Ecole des hautes Etudes Commerciales d'Alger

EHEC

Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option : Affaires internationales

THEME :

LA GESTION DES CONTENEURS COMME LEVIER D'OPTIMISATION DE LA CHAINE LOGISTIQUE DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANIDESES

ETUDE DE CAS : GEMA

Elaboré par :

Mlle. GUELMANE Mounia

Encadré par :

Dr. GRINE Lynda

Maitre de conférences « A » à EHEC Alger

6ème promotion

Juin 2019

Ecole des hautes Etudes Commerciales d'Alger

EHEC

Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option : Affaires internationales

THEME :

LA GESTION DES CONTENEURS COMME LEVIER D'OPTIMISATION DE LA CHAINE LOGISTIQUE DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANIDESES

ETUDE DE CAS : GEMA

Elaboré par :

Mlle. GUELMANE Mounia

Encadré par :

Dr. GRINE Lynda

Maitre de conférences classe « A »

à EHEC Alger

6ème promotion

Juin 2019

Dédicace

Toutes les lettres ne sauraient trouver les mots qu'il faut...

Tous les mots ne sauraient exprimer la gratitude, l'amour, le respect, la reconnaissance...

Aussi, c'est tout que je dédie ce projet de fin de cycle à :

Ma raison de vivre, mes chers parents qui ont cru en moi, que nulle dédicace ne puisse exprimer mes sincères sentiments pour votre patience illimitée, votre encouragement continu, vos conseils précieux et votre confiance en moi. Veuillez trouver, dans ce modeste travail, le fruit de vos sacrifices ainsi que l'expression de ma profonde affection et ma vive reconnaissance. Je suis très fière d'être votre fille et de pouvoir enfin réaliser, ce que vous avez tant espéré et attendu de moi. Puisse Dieu, le tout puissant, vous préserver et vous accorder santé, longue vie et bonheur.

L'étoile de ma vie, ma grand-mère maternelle **Aicha**, