire de navire. Le conteneur est devenu l'outil roi de l'exportation maritime et du transport multimodal en général.

En effet, les recherches auteur de conteneur avaient pour objectif de rechercher la formule d'un emballage permettant de transporter une marchandise à travers toutes les vicissitudes du transport maritime. Mais, le conteneur n'est pas qu'un simple emballage comparé aux autres types de colis, il se démarque par sa valeur et par le fait qu'il soit réutilisable plusieurs fois, il est le même qu'une marchandise et non pas un accessoire de navire.

Le conteneur est devenu l'outil roi de l'expédition maritime et de transport multimodal en générale.

3.2. Définition de conteneur

La définition du conteneur est compliquée, car il s'agit à la fois d'un emballage et d'une marchandise. Le conteneur est conçu pour contenir des marchandises en vrac ou légèrement emballées, permettant leur transport sans manipulation intermédiaire ni rupture de charge, par un moyen de locomotion ou une combinaison de plusieurs moyens.

3.3. Les types de conteneur

La généralisation du conteneur et la progression de la mondialisation ont fait apparaitre autant de types de conteneur²⁹ que l'exige la nature ou la forme de la marchandise transportée.

a. Les conteneurs d'usages générales ou container dry

Les conteneurs évoqués sont spécifiquement conçus pour le transport de marchandises diverses, qu'elles soient emballées dans des cartons, des fûts, des palettes ou en vrac. Ces conteneurs se caractérisent par un toit fermé, des parois latérales et des extrémités rigides. Ils

²⁸ www.Bejaiaportinfo2013.com

²⁹ Benoit.N(2003). Le développement de la conteneurisation ,mémoire fin d'étude, édition 56eme promotion, p24

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

offrent une grande polyvalence et sont adaptés à différents types de marchandises, y compris celles considérées comme dangereuses.



Figure 1: conteneur dry

Source :BMT

b. Les conteneurs réfrigérés (reefer)

Les conteneurs mentionnés sont des conteneurs thermiques dotés de parois isolées. À l'intérieur de l'unité de chargement se trouve une centrale frigorifique intégrée. Ces conteneurs permettent le transport de marchandises tout en maintenant une température contrôlée.



Figure 2: conteneur réfrigérés

Source :BMT

c. Les conteneurs open top (toit ouvert)

Les conteneurs en question peuvent être chargés soit par le haut, soit par la porte arrière. Ils sont dotés d'un toit mobile qui peut être remplacé par une bâche. Ces conteneurs sont spécialement conçus pour faciliter le chargement et le déchargement vertical.



Figure 3: conteneur open top

Source :BMT

d. Les conteneurs citernes (tank container)

Les conteneurs en question sont spécialement conçus pour le transport de produits liquides ou gazeux, qu'ils soient inoffensifs ou dangereux. Selon la nature du produit, l'équipement du conteneur sera plus ou moins complet en fonction des exigences spécifiques



Figure 4: conteneur citerne

e. Le conteneur du vrac sec

Ce conteneur se distingue par sa singularité, car il allie la robustesse d'un conteneur en acier au carbone à un revêtement intérieur en aluminium. Il est spécialement conçu pour le stockage de produits en vrac secs de haute qualité, offrant un environnement propre et sécurisé.



Figure 5: conteneur vrac sec Source : BMT

f. Le conteneur plat forme (Flat track)

Ce type de conteneur est couramment employé pour le chargement de marchandises à bord de navires rouliers. Il peut être équipé de deux parois d'extrémités pliables, ce qui facilite son stockage lorsqu'il est vide.



Figure 6: conteneur plat forme

Source : BMT

3.4. Standardisation et dimension du conteneur

En définition, un conteneur est une « boîte » rectangulaire de dimension universelle : la clé de son succès réside dans sa standardisation.

3.4.1. La standardisation du conteneur

Pour remplir son rôle dans les transports internationaux, le conteneur doit être conçu de manière à pouvoir être transporté sans distinction par la route, le rail ou la mer, et doit être identifiable à chaque étape de la chaîne de transport. La standardisation est la clé du succès du conteneur.

Ainsi, chaque conteneur doit respecter les normes internationales ISO, qui font l'objet d'un contrôle rigoureux. Le conteneur standard de 20 pieds est utilisé comme unité de référence pour estimer les capacités d'un navire et évaluer les flux de marchandises.

3.4.2. Dimension des conteneurs

La norme ISO permet de standardiser la dimension des conteneurs en circulation dans le monde.

Les dimensions extérieures des conteneurs, la largeur, la longueur, la masse maximale sont définies pour rendre le conteneur le plus multimodale possible en offrant le volume maximum.

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

- Deux longueurs ont été définies :
 - 20 pieds qui correspondent à 1 EVP
 - 40 pieds qui correspondent à 2 EVP
- Une largeur :
 - 8 pieds (2.44 m)
- Une hauteur :
 - 8 pieds (2.59 m)

Les tableaux suivants résument les dimensions :

Le tableau suivant montre les dimensions extérieures maximales des conteneurs.

Tableau 2: dimensions extérieures maximales des conteneurs en mètres

	Longueur		Largeur		Hauteur	
	M	FT	M	FT	M	FT
20 pieds	6.06	20	2.44	8	2.59	8
40 pieds	12.19	40	2.44	8	2.59	8

Source : BMT

Le tableau ci-dessus montre les dimensions intérieures minimales des conteneurs.

Tableau 3: dimensions intérieures minimales

	Longueur	Largeur	Hauteur
	M	M	M
20 pieds	5.59	2.35	2.25
40 pieds	2.05	2.35	2.38

Source : BMT

3.5. Les avantages et les inconvénients du conteneur

La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes de transport maritime, elle procure aussi des avantages, mais aussi des inconvénients qui sont cités comme suit :

3.5.1. Les avantages du conteneur

Les avantages de transport par conteneur sont plusieurs parmi eux.³⁰

➤ **La rapidité**

Le conteneur offre plusieurs avantages, tant pour l'armateur que pour le client. Il permet de réduire les pertes de temps liées à la rupture de charge. De plus, il fonctionne comme une unité documentaire simplifiant les formalités douanières. Dans ce contexte, le conteneur sera rempli sous la supervision des autorités douanières, scellé et ne devra présenter aucun signe d'effraction.

➤ **L'économie**

Dans le marché des conteneurs le bénéfice sera réparti : l'armateur gagne du temps pour emballé (gains du temps, économie de matériel), le chargeur d'un FCL (full container load) bénéficie des tarifs avantageux comparés au chargeur d'un LCL (less container load), pour l'armateur l'économie se situe au niveau du rendement du navire, le client aura une marchandise (des capitaux) immobilisée moins longtemps, l'assurance et moins chère.

➤ **La souplesse**

La vitesse est uniforme : depuis le moment où la marchandise est chargée dans le conteneur, elle voyage jusqu'à ce qu'elle en sort d'où une facilité de stockage.

➤ **La sécurité**

Le conteneur assure la sécurité des marchandises grâce à sa structure métallique robuste qui offre une protection contre les incendies et les conditions climatiques défavorables. Il contribue à réduire les risques de vol, de perte et de détérioration des marchandises, car les espaces de chargement sont souvent équipés d'un système d'extinction au CO2 pour une protection supplémentaire.

➤ **La stabilité**

• **A quai**

Afin de maintenir des cadences de chargement élevées, pouvant atteindre un

³⁰ Benoit.N(2003). Le développement de la conteneurisation ,mémoire fin d'étude, édition 56eme promotion, p24

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

équivalent vingt pieds (EVP) toutes les deux minutes avec l'utilisation de portiques, il est crucial de développer un système de redressement efficace et rapide. Une technique récente, appelée "intering", utilise deux ballasts reliés par une traverse. Un souffleur en fonctionnement continu injecte la pression d'air nécessaire pour effectuer le transfert d'un bord à l'autre, tandis qu'une vanne télécommandée est positionnée sur la traverse. L'ensemble est contrôlé par un capteur d'angle (gyroscope) et maintient le navire en inclinaison inférieure à un degré. De plus, ce système est capable de calculer la stabilité du navire en moins de 10 minutes.

- **En mer**

L'équipement de la plupart des navires qui fréquentent l'atlantique Nord ou la mer de chine par des systèmes stabilisateurs permettent de garder le navire droit et ne pas réduire sa vitesse dans le mauvais temps

3.5.2. Les inconvénients du conteneur

En dépit des nombreux avantages rattachés à l'usage du conteneur, quelques inconvénients peuvent également être soulignés :

- **Inconvénients économiques**

- Cout élevé des infrastructures et de leurs manutentions
- Déséquilibre des flux de marchandises imposant des transports de conteneurs vides inévitable dans bien des cas, peut couter très cher
- Difficulté d'adaptation des nouvelles technologies dans les pays en voie de développement.

- **Inconvénients techniques**

- Absences des terminaux à conteneurs
- Consommation d'espace liée à son volume
- Difficulté d'organisation et de gestion (LIFO-FIFO)
- Absence de matériel de manutention inadapté aux conteneurs

- **Inconvénients juridiques**

Le caractère secret des conteneurs peut envoyer le commerce illicite et les trafics divers, car la marchandise n'est vérifiée que lors du chargement, du déchargement par les services douaniers

4. La conteneurisation dans le monde et en Algérie

4.1. Dans le monde

Un réseau logistique mondial a été mis en place, avec les principaux ports adaptant leurs infrastructures pour développer des terminaux spécialisés dans le chargement et le déchargement des porte-conteneurs. Certains ports internationaux se sont transformés en hubs, c'est-à-dire en zones de concentration et de distribution des conteneurs à l'échelle nationale, voire continentale. Ces centres sont employés pour le chargement et le déchargement de grands porte-conteneurs, garantissant des connexions régulières entre les principaux ports situés sur divers continents, notamment en Asie du Sud-Est, en Europe et en Amérique du Nord. Les conteneurs sont transportés vers ces centres depuis d'autres ports, ou vice versa, grâce à des porte-conteneurs de taille plus réduite qui assurent le cabotage, ainsi que par le biais de péniches, de trains ou de camions. Les ports de Singapour, Hong Kong, Rotterdam, Anvers et Los Angeles se sont ainsi établis comme des pôles mondiaux majeurs pour le transit des conteneurs, traitant des millions de conteneurs chaque année.

4.2. En Algérie

Le volume des conteneurs traités dans les ports Algériens ne cesse d'augmenter ces dernières années, comme d'ailleurs dans de nombreux ports de la région. En effet, entre 2008 et 2014, le tonnage net des marchandises conteneurisées en Algérie s'est multiplié par plus de 7 et le nombre d'EVP pleins par presque 6.³¹

Il n'est donc pas étonnant de voir un nombre croissant de ports s'efforcer d'attirer la plus grande part possible de ce trafic en proposant les meilleures conditions aux clients. Ces conditions se traduisent souvent par des projets d'investissement significatifs en matière d'infrastructures et d'équipements. Bien qu'il soit indéniable que le classement des principaux ports en Algérie, en ce qui concerne le trafic de conteneurs, ait peu évolué au cours de la dernière décennie (avec une nette prédominance d'Alger, suivie de loin par Oran).

4.3. Définition des porte-conteneurs

Les porte-conteneurs sont des navires destinés au transport de conteneurs à l'exclusion de tout autre type de marchandises. Sont des navires qui se caractérisent par leurs installations

³¹ [www. Direction des ports- Ministère des transports en l'Algérie.com](http://www.Direction-des-ports-Ministère-des-transport-en-l'Algérie.com)

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

spécifiques. Ils sont pourvus de cales, munies de glissières et sont dotés de systèmes particuliers de saisis sage et d'arrimage en cellules.³²

Les porte- conteneurs sont des navires de ligne régulière intégrée à une chaîne de transport intermodal, ayant une grande capacité en conteneurs, une vitesse croisière soutenue avec une largeur maximum imposée par le canal de panama.³³

5. L'impact de la conteneurisation sur la mondialisation

L'intégration des conteneurs dans la chaîne logistique mondiale a été déterminante pour l'expansion du commerce international, ce qui fait de la stratégie de conteneurisation un facteur clé de la mondialisation. Cette partie examine l'influence des conteneurs sur la mondialisation et offre une analyse du trafic mondial de conteneurs durant la période récente.

5.1.Définition de la mondialisation

La mondialisation en économie est une accélération des échanges commerciaux et financiers à

L'échelle mondiale grâce à la disparition des barrières commerciales et au développement des technologies de l'information et de la communication³⁴.

5.2.La mondialisation et la facilitation des échanges commerciaux internationaux

Pour favoriser un échange libre de biens entre divers pays et continents, plusieurs organismes ont vu le jour. Leur objectif est de simplifier les négociations entre importateurs et exportateurs, rendant ainsi les opérations de commerce international plus importantes et plus flexibles, ce qui permet d'atteindre des économies d'échelle dans les pays impliqués dans les négociations.

L'impact de la facilitation des échanges sur le commerce international peut être expliqué de manière assez simple : lorsque les producteurs et les commerçants, qu'ils soient importateurs ou exportateurs, ont la possibilité d'acheter et de vendre leurs produits et services à l'étranger de façon plus aisée, fiable et à un coût réduit, ils sont davantage enclins à en tirer profit. Les coûts liés au commerce sont étroitement liés à divers indicateurs de facilitation des échanges et des transports, comme le montrent de nombreuses études récentes, notamment le rapport Doing Business, l'Indice de performance logistique de la Banque mondiale et

³² Rajaonarison, J.M. op cit, p15

³³ Le porte conteneur bouleverse le commerce mondial, www.port-conteneur.com p6

³⁴ <https://www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/mondialisation>. Consulté le 20 mai 2025

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

l'Indice^{k2} de connectivité des transports maritimes réguliers de la CNUCED (Arviset al. 2013).

Selon les estimations effectuées par l'Organisation de coopération et de développement économiques, une mise en œuvre intégrale des mesures de facilitation des échanges pourrait se traduire par une réduction des coûts commerciaux de 14,1% dans les pays à faible revenu, de 15,1 % dans les pays à revenu moyen inférieur et de 12,9% dans les pays à revenu moyen supérieur.

Les données empiriques tirées d'études économétriques indiquent que les réformes qui visent à faciliter le commerce peuvent générer d'importants gains économiques grâce à l'accroissement des échanges et des revenus réels. Les deux groupes de pays devraient en effet enregistrer une hausse de leurs exportations. Cet argument est cependant discutable, car la balance des paiements est plutôt déterminée par les forces macroéconomiques nationales et plus fondamentalement, par le rapport épargne/investissement. La facilitation du commerce n'a donc presque aucune incidence sur la balance des paiements, si ce n'est qu'à très court terme, lorsque les variables macroéconomiques, comme le taux de change, font l'objet d'ajustements (Hoekman et Shepherd, 2013).³⁵

De ce fait, l'intermodalité est considérée comme l'une des résultantes déterminantes de la conteneurisation du transport maritime. La standardisation et la simplification de la manutention de ces caisses métalliques, ont permis aux expéditions de circuler par les divers modes de transports dans la même chaîne, sans rupture de charge. Chacun des différents modes de transports empruntés par le conteneur en mer et en continent garde son identité, tout en convergeant vers l'objectif de réaliser un acheminement plus performant en termes de coût et de temps.

Les informations statistiques rapportées par la CNUCED, dans son rapport annuel « Etudes sur les transports maritimes », démontrent la constante croissance du flux de transport maritime des conteneurs qui a dépassé le seuil de 15 millions EVP² en 2011, le 1/3 de cette charge est acheminé par la route circumterrestre (CNUCED. 2012). Avec ces performances, il

³⁵ Conseil du commerce et du développement, Commission du commerce et du développement, Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce, Deuxième session, Genève, 1er-3 juillet 2014, Point 3 de l'ordre du jour provisoire, pp3-4.

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

se confirme que la conteneurisation du transport maritime constitue un véritable outil de mondialisation sur lequel les pays tentent de se greffer³⁶.

Le conteneur, un facteur de facilitation de manutention et de minimisation des coûts Les dimensions et les normes de construction des conteneurs ont permis une facilitation des déplacements des marchandises à l'internationale avec une souplesse des opérations de leur manutention, cela est depuis l'accostage du navire porte-conteneurs jusqu'à l'arrivée de la marchandise transporté à son destinataire finale. La réception des gigantesques navires nécessite des terminaux à conteneurs avec des infrastructures convenables à l'évolution de leur taille. Les portiques à conteneurs transfèrent des boîtes du bord à quai ou inversement. Si l'on rajoute à cette durée de manutention le temps nécessaire aux opérations nautiques, l'escale d'un porte-conteneurs, ne s'éternise pas au-delà d'une vingtaine d'heures. L'accroissement de la taille des navires porte-conteneurs est la seconde conséquence technique majeure sur la partie maritime du transport. La capacité moyenne des porte-conteneurs a évaluée de 900 EVP en 19 Le porte-conteneurs élargit aux marchandises diverses les économies d'échelle établies par les pétroliers et vraquiers pour les vracs liquides ou solides. Il est un pourvoyeur incomparable de tonnes-milles avec un prix de d'autant plus faible par cellule que ça capacité est forte. Calculé sur une route maritime donnée et pour un itinéraire donné, le cout de cellule comprend le cout du navire qui dépend du temps nécessaire à la réalisation du voyage les soutes et les frais de port, divisés par la capacité du navire le (cout de cellule est un indicateur de gestion essentiel pour l'armateur. Il lui permet sur une route donnée de savoir en de ça de quel prix il vend sa cellule en dessous du coût moyen.) " Stopford, 1997, cité par Gouvernal, 2002"³⁷.60 à 3100 en 2003 à 22000 en 2019³⁸.

³⁶ Hajar EL MAHDAD et Abdelkadir EL OUIDANI, La conteneurisation, une opportunité pour le développement du port d'Agadir et la réintégration de son arrière-pays dans le nouveau réseau de transport maritime international, Revue GéoDév.ma, Volume 4 (2016), pp 2-3, In : <http://revues.imist.ma/?journal=geodev>

³⁷ Antoine Frémont, Le monde en boîtes-Conteneurisation et mondialisation. Arcueil, Synthèse INRETS n° 53, 2007, 145 pages, In, Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning, 2011, no 10, pp24-25.

³⁸ Antoine Frémont. Porte-conteneurs : une croissance sans fin ? revue n°513 Transports, infrastructures et mobilité, IFSTTAR, Université Paris Est, 2019, pp 37-43.

6. Pratique actuelle et gestion des conteneurs

6.1. Les procédures de gestion des conteneurs à l'import et à l'export :

6.1.1. Procédures pour l'import d'un conteneur :

Dans ce qui suit, on doit présenter les étapes simplifiées pour l'importation d'un conteneur : Le pays de départ de la marchandise réceptionnera en ligne de la part de l'agence maritime du client un ensemble de documents (les copies des connaissements, le cargo manifeste de l'agence maritime).

- La Saisie du préavis d'arrivée du navire, puis du manifeste (Connaissement par connaissement) sur le logiciel de gestion du terminal.
- Le manifeste sera validé par la douane et une obtention d'un numéro d'escale pour le navire.
- Accostage du navire.
- L'agence maritime du client reçoit un avis d'arrivé avec un numéro d'escale du navire.
- La marchandise sera dédouanée par le transit du réceptionnaire (le client) avec l'établissement d'une déclaration en douane, paiement des droits et taxes de douane et obtention du BAE (Bon à enlever).
- Le client (réceptionnaire) reçoit sa marchandise de la part du transporteur : (le Timbrage) après son paiement des frais d'avis d'arrivée.
- Obtention d'un bon à délivrer (BAD) avec l'égalisation et la signature du transporteur sur le connaissement.
- La location du conteneur avec un dépôt du chèque.
- La présentation au bureau douanier au port les documents nécessaires pour l'enlèvement du conteneur : bon à délivrer, copie de la facture, déclaration en douane, carte grise du camion...
- Le conteneur sera livré au client, ou dépoté et restitué au parc de l'agence maritime.
- Le client paye les frais de " restitution" et réappropriation du chèque caution

6.1.2. Procédures pour l'export d'un conteneur

Les étapes simplifiées pour l'exportation d'un conteneur sont présentées comme suit :

- La Récupération chez l'agent maritime d'un "bon" qui autorise l'enlèvement d'un conteneur vide de son parc
- Enlèvement physique du conteneur dans le parc de l'agent maritime.

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

- Le rencontre avec le client pour le positionnement du conteneur.
- L'emportage et le positionnement et du conteneur + plombage sous la surveillance du douanier.
- L'entrée du conteneur au port suite à l'Édition et le paiement des bons de commande.
- Le Retrait d'un document appelé " mise à quai "

6.2. Les principaux routes des conteneurs dans le monde

Le commerce de marchandises conteneurisées s'organise autour de trois principales routes : la Trans-Pacifique, la Transatlantique et l'Asie-Europe. La voie Trans-Pacifique est la plus importante, avec un volume total de 27,6 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) en 2018 (dont 19,5 millions de l'Asie de l'Est vers l'Amérique du Nord et 8,1 millions de l'Amérique du Nord vers l'Asie de l'Est). Ensuite, la route Asie-Europe avec 24,8 millions d'EVP (dont 16,9 millions de l'Asie de l'Est vers l'Europe et 7,9 millions de l'Europe vers l'Asie de l'Est). Enfin, la route Transatlantique avec seulement 8,1 millions d'EVP (dont 3,2 millions de l'Amérique du Nord vers l'Europe et 4,9 millions de l'Europe vers l'Amérique du Nord).

A priori, l'impact des tensions commerciales entre la Chine et les États-Unis devrait demeurer limité, le commerce entre ces deux pays sur la route Trans-Pacifique ne comptant que pour 3% du commerce mondial total de marchandises conteneurisées³⁹.

Conclusion

Dans ce premier chapitre, nous avons tenté d'exposer les notions fondamentales du commerce international, qui aident à mieux gérer une opération d'import-export. Ces pratiques simplifient le règlement de l'opération. De plus, elles offrent à l'utilisateur une meilleure compréhension du financement des importations et des exportations,

Il convient de souligner que l'émergence de la conteneurisation s'est imposée sans réserve dans le domaine du transport maritime, entraînant une intégration des diverses prestations et des aménagements des infrastructures portuaires, Le conteneur est désormais un emblème de la mondialisation et un élément essentiel des échanges commerciaux à l'échelle internationale. Ce succès a favorisé le développement économique de nombreux continents et

³⁹ <https://storymaps.arcgis.com/stories/7d3a7a1492564cb2aabea79287566745> consulté le 25 mai 2025

Chapitre I Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation

a suscité une compétition entre les grandes entreprises de transport de conteneurs, qui s'affrontent pour s'imposer sur le marché mondial.

Chapitre II

La conteneurisation au service du développement du commerce extérieur du port de Bejaia : cas de BMT spa

Chapitre II La conteneurisation au service du développement du commerce extérieur du port de Bejaia : cas de BMT spa

Introduction

Après avoir exposé les fondements théoriques dans le chapitre précédent, ce chapitre se consacre à la mise en œuvre pratique des concepts étudiés. Il vise à analyser le déroulement des opérations réalisé par BMT spa. Pour ce faire, nous allons effectuer une étude de cas de BMT spa. Ce chapitre sera structuré comme suit : Présentation de l'organisation BMT spa, Étude sur la gestion des conteneurs au niveau du BMT spa, Développement du commerce international au sein de BMT spa. En examinant ces aspects, nous pourrions répondre à notre problématique qui est l'impact de la conteneurisation sur le développement du commerce international

Bejaia Terminal Méditerranéen, souvent appelé BMT, est un important port maritime situé dans la ville de Bejaia, située sur la côte nord de l'Algérie. Le terminal est géré et exploité par une autorité portuaire spécialisée ou une société privée dans le cadre d'un contrat de concession.

1. Présentation de l'organisation BMT Spa

BMT - SPA est une coentreprise formée entre l'Entreprise Portuaire de Bejaia (EPB) et Portek Systems & Equipment. L'EPB est l'entité responsable de la gestion du port de Bejaia. De son côté, PORTEK Systems and Equipment, qui fait partie du Groupe PORTEK, est un opérateur de terminaux à conteneurs actif dans divers ports à travers le monde et se spécialise également dans les équipements portuaires.

1.1. Historique, présentation et situation géographique de BMT Spa

1.1.1. L'histoire

Dans son plan de développement pour la période 2004-2006, l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) a souligné la nécessité d'établir un partenariat en vue de la conception, du financement, de l'exploitation et de l'entretien d'un terminal à conteneurs au port de Bejaia. Ainsi, l'EPB a entrepris de rechercher des partenaires potentiels et a finalement choisi le groupe PORTEK, qui se spécialise dans la gestion des terminaux à conteneurs. Le projet a été soumis au conseil de participation de l'État (CPE) en février 2004, et ce dernier a donné son approbation en mai 2004. Suite à l'accord du gouvernement, Bejaia Méditerranée Terminal Spa « BMT Spa » a été créé, résultant d'une joint-venture entre l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) détenant 51% et PORTEK, une société Singapourienne, qui

Chapitre II La conteneurisation au service du développement du commerce extérieur du port de Bejaia : cas de BMT spa

possède 49%. PORTEK est un opérateur de terminaux reconnu pour son expertise en équipements portuaires et est actif dans plusieurs ports à travers le monde.

En 2011, le groupe Japonais MITSUI a acquis PORTECK Systems and Equipment.

1.1.2. Présentation de BMT Spa

BMT Spa est une société par actions qui se spécialise dans la fourniture de services liés au fonctionnement, à l'exploitation et à la gestion de terminaux à conteneurs. Pour atteindre ses objectifs, elle a constitué une équipe de professionnels hautement qualifiés dans la gestion des opérations de ces terminaux. L'entreprise est équipée d'outils d'exploitation de pointe pour les opérations de manutention et d'acconage, ce qui lui permet de proposer des services de qualité, efficaces et fiables dans des délais rapides et à des coûts compétitifs. BMT Spa assure ses services 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Grâce à la technologie avancée mise en œuvre et à la qualité de ses infrastructures et équipements performants (tels que les portiques de quai et les portiques gerbeurs), le port de Bejaia et BMT Spa se positionnent aujourd'hui comme le premier terminal moderne d'Algérie, avec une plateforme portuaire très efficace.

➤ **Raison sociale, statut juridique et capital social de BMT SPA**

BMT est érigée sous forme de SPA (société par actions), son capital social s'élève à 500000000 da répartis à raison de 51% pour l'EPB et 49% pour PORTEK (Mitsui).



Figure 7: les actionnaires BMT SPA

1.1.3. Situation géographique

Le terminal méditerranéen Bejaia SPA est situé au nouveau quai, dans le bassin sud du port de Bejaia. Ce port dessert un hinterland vaste et important grâce à des infrastructures routières qui relient toutes les villes du pays, ainsi qu'à des voies ferroviaires et un aéroport international. Positionné au cœur de l'Algérie, il bénéficie d'une situation géographique avantageuse, avec une baie parmi les plus abritées de la Méditerranée, ce qui lui permet de servir la région centrale ainsi que les hauts plateaux. BMT SPA est proche de la gare ferroviaire et à quelques minutes de l'aéroport de Bejaia, étant également connecté au réseau routier national, ce qui facilite le transport de marchandises conteneurisées de toutes sortes vers l'arrière-pays et d'autres destinations, y compris la banlieue d'Alger

1.2. Missions, Valeurs et Objectifs de BMT spa

1.2.1. Missions de BMT Spa

Faire du terminal à conteneurs de BMT un terminal aux normes internationales pouvant rivaliser avec les terminaux les mieux gérés du monde assurant une productivité et une rentabilité garantissent son succès et sa pérennité.

1.2.2. Les valeurs de BMT Spa

BMT s'engage dans le développement et la gestion de son terminal à conteneurs, où l'intégrité, la productivité, l'innovation, la courtoisie et la sécurité sont primordiales. L'entreprise reste toujours attentive aux besoins de ses clients, partageant avec eux une préoccupation pour la performance et les coûts. Elle offre à ses clients les ressources humaines et les outils nécessaires pour maximiser sa productivité et atteindre des standards de performance compétitifs

➤ Intégrité

L'intégrité, tant sur le plan mental que physique, constitue notre principe fondamental et notre engagement. Nous agissons, en toutes circonstances et à tout moment, en respectant pleinement l'intégrité et l'honnêteté dans notre milieu professionnel. Mentir, voler, tromper, soudoyer, accepter des avantages ou pratiquer le favoritisme sont des comportements contraires à l'intégrité. L'intégrité est notre boussole et notre point d'ancrage.

➤ **Innovation**

Faire preuve de curiosité et encourager l'émergence de nouvelles idées ainsi que la créativité. Explorer de nouvelles possibilités commerciales. Avoir le courage de contester les vérités établies et d'oser s'aventurer dans des domaines et des perspectives inédites. Savoir appréhender et gérer les risques.

➤ **Performance**

Chercher en permanence les solutions les plus adaptées et partager ses expériences. Développer l'expertise de façon continue et ciblée. Faire preuve de compétences commerciales et d'une forte orientation client. Viser la simplification. Privilégier la clarté et éviter les activités sans valeur ajoutée. Encourager la diversité.

➤ **Ténacité**

Établir des objectifs élevés et tenir ses promesses. Prendre des décisions et veiller à leur mise en œuvre. Collaborer en équipe, surmonter les obstacles et se fixer des attentes constructives réciproques. Faire preuve de détermination jusqu'à l'achèvement et se focaliser sur les éléments essentiels.

➤ **Sécurité**

Participer à la préservation de la santé, à l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail au sein de notre entreprise. S'assurer que les règles concernant la protection des employés, des clients et des visiteurs sont bien appliquées. Protéger et embellir l'environnement de travail tout en respectant les normes de protection de l'environnement et les directives HSE. Garantir la sécurité des biens de nos clients.

➤ **Courtoisie**

Le client constitue la raison fondamentale de notre existence. Il est essentiel de lui démontrer qu'il est au cœur de nos préoccupations et l'objet de notre activité. Il convient de faire preuve de respect envers les services, l'autorité, la hiérarchie et les règles en vigueur. Il est important de respecter l'éthique professionnelle ainsi que les normes de décence sociale. Il faut également faire preuve de respect envers ses collègues en tout temps.

1.2.3. Les objectifs et acquis de BMT Spa

Faire du terminal à conteneur de BMT une infrastructure moderne à même de répondre aux exigences les plus sévères en matière de qualité dans le traitement du conteneur.

La mise à disposition d'une nouvelle technologie dans le traitement du conteneur pour :

1. Un gain de productivité.
2. Une réduction du cout d'escale.
3. Une fiabilité de l'information.
4. Un meilleur service des clients.
5. Sauvegarder la marchandise des clients.
6. Faire face à la concurrence national et international.
7. Gagner des parts importantes de marché.

1.3. Principaux acquis

Les performances réalisées depuis la mise en concession de BMT :

- Augmentation de rendement de 8-10 à 25-30 unités de conteneurs / H
- Croissance de trafic conteneurs de 100.050 EVP (2007) à 120 000 Evp
- Réduction importante des séjours à quai des navires 25 h à 12 heures
- Formation du personnel aux nouvelles technologies de manutention et de gestion du terminal
- Accélération des formalités douanières grâce à l'installation du guichet unique

1.4. Activités et performances de BMT Spa

1.4.1. Activités de BMT Spa

L'activité principale de BMT Spa consiste en la gestion et l'exploitation du Terminal à conteneurs. Sa mission essentielle est de réaliser toutes les opérations liées aux conteneurs dans les meilleures conditions en termes de délais, de coûts et de sécurité. Pour atteindre cet objectif, l'entreprise s'est équipée d'outils performants et de systèmes informatiques pour soutenir la logistique des conteneurs, afin de fournir des services de qualité, efficaces et fiables, garantissant ainsi la satisfaction totale de ses clients.

Chapitre II La conteneurisation au service du développement du commerce extérieur du port de Bejaia : cas de BMT spa

Le terminal méditerranéen de Bejaia accueille chaque année un grand nombre de navires, pour lesquels il prend en charge les opérations de planification, de manutention et d'acconage, tout en assurant un suivi et une traçabilité des opérations.

1.4.1.1. Les opérations du terminal

1) Opérations planification

- Planification des escales
- Planification déchargement /chargement
- Planification du parc à conteneurs
- Planification des ressources : équipes et moyens matériels

2) Opérations de manutention

- La réception des navires porte-conteneurs
- Le déchargement des conteneurs du navire
- La préparation des conteneurs pour chargement au navire
- Le chargement des conteneurs du navire

3) Opération d'acconage

- Transfert des conteneurs vers les zones d'entreposage
 - Transfert des conteneurs frigorifiques vers la zone « REEFERS »
 - Mise à disposition des conteneurs pour visite des services de contrôle aux frontières
 - Mise à disposition des conteneurs vides pour empotage
 - Suivi des livraisons et des dépotages
 - Suivi des restitutions et des mises à quai pour embarquement
 - Gestion des conteneurs dans les zones de stockages
 - Sécurité absolue sur le terminal
- Pour ce faire BMT Spa, dispose d'équipements spécialisés dans le traitement du conteneur, comme suit :

Chapitre II La conteneurisation au service du développement du commerce extérieur du port de Bejaia : cas de BMT spa

Tableau 4 : Equipement spécialisés dans le traitement du conteneur

EQUIPEMENTS	Nombre BMT	Nombre TIXTER	Tonnage
PORTIQUES DE QUAI SUR RAIL (QC)	2	/	40 Tonnes
PORTIQUES GERBEUR SUR PNEUS (RTG)	10	/	36 Tonnes
REMORQUES PORTUAIRES	16	/	40 Tonnes
CHARIOT MANIPULATEUR DE VIDES	10	2	10 Tonnes
GRUE MOBILE PORTUAIRE (MHC)	3	/	100 Tonnes
STEACKERS	11	2	45 Tonnes
REMORQUES ROUTIERS	40	/	36 Tonnes
CHARIOTS ELEVATEURS	16	/	2.5, 3, 5,10 et 16 Tonnes

1.4.2. Performances de BMT spa

1.4.2.1. Le trafic annuel en EVP (équivalent vingt pied)

Le volume d'EVP traité par BMT a connu une croissance importante, ce qui montre que la conteneurisation a amélioré l'attractivité et la capacité du port de Béjaïa

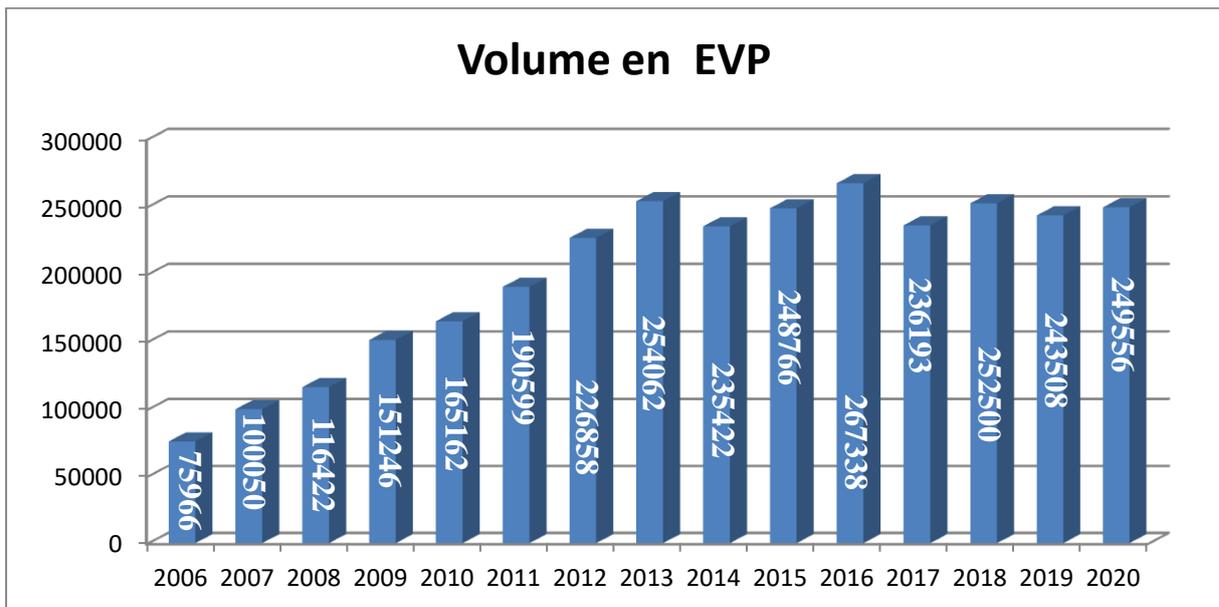


Figure 7: le tarif annuel en EVP Source : BMT Spa

1.4.2.2.La cadence de traitement au navire

L'amélioration de la cadence de traitement montre que BMT a gagné en performance, grâce à ses équipements modernes et son système CTMS.

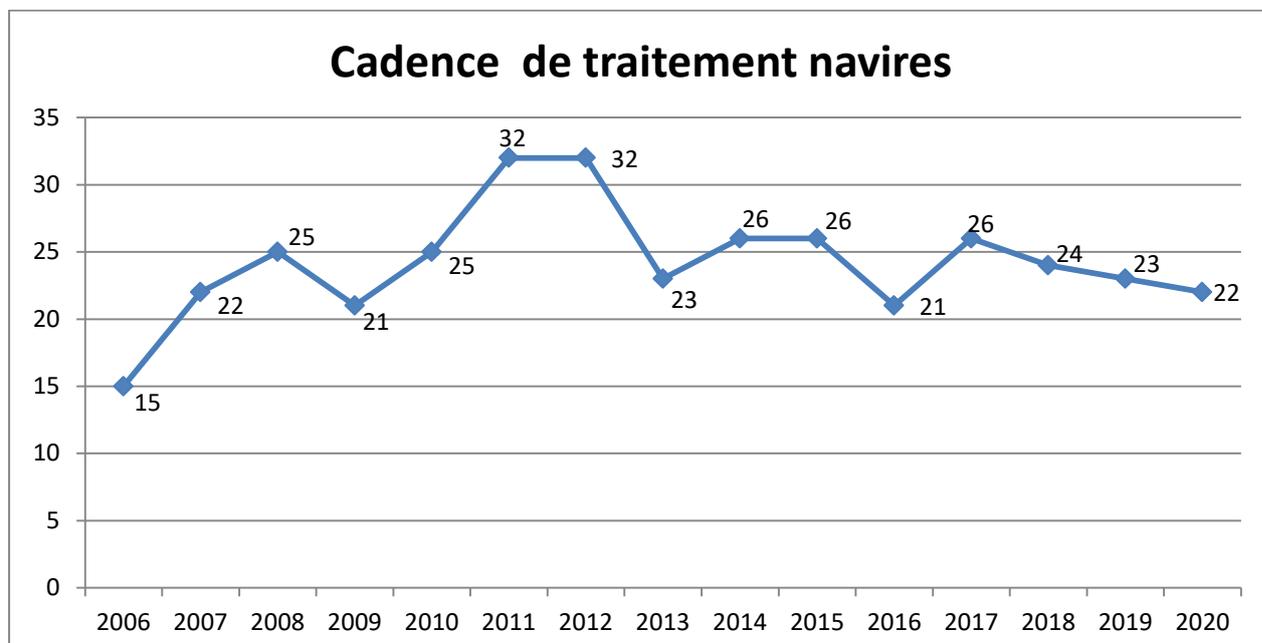


Figure 8: la cadence de traitement navire Source : BMT Spa

1.4.2.3.Le temps d'escale

La diminution du temps d'escale confirme que la conteneurisation a permis de rendre les opérations plus rapides, ce qui renforce la compétitivité du port.

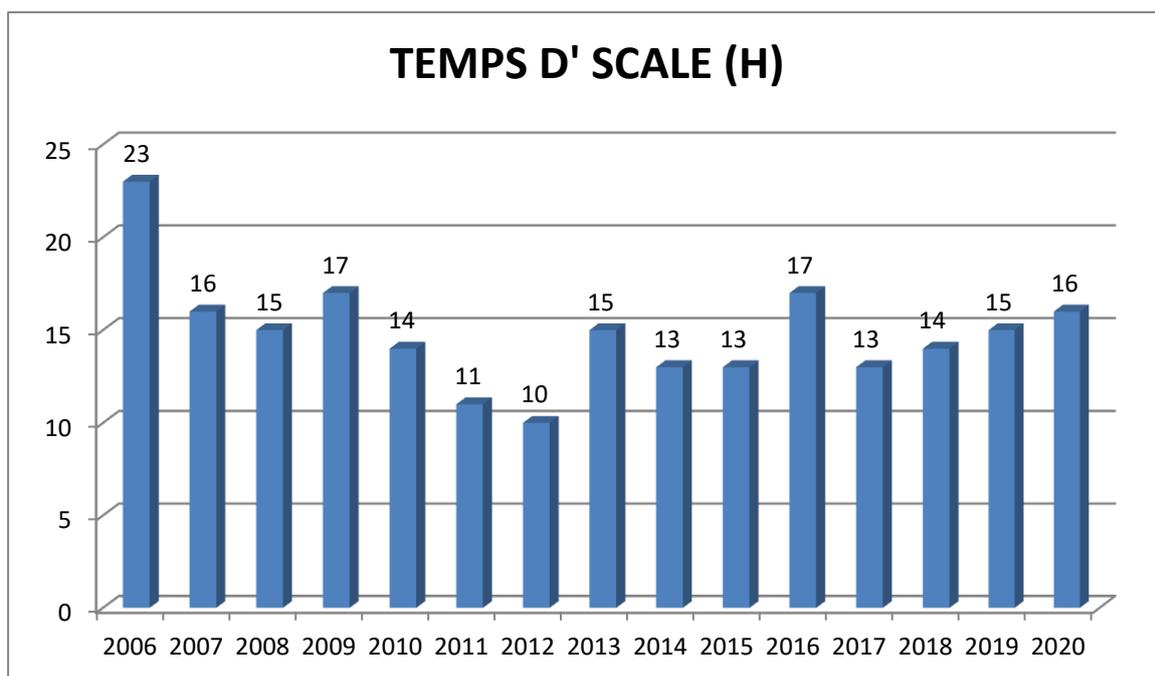


Figure 9: le temps d'escale

Source : BMT Spa

1.4.2.4.L'évolution de la création d'emploi 2010/2021

L'augmentation du nombre d'emplois chez BMT prouve que la conteneurisation ne crée pas seulement de la valeur économique, mais aussi de l'emploi local.

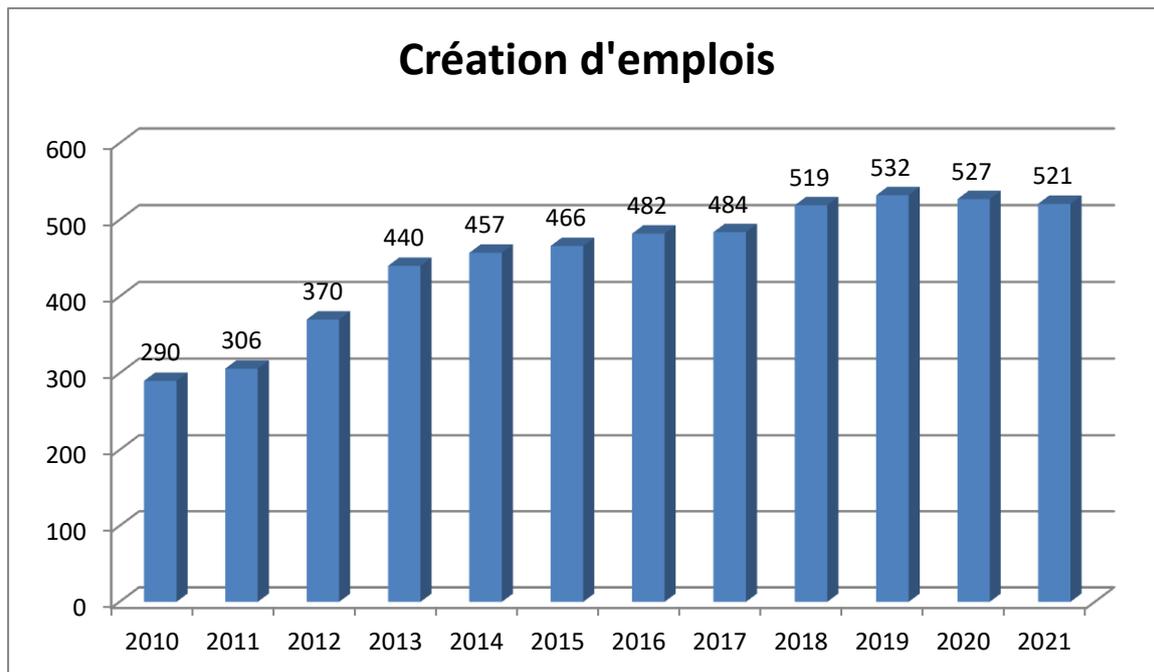


Figure 10: l'évolution de la création d'emploi 2010/2021

Source : BMT Spa

1.4.3. Direction Générale

À la tête de la société BMT Spa se trouve le Directeur Général, qui détient le pouvoir décisionnel, gère l'entreprise et donne des instructions au Directeur Général Adjoint. Ce dernier assure la liaison et la coordination entre les différentes directions de BMT.

1.4.4. Direction des Ressources Humaines et Moyens

La gestion des Ressources Humaines et des Moyens est sous la responsabilité de la DRHM, qui relève directement du Directeur Général. Sa mission consiste à mettre en place des systèmes de gestion intégrés à la stratégie de BMT, afin d'atteindre les objectifs fixés, tout en assurant une adéquation entre les impératifs économiques et les attentes des employés.

1.4.5. Direction des Finances et Comptabilité

La mission de la Direction des Finances et de la Comptabilité inclut :

- S'assurer que la politique financière de l'entreprise est en adéquation avec les objectifs globaux ;
- Coordonner et suivre les interactions avec les institutions financières ;

Chapitre II La conteneurisation au service du développement du commerce extérieur du port de Bejaia : cas de BMT spa

- Gérer les relations avec les banques ainsi que les administrations fiscales et parafiscales ;
- Garantir le recouvrement des créances de toutes sortes ;
- Élaborer et suivre les budgets ainsi que les plans de financement ;
- Concevoir les plans de financement tout en veillant à leur mise à jour et à leur exécution ;
- Identifier, rechercher et négocier les financements les plus adaptés en collaboration avec les établissements concernés ;
- S'assurer de l'application des normes comptables et de la bonne tenue des livres au sein de l'entreprise ;
- Préparer le bilan et d'autres états financiers et comptables ;
- Établir et analyser le bilan de fin d'année.

1.4.6. Direction Marketing

La Direction Marketing a récemment été réorganisée suite à la fusion de trois départements (Commercial, Marketing et Informatique). Ses missions incluent :

- La création d'une politique commerciale et tarifaire.
- L'élaboration du plan marketing.
- La coordination et le suivi de la mise en œuvre des actions marketing.
- La représentation de l'entreprise en Algérie et à l'international.
- La contribution à l'élaboration du Business Plan.
- La surveillance des évolutions technologiques en matière de communication et d'information.
- La définition des plans d'action de l'entreprise pour améliorer l'efficacité de la facturation, le recouvrement et la relation client.
- La gestion du système logiciel CTMS.

1.4.7. Direction des Opérations

La mission de la Direction des Opérations consiste à :

- Garantir la planification des escales, la gestion du parc à conteneurs ainsi que l'organisation des ressources, des équipes et des équipements.
- Assurer la gestion des opérations de manutention, incluant la réception des navires porte-conteneurs ainsi que leurs opérations de chargement et de déchargement.

- Superviser les opérations d'acconage, telles que le suivi des livraisons, des dépotages, des restitutions de conteneurs vides et le traitement des conteneurs réfrigérés.

1.4.8. Direction Technique

La mission de la Direction Technique consiste à garantir une maintenance préventive et corrective des équipements du parc à conteneurs.

2. Étude sur la gestion des conteneurs au niveau du BMT spa

Concernant le transfert de compétences et de technologies, les équipes de BMT ont su relever les défis associés à la manipulation des conteneurs et à l'entretien des équipements. Elles ont développé une expertise dans l'utilisation de portiques de quais sur rails de type panamax ainsi que de portiques gerbeurs sur pneus, capables d'empiler des conteneurs jusqu'à six niveaux de hauteur. Grâce à un système informatique spécialisé pour la gestion des opérations du terminal à conteneurs, les équipes de BMT ont pu se familiariser avec des techniques et des procédures innovantes en matière de gestion des opérations d'un terminal à conteneurs, respectant les normes internationales.

A. Technologies acquise pour l'innovation et la productivité de la BMT

L'entreprise possède une équipe expérimentée dans les nouvelles réglementations et technologies de gestion des terminaux à conteneurs, ce qui lui confère un statut de leader en matière d'efficacité et de qualité de service en Algérie.

2.1.Système de gestion informatique « CTMS »

BMT dispose d'un système moderne de gestion des terminaux à conteneurs, connu sous le nom de CTMS (Container Terminal Management System). Ce système a pour but principal de réaliser des opérations en temps réel et d'assurer une planification efficace du terminal. Il cherche à offrir un haut niveau d'efficacité opérationnelle à ses clients, à améliorer la qualité du service proposé et à s'adapter aux exigences particulières de chaque client.

Le CTMS prend en charge plusieurs fonctions, notamment :

- Le suivi des processus d'importation et d'exportation ;

- La gestion des retours de conteneurs (qu'ils soient vides ou pleins) ;
- Le suivi du dépôt des conteneurs ;
- La planification des navires et de l'espace de stockage des conteneurs ;
- Le suivi des opérations de chargement et de déchargement ;
- La réception des conteneurs destinés à l'exportation ;
- Le suivi des opérations de transfert (shifting) au sein du parc à conteneurs ;
- La facturation des clients ;
- Le suivi du processus d'importation.

2.2. Système logiciel de gestion des escales « PDS »

Le PDS, ou Système de Détection de Positionnement, est un dispositif qui permet de suivre tous les mouvements d'un conteneur en fournissant la localisation des équipements de manutention durant son traitement, grâce à la technologie GPS. La planification des navires porte-conteneurs, souvent désignée sous le terme de Bay plan, inclut plusieurs éléments clés tels que le schéma de chargement et de déchargement, l'organisation des ressources nécessaires, le plan de stockage dans les zones de stockage, ainsi que la gestion et le suivi des opérations.

2.3. Système logiciel de gestion des opérations « RDS »

Pour accroître sa compétitivité, BMT doit améliorer la gestion de ses parcs à conteneurs. Il est crucial d'implémenter des stratégies clés, telles que le suivi en temps réel des équipements de manutention des conteneurs et l'optimisation des rythmes de chargement et de déchargement. Cela requiert des données précises concernant les zones de transbordement et de stockage. Par conséquent, un système intégrant la transmission de données par radiofréquence (RDS) pour la gestion en ligne et en temps réel des conteneurs est indispensable afin d'assurer une gestion efficace des flux entrants et sortants du terminal.

Le RDS opère en envoyant des données sans fil à travers des signaux hertziens numériques à une fréquence spécifique. Cette transmission sans fil établit une connexion radio bidirectionnelle entre un terminal mobile utilisé sur les postes de travail dans les parcs à conteneurs où le CTMS est opérationnel. Le terminal mobile est utilisé par le personnel des opérations pour recueillir et visualiser les données liées à la gestion du parc à conteneurs. Ce terminal peut être soit portable, soit intégré à un portique ou à tout autre équipement de levage.

Chapitre II La conteneurisation au service du développement du commerce extérieur du port de Bejaia : cas de BMT spa

La communication bidirectionnelle permet aux utilisateurs mobiles, tels que les grues, les RTG (Rubber-Tyred Gantry) et les portiques de levage, de recevoir des instructions et d'envoyer des rapports sans avoir à se déplacer. Cela leur permet d'exécuter leurs tâches en temps réel de manière plus efficace, entraînant ainsi un gain de temps considérable. Les avantages concrets associés au RDS se résument comme suit :

- Accès à des informations mises à jour en temps réel.
- Accélération des cadences de chargement et de déchargement.
- Réduction des temps de réponse.
- Meilleure utilisation des ressources humaines sur le quai, et le serveur principal.
- Amélioration de la productivité des ressources.
- Précision accrue et niveaux de service optimisés.
- Les conteneurs ne se perdent plus.
- Les opérations dans les zones de stockage sont désormais plus rapides et efficaces.
- Accélération des opérations aux postes de transbordement.
- Souplesse dans la réorganisation des ressources et des tâches.

La mise en œuvre du RDS a été rendue nécessaire pour atteindre des objectifs liés à la qualité du service, à la rapidité, à la productivité et à une utilisation optimale des ressources.

2.4. Système logiciel de gestion Reconnaissance Optique de Caractère

Pour optimiser l'efficacité et la productivité de la manutention des conteneurs en transit au sein du Terminal à conteneurs, BMT a décidé d'implémenter un système OCR reposant sur la reconnaissance de caractères. Ce système OCR permet d'identifier en temps réel tous les conteneurs qui entrent ou sortent du Terminal. Lorsqu'un conteneur, transporté par camion, pénètre ou quitte le Terminal, le système OCR capture et enregistre les numéros des conteneurs ainsi que l'heure d'arrivée ou de départ. Doté de caméras à balayage linéaire ultra-rapides et de haute résolution, le système OCR reconnaît l'image vidéo de chaque numéro d'identification inscrit sur les conteneurs, puis transmet ces informations au CTMS. Ce dispositif est conçu pour identifier les codes conformes aux normes ISO présents sur les conteneurs transportés par camion. Grâce à cette fonctionnalité de suivi en temps réel, BMT pourra améliorer l'efficacité de ses opérations.

Chapitre II La conteneurisation au service du développement du commerce extérieur du port de Bejaia : cas de BMT spa

Grâce à un système de suivi, les utilisateurs bénéficieront d'informations précises. Cela contribuera à améliorer les services à la clientèle tout en diminuant les retards et les coûts liés à la manutention et au transport des conteneurs. En offrant une traçabilité renforcée, ce système OCR aidera BMT à optimiser ses processus et à assurer une satisfaction client accrue.

B. Procédure de traitement du conteneur

Dans un terminal à conteneurs, les conteneurs sont entreposés dans une zone de stockage, souvent désignée sous le terme de cour, qui est divisée en blocs . Les conteneurs sont empilés en plusieurs niveaux, également connus sous le nom d'étages. Un bloc est généralement constitué de six lignes , chaque ligne pouvant accueillir 20 baies ou plus, avec une hauteur de pile pouvant atteindre quatre à cinq conteneurs.

1. La BAY : Dans un terminal à conteneurs, les conteneurs sont rangés dans une zone de stockage, souvent appelée cour, qui est subdivisée en blocs. Ces conteneurs sont empilés sur plusieurs niveaux, également appelés étages. Un bloc se compose généralement de six lignes, chaque ligne pouvant contenir 20 baies ou davantage, avec une hauteur d'empilement pouvant atteindre quatre à cinq conteneurs.

2. Le ROW : Localisez le conteneur de manière transversale. Le ROW 00 désigne les conteneurs situés sur l'axe du navire. En l'absence de ceux-ci, la numérotation commence à partir de l'axe central, en excluant le ROW 00, avec des emplacements numérotés de façon paire à bâbord et de façon impaire à tribord. Dans la cale, il peut y avoir jusqu'à 9 ROWS, et 12 en pontée (pour un panamax).

3. Le TIER : Positionnez le conteneur verticalement ; la numérotation s'effectue de bas en haut en utilisant généralement des chiffres pairs.

- En cale, la numérotation débute à 02 (ce plan est situé juste sous le plafond de ballast).
- En pontée, elle commence à 82. Tous les conteneurs situés au même niveau par rapport à la quille partagent le même numéro de TIER.
- Pour un "FLAT" n'occupant qu'une demi-hauteur, le FLAT inférieur conservera le même numéro qu'un conteneur standard, tandis que le FLAT supérieur adoptera le numéro impair suivant. Un conteneur est localisé dans le plan d'arrimage du navire

grâce à une série de six chiffres : les deux premiers indiquent la BAY, les deux suivants désignent la ROW, et les deux derniers correspondent au TIER.

C. Traitement des conteneurs à l'importation

Avant toute opération de manutention au terminal à conteneurs de Bejaia, géré par la société en joint-venture BMT, une série d'activités est mise en place en coordination avec les auxiliaires portuaires, tels que les transitaires et les consignataires.

1. BMT et consignataire : La BMT demande plusieurs documents au consignataire, parmi lesquels le bail plan d'arrivée, qui permet à la BMT d'intervenir pour le placement des conteneurs sur le navire. Le manifeste d'arrivée, qui identifie toutes les marchandises à bord, y compris les numéros de colis, doit être validé par les douanes. Il est également nécessaire de fournir la liste des conteneurs à embarquer ainsi que le manifeste de sortie, tous deux approuvés par les douanes.

Tous ces documents seront saisis dans le logiciel CTMS de la BMT. Une fois le navire amarré au quai et les formalités complétées, la BMT informe le consignataire de la position des conteneurs (qu'ils soient pleins ou vides) dans le parc, ainsi que du type de conteneur, afin de faciliter la gestion et l'organisation des enlèvements.

2. BMT et transitaire : Pour pouvoir peser ou inspecter le conteneur, le transitaire doit effectuer les étapes suivantes : le bon de commande et l'avis d'arrivée. Après avoir complété les formalités documentaires, le transitaire procède au dépotage ou à l'enlèvement (livraison).

a) L'opération de dépotage : Il s'agit de décharger un conteneur rempli au port, la marchandise déposée étant destinée à la livraison. Le conteneur vide sera ensuite transféré immédiatement vers le parc des conteneurs vides, que ce soit au même terminal ou à l'extérieur. Pour cela, il est nécessaire de disposer d'un bon de commande, d'une copie du connaissement, ainsi que de la lettre de dépotage originale fournie par le consignataire et validée par les douanes.

b) L'opération d'enlèvement (livraison) : elle consiste à faire sortir un conteneur ou une marchandise dépoté plein du port (du parc ou hors parc) par un transitaire qui représente le client. Les documents exigés sont : Bon de commande, Copie de BL, Mise à quai apuré

Chapitre II La conteneurisation au service du développement du commerce extérieur du port de Bejaia : cas de BMT spa

par la douane, et le Bon à enlever original à chaque livraison ou dépotage BMT remis au client, un bon de sortie (CMR).

c) La restitution d'un conteneur : Il s'agit d'une opération visant à retourner un conteneur qui a déjà été livré, qu'il soit plein ou vide. Les conteneurs pleins sont destinés à l'embarquement, tandis que les vides sont dirigés vers le parc des conteneurs vides en attendant la date prévue pour l'embarquement ou le dépotage. Pour réaliser cette opération, BMT fournit une mise à jour qui est signée avec la date de restitution des conteneurs.

d) Exportation d'une marchandise dans un conteneur : Pour exporter des marchandises dans un conteneur, le consignataire doit obtenir une autorisation de mise à disposition validée par la douane. Cela lui permettra de recevoir un bon de sortie de la BMT, ce qui autorisera le chargement des conteneurs à l'intérieur ou à l'extérieur du port. Les démarches nécessaires et les étapes à suivre pour cette opération sont identiques à celles des opérations d'importation

e) L'interprétation des résultats des activités de BMT : Résultats de la stratégie adoptée depuis sa création en 2005 qui se résumé en des investissements soutenus en termes d'équipements de manutention, augmentation des capacités de réception des conteneurs, marketing orienté clients industriels, recrutement et formation continue du personnel.

3. La situation des blocs du terminal a conteneur BMT : La position des conteneurs (plein, vide) de type 20',40' pied dans l'aire de stockage (cour) de BMT qui est séparée en cinq blocs (A, B, C, D, E) se résume dans un tableau N°7 ci-après.

Tableau 5: la situation des blocs du terminal a conteneur BMT en EVP: le 31/12/2024

LES BLOCS	CAPACITE EVP	POURCENTAGE
A	1938EVP	22,44%
B	1938 EVP	22,44%
C	1802 EVP	20,86%
D	1802 EVP	20,86%
E	1156 EVP	13 ,38%
TOTAL	8636 EVP	100 %

Source : BMT

Chapitre II La conteneurisation au service du développement du commerce extérieur du port de Bejaia : cas de BMT spa

Le bloc « A » Contient 1938 conteneur du part de 22,44% et le bloc « B » contient 1938 conteneur du part de 22,44% la même capacité que le bloc A et dans le bloc « C » et « D » 1802 conteneur chaqu'un de 20,86% , et pour le dernier bloc a 1156 conteneur du part de 13,38 % .

➤ **La situation du trafic conteneur au niveau Bejaia Méditerranéen Terminal DECEMBRE 2024**

BMT-Spa augmentation du trafic conteneurs a l'année 2024

Tableau 6:BMT-Spa augmentation du trafic conteneurs a l'année 2024

RAPPORT MENSUEL DEBARQUEMENT/EMBARQUEMENT (DECEMBRE 2024)					
Paramètres	TCS DEB	TGE DEB	TCS EMB	TGE EMB	TGE EXP
20'	2319	46821.07	1336	2917.20	128.75
40'	5574	93589.88	4948	20345.60	4202.14
TOTAUX	7893	140410.95	6284	23262.80	4330.89

Source : BMT

Ce tableau est un rapport mensuel du trafic conteneurs a Bejaia Méditerranéen Terminal BMT pour le mois de décembre 2024, nous avons 7893 conteneur débarqués de total 140410,95 tonnes (2319 conteneurs 20pieds 46821,07 tonnes ,5574 conteneurs 40 pieds 93589,88 tonnes) et pour l'embarquement nous avons 6284 conteneurs embarques d'un tonnage de 23262,80tonnes (1336 conteneurs 20 pieds 2917,20 tonnes et 4948 conteneurs 40 pieds 20345,60 tonnes)

3. Développement du commerce international au sein de BMT

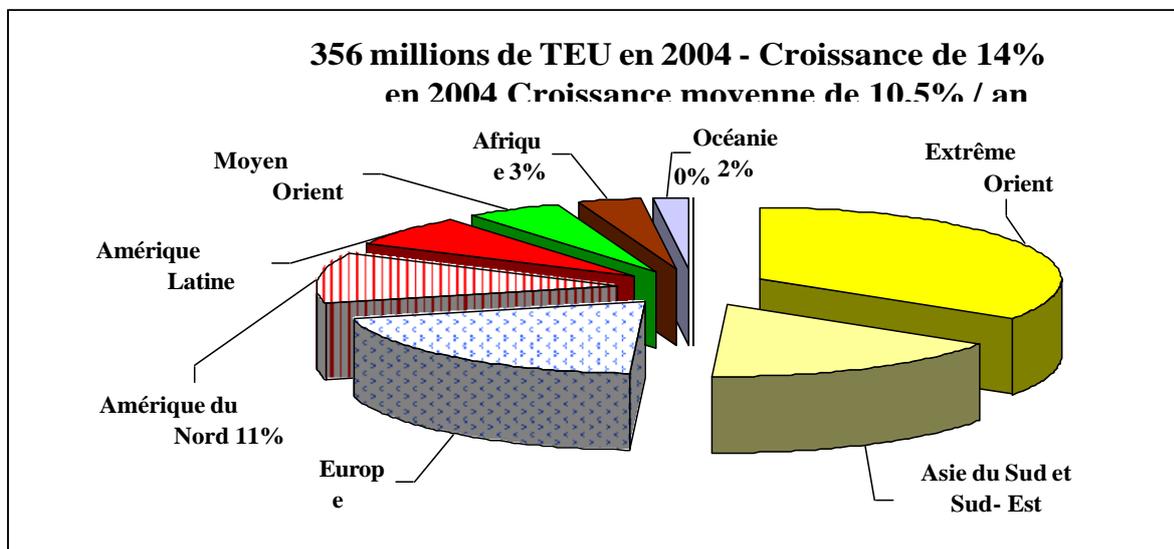


Figure 11:répartition géographique du trafic conteneurisé dans le monde (millions EVP)

Source : BMT

3.1.Évolution du transport maritime par conteneurs BMT 2014 a 2024

Les valeurs EVP montrent une tendance à la hausse constante de 75 212 en 2014 à 271 151 en 2024, ce qui représente une augmentation de 260,5 % sur la période. La plus forte augmentation d’une année sur l’autre s’est produite entre 2016 et 2017 (116 423 contre 151 247, soit une augmentation de 29,9 %). La plus faible augmentation a été enregistrée entre 2021 et 2022 (249 032 à 234 306, soit une baisse de 5,9 %, la seule année avec une baisse). Après 2022, l'EVP a rebondi, atteignant 256 403 en 2023 (+ 9,4 %) et 271 151 en 2024 (+ 5,7 %). Cependant l’activité de BMT est en nombres de traitement de conteneurs et non pas dans le poids des conteneurs.

Tableau 7: évolution du trafic par conteneurs réalisé par BMT 2023 et 2024

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
EVP	75212	100050	116423	151247	165158	190149	228738	249032	234306	256403	271151
Tonnage net (1000T)	530	651	748	947	1242	1419	1665	1895	1748	2117,47976	1895,24843

Source : BMT

Chapitre II La conteneurisation au service du développement du commerce extérieur du port de Bejaia : cas de BMT spa

Conclusion

En résumé, ce chapitre a démontré l'importance stratégique de BMT spa dans la conteneurisation et son importance pour le développement du commerce international en Algérie, Cette analyse nous permet de conclure que BMT a réussi à optimiser ses opérations portuaires, à accroître la productivité, à diminuer les délais d'escale et à améliorer la fiabilité du traitement des conteneurs, Grâce à une infrastructure moderne, une gestion technologique de pointe (CTMS, RDS, PDS, OCR) et un partenariat public-privé efficace . Aujourd'hui, BMT Spa se positionne comme un modèle de terminal portuaire en Algérie, capable de satisfaire aux normes internationales en matière de logistique et de compétitivité. Cette évolution favorable démontre que la conteneurisation représente un levier essentiel pour favoriser le développement durable du commerce international et pour l'intégration de l'économie algérienne dans les échanges mondiaux.

Conclusion général

Conclusion général

Cette étude visait à analyser l'influence de la conteneurisation sur l'évolution du commerce international, en mettant l'accent sur le port de Bejaia.

Nous avons abordé dans la première partie les aspects techniques et pratiques de la conteneurisation, notamment :

- ♣ Introduction au commerce international.
- ♣ Présentation et configuration générale de la conteneurisation.
- ♣ L'impact de la conteneurisation sur le développement du commerce international.
- ♣ Étude d'un cas pratique sur la gestion des conteneurs et son rôle dans le développement du commerce international au sein de BMT.

En moins d'un siècle, les conteneurs sont devenus un élément fondamental du commerce international. Des recherches supplémentaires seraient nécessaires pour valider ou contredire la première hypothèse. Ce système de transport de marchandises consiste à utiliser des conteneurs standardisés, ce qui simplifie leur manutention ainsi que leur chargement et déchargement entre divers modes de transport, tels que les navires, les trains et les camions.

Voici quelques façons dont la conteneurisation a contribué au développement du commerce international :

♣ **Efficacité logistique** : La conteneurisation a contribué à optimiser l'efficacité de la chaîne logistique en diminuant les temps de manipulation et en simplifiant le transfert entre divers modes de transport. Les produits peuvent être directement chargés dans les conteneurs à l'usine ou à l'entrepôt, puis transportés sans nécessiter de déchargement et de rechargement à chaque étape du parcours.

♣ **Sécurité des marchandises** : Les conteneurs assurent une protection supérieure des marchandises durant le transport. Ils sont fermés hermétiquement et peuvent être dotés de systèmes de sécurité pour éviter le vol et les manipulations non autorisées. Cela renforce la confiance des exportateurs et des importateurs quant à la sécurité de leurs biens lorsqu'ils passent les frontières.

♣ **Standardisation** : Les conteneurs sont normalisés à l'échelle mondiale, ce qui rend leur manipulation plus aisée et assure leur compatibilité avec divers modes de transport. Les navires, les trains et les camions sont adaptés pour le transport de conteneurs de dimensions standard, facilitant ainsi l'intégration des différents éléments de la chaîne logistique. Cela permet de simplifier les opérations et de diminuer les coûts de manutention

♣ **Économies d'échelle** : La conteneurisation a permis de tirer parti des économies d'échelle dans le secteur du transport maritime. Les navires porte-conteneurs contemporains ont la capacité de transporter des milliers de conteneurs simultanément, ce qui diminue de manière significative les coûts de transport par unité de marchandise. Cela a favorisé le commerce à grande échelle et a créé de nouvelles opportunités pour les entreprises d'importation et d'exportation.

Expansion du commerce international : En réduisant les coûts de transport et en simplifiant les processus, la conteneurisation a contribué à l'expansion du commerce international. Les entreprises ont désormais la possibilité d'exporter et d'importer leurs produits vers des marchés éloignés de manière plus rentable et efficace. Cela a encouragé la croissance des échanges internationaux et a facilité l'intégration économique à l'échelle mondiale

La conteneurisation a offert de nombreux bénéfices au commerce international, en optimisant l'efficacité logistique, en augmentant la sécurité des marchandises, en encourageant la standardisation, en tirant parti des économies d'échelle et en soutenant l'expansion du commerce mondial. Notre défi dans cette étude était de saisir l'ampleur du sujet, car la conteneurisation est un domaine si vaste que chaque aspect mérite une exploration approfondie.

Ces recherches ouvrent la voie à de nouvelles investigations, notamment sur les défis liés aux conteneurs dans les pays en développement. En ce qui concerne la deuxième hypothèse, nous avons observé que la conteneurisation a eu un impact notable sur le développement du commerce extérieur au port de Bejaia.

La société BMT est une entreprise de gestion de terminaux située au port de Bejaia en Algérie. Elle se spécialise dans la manipulation des conteneurs et occupe une position essentielle dans la facilitation du commerce international dans la région. Voici de quelle manière la conteneurisation et l'apport de BMT ont favorisé le développement du commerce extérieur au port de Bejaia :

Infrastructure adaptée : La conteneurisation a exigé la mise en place d'infrastructures portuaires adaptées pour la gestion des conteneurs. BMT a réalisé des investissements dans des équipements de manutention de pointe, tels que des grues de quai et des chariots élévateurs spécialisés, ce qui a permis une manipulation efficace et sécurisée des conteneurs au port de Bejaia. Cela a facilité un chargement et un déchargement rapides des marchandises, contribuant ainsi à diminuer les délais et les coûts de transit.

Connectivité internationale : La conteneurisation a amélioré la connectivité internationale en facilitant le transfert des conteneurs entre divers modes de transport. Grâce à l'apport de BMT, le port de Bejaia s'est établi comme un point névralgique pour l'échange de marchandises entre navires, trains et camions. Cela a renforcé l'accessibilité du port et a stimulé le développement du commerce extérieur, permettant aux entreprises d'importer et d'exporter leurs produits de manière plus efficace.

Simplification des opérations : La conteneurisation a facilité les opérations logistiques au port de Bejaia en standardisant les conteneurs et en établissant des procédures efficaces. BMT a déployé des systèmes informatiques avancés pour surveiller et gérer les déplacements des conteneurs, ce qui a favorisé une coordination optimale entre les divers acteurs impliqués. Cela a permis de diminuer les erreurs, les retards et les coûts administratifs, rendant ainsi le commerce international plus fluide.

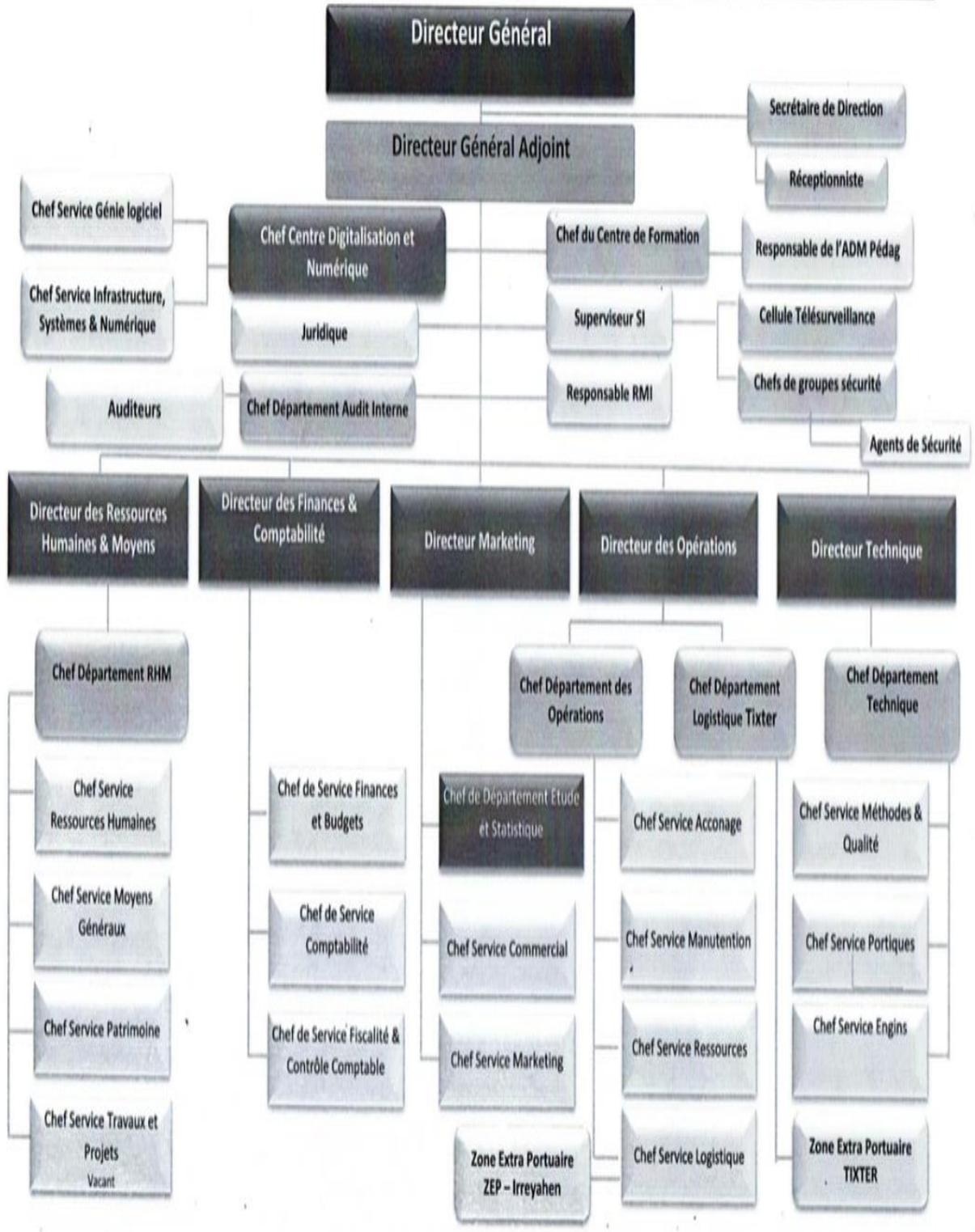
Stimulation de l'économie locale : Le port de Bejaia a connu un essor de son commerce extérieur grâce à la conteneurisation et à l'apport de BMT, ce qui a eu des répercussions favorables sur l'économie locale. En facilitant les échanges commerciaux, cela a permis la création d'emplois, dynamisé le secteur des services logistiques et encouragé le développement d'autres secteurs industriels. Par ailleurs, l'augmentation des flux de marchandises a également engendré des revenus pour le port ainsi que pour les autorités locales, contribuant ainsi à la croissance économique de la région.

De plus, la conteneurisation a été un facteur clé dans l'évolution du commerce extérieur au port de Bejaia. L'apport de BMT, notamment en matière d'infrastructures adaptées, de connectivité internationale, de simplification des opérations et de dynamisation de l'économie locale, a été déterminant pour faciliter les échanges commerciaux et encourager la croissance économique dans la région.

Annexes



Document
Organigramme Général





Bibliographie

La liste bibliographique

1. Antoine Frémont, Le monde en boîtes-Conteneurisation et mondialisation. Arcueil, Synthèse INRETS n° 53, 2007, 145 pages, In, Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning, 2011, no 10.
2. Antoine Frémont. Porte-conteneurs : une croissance sans fin ? revue n°513 Transports, infrastructures et mobilité, IFSTTAR, Université Paris Est, 2019.
3. Benoit.N(2003). Le développement de la conteneurisation ,mémoire fin d'étude, édition 56eme promotion.
4. BERNET (R) : « Principe de technique bancaire », 25 éditions DUNOD, paris, 2008.
5. BERNET. (R) ; « moyens et technique de paiement internationaux », édition ESKA, paris, 1999.
6. BOURNARD(R) « le commerce international », édition Nathan, paris, 1993.
7. BOUYAKOUBA (F), « l'entreprise et le financement bancaire » édition Casbah, Algérie, 2000.
8. Conseil du commerce et du développement, Commission du commerce et du développement, Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce, Deuxième session, Genève, 1er-3 juillet 2014, Point 3 de l'ordre du jour provisoire.
9. GARSUAULT(P), PRIAMI(S), « La Banque : Fonctionnement et Stratégies », édition ECONOMICA, Paris, 2002.
10. Hajar EL MAHDAD et Abdelkabar EL OUIDANI, La conteneurisation, une opportunité pour le développement du port d'Agadir et la réintégration de son arrière-pays dans le nouveau réseau de transport maritime international, Revue Géodév.ma, Volume 4 (2016), In : <http://revues.imist.ma/?journal=geodev>
11. <https://storymaps.arcgis.com/stories/7d3a7a1492564cb2aabea79287566745> consulté le 25 mai 2025
12. <https://www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/mondialisation>. Consulté le 20 mai 2025
13. Le porte conteneur bouleverse le commerce mondial, www.port-conteneur.com.
14. LEGRAND(G) et MARTINI (H), « Commerce international », Dunod, Paris, 2010, 3ème édition.
15. LEGRAND.G et MARTINI .H, op cite, 2008.

16. LEGRAND.G et MARTINI .H, op. Cite, 2010.
17. LEGRAND.G et MARTINI .H, op. Cite, 2010.
18. LEGRAND.G, ET MARTINI.H, « Le petit export », édition DUNOD, Paris, 2009.
19. OLOUNIS (S), op cité.
20. OUBELAID.K. OUAZENE.S. « L'intervention bancaire dans les échanges économiques internationaux »
21. OULOUNIS (S), « gestion financière internationale », OPU, Algérie, 2005.
22. PAVEAU. (J), DUPHIL(F) et les autres « exporter ; pratique de commerce international », 2008.
23. Pierre, G. (2010). Le temps des ports. Déclin renaissance des villes portuaire, Ed : Taillandier.
24. RAINELLI (M) « le commerce international » collection repères, édition la découverte, 2003.
25. Rajaonarison, J.M. op cit.
26. Revue trimestrielle BNA finance N°06, Les moyen de paiement : le crédit documentaire ; décembre 2003.
27. RUU de la Chambre commerce international relatives aux encaissements pub CCT, brochure n° 522 Paris réservée 95.
28. www. Direction des ports- Ministère des transports en l'Algérie.com
29. www.Bejaiaportinfo2013.com
30. ZOURDANI (s), « le financement des opérations du commerce extérieur en Algérie : cas de la BNA », Mémoire magister, université de TIZI-OUZOU, 2012.
31. ZOURDANI (S), op.cit.

Liste des illustrations

Liste des tableaux

Tableau N°	Titre	Page
01	la classification des INCOTERMS	09
02	dimensions extérieurs maximales des conteneurs en mètres	20
03	dimensions intérieurs minimales	20
04	Equipement spécialisés dans le traitement du conteneur	35
05	la situation des blocs du terminal a conteneur BMT en EVP: le 31/12/2024	45
06	BMT-Spa augmentation du trafic conteneurs a l'année 2024	46
07	évolution du trafic par conteneurs réalisé par BMT 2023 et 2024	48

Liste des figures

Figure N°	Titre	Page
01	conteneur dry	17
02	conteneur réfrigérés	17
03	conteneur open top	18
04	conteneur citerne	18
05	conteneur vrac sec Source : BMT	18
06	conteneur plat forme	19
07	Les actionnaires de l'entreprise BMT Spa	31
08	le tarif annuel en EVP	36
09	la cadence de traitement navire	37
10	le temps d'escale	37
11	l'évolution de la création d'emploi 2010/2021	38
12	répartition géographique du trafic conteneurisé dans le monde (millions EVP)	47

Table des matières

Table des matières

Remerciements

Dédicaces

Liste des abréviations

Sommaire

<i>Introduction générale</i>	1
<i>Chapitre I: Aperçu sur la structure générale du commerce mondial et de la conteneurisation</i>	
Introduction	4
1. Concepts généraux du commerce extérieur	4
1.1. Définition du commerce international	4
1.2. Les documents utilisés dans le commerce international.....	4
1.2.1. Les contrats de commerce extérieur.....	5
1.2.1.1. La forme du contrat	5
1.2.2. Les documents de prix.....	6
1.2.2.1. La facture pro forma	6
1.2.2.2. La facture définitive (commerciale) :	6
1.2.3. Les documents de transport.....	6
1.2.3.1. Le connaissement maritime	6
1.2.3.2. Les documents d'assurance	7
1.2.3.3. Les documents douaniers.....	7
1.2.3.4. Les documents annexes	7
a. Le certificat d'origine	7
b. Certificat de poids.....	7
c. Le certificat sanitaire	8
1.3. Les termes de ventes (INCOTERMS)	8
1.3.1. Définition des INCOTERMS	8
1.3.2. But et portée des INCOTERMS	8
1.3.3. La classification des INCOTERMS	8
2. Financement du commerce mondial.....	10
2.1. Les instruments de paiement du commerce international à court terme	10
2.1.1. Le chèque	10
2.1.2. La lettre de change (ou la traite).....	10

2.1.3.	Le virement international	11
2.1.4.	Le billet à ordre	11
2.2.	Techniques de paiement du commerce international	11
2.2.1.	Le transfert libre	12
2.2.1.1.	Avantages et inconvénients d'un transfert libre	12
2.2.2.	La remise documentaire	13
2.2.3.	Le crédit documentaire	13
2.2.4.	La lettre de crédit stand-by (LCSB)	13
2.2.4.1.	Avantage est inconvénient de la LCSB	13
2.3.	Le financement à moyen et long terme du commerce international.....	14
2.3.1.	Crédit fournisseur	14
2.3.2.	Le forfaiting.....	14
2.3.3.	Crédit acheteur	15
2.3.4.	Crédit-bail international (Le leasing)	15
3.	Informations générales sur la conteneurisation.....	15
3.1.	Historique	15
3.2.	Définition de conteneur	16
3.3.	Les types de conteneur	16
3.4.	Standardisation et dimension du conteneur	19
3.4.1.	La standardisation du conteneur.....	19
3.4.2.	Dimension des conteneurs.....	19
3.5.	Les avantages et les inconvénients du conteneur.....	21
3.5.1.	Les avantages du conteneur	21
3.5.2.	Les inconvénients du conteneur.....	22
4.	La conteneurisation dans le monde et en Algérie	23
4.1.	Dans le monde	23
4.2.	En Algérie.....	23
4.3.	Définition des porte-conteneurs.....	23
5.	L'impact de la conteneurisation sur la mondialisation.....	24
5.1.	Définition de la mondialisation	24
5.2.	La mondialisation et la facilitation des échanges commerciaux internationaux	24
6.	Pratique actuelle et gestion des conteneurs.....	27
6.1.	Les procédures de gestion des conteneurs à l'import et à l'export :.....	27

6.1.1.	Procédures pour l'import d'un conteneur :.....	27
6.1.2.	Procédures pour l'export d'un conteneur	27
6.2.	Les principaux routes des conteneurs dans le monde.....	28
Conclusion.....		28
<i>Chapitre II: La conteneurisation au service du développement du commerce extérieur du port de Bejaia : cas de BMT spa</i>		
1.	Présentation de l'organisation BMT Spa	30
1.1.	Historique, présentation et situation géographique de BMT Spa.....	30
1.1.1.	L'historique	30
1.1.2.	Présentation de BMT Spa.....	31
1.1.3.	Situation géographique.....	32
1.2.	Missions, Valeurs et Objectifs de BMT spa	32
1.2.1.	Missions de BMT Spa.....	32
1.2.2.	Les valeurs de BMT Spa	32
1.2.3.	Les objectifs et acquis de BMT Spa.....	34
1.3.	Principaux acquis.....	34
1.4.	Activités et performances de BMT Spa.....	34
1.4.1.	Activités de BMT Spa	34
1.4.1.1.	Les opérations du terminal	35
1.4.2.	Performances de BMT spa	36
1.4.2.1.	Le trafic annuel en EVP(équivalent vingt pied)	36
1.4.2.2.	La cadence de traitement au navire	37
1.4.2.3.	Le temps d'escale	37
1.4.2.4.	L'évolution de la création d'emploi 2010/2021	38
1.4.3.	Direction Générale	39
1.4.4.	Direction des Ressources Humaines et Moyens	39
1.4.5.	Direction des Finances et Comptabilité	39
1.4.6.	Direction Marketing	40
1.4.7.	Direction des Opérations	40
1.4.8.	Direction Technique	41
2.	Étude sur la gestion des conteneurs au niveau du BMT spa.....	41
A.	Technologies acquise pour l'innovation et la productivité de la BMT	41
2.1.	Système de gestion informatique « CTMS ».....	41
2.2.	Système logiciel de gestion des escales « PDS »	42

2.3. Système logiciel de gestion des opérations « RDS ».....	42
2.4. Système logiciel de gestion Reconnaissance Optique de Caractère.....	43
B. Procédure de traitement du conteneur.....	44
C. Traitement des conteneurs à l'importation.....	45
3. Développement du commerce international au sein de BMT.....	48
3.1. Évolution du transport maritime par conteneurs BMT 2023 et 2024.....	48
Conclusion.....	49
Conclusion général.....	49

Annexes

La liste bibliographique

Liste des illustrations

Résumé :

Ce mémoire de fin de cycle analyse l'impact de la conteneurisation sur le développement de commerce international cas BMT, cette étude montre comment cette innovation logistique a transformé la gestion portuaire.

Notre mémoire a composé de deux chapitres chapitre 1 théorique et technique et chapitre 2 pratique, nous démontrons que la conteneurisation n'est pas seulement un choix technique, mais un instrument stratégique du développement économique. Le terminal représente parfaitement cet impact, ayant connu une amélioration des performances, une hausse de trafic.

Mots clés :

Conteneurisation, Commerce international, Port Bejaia, Mondialisation, BMT Spa, Import/Export, Transport maritime, Gestion portuaire, infrastructure maritime, Performance du terminal, Capacité de terminal, Sécurité de transport.

Summary :

This end-of-cycle thesis analyses the impact of containerization on international trade development case BMT, this study shows how this logistics innovation has transformed port management.

Our brief has been composed of two chapters, chapter 1 theoretical and technical and chapter 2 practical, showing us that containerization is not only technical choice but a strategic instrument of economic development. The terminal perfectly represents this impact, having seen an improvement in performance and an increase in traffic.

Keywords :

Containerization, international trade, Port Bejaia, Globalization, BMT Spa, Import/Export, Marine transport, Port management, Marine infrastructure, Terminal performance, Terminal capacity, transportation Security.

المخلص :

تحلل أطروحة نهاية الدورة تأثير النقل بالحاويات على التنمية التجارية الدولية حالة BMT ، و توضح هذه الدراسة كيف

أدى هذا الابتكار اللوجستي إلى تحويل ادارة الموانئ.

يتألف تقريرنا من فصلين الأول النظري و الفني و الفصل الثاني العلمي، مما يوضح لنا أن النقل بالحاويات ليس خيارا تقنيا فحسب، بل إنه أداة استراتيجية للتنمية الاقتصادية. تعالج المحطة هذا التأثير بشكل مثالي، بعد أن شهدت تحسنا في الأداء و زيادة في حركة المرور.

الكلمات المفتاحية:

الحاويات، التجارة الدولية، Port بجاية، العولمة، BMT Spa، الإستيراد/التصدير، النقل البحري، الأداء الطرفي، سعة المحطة الطرفية، النقل الآمن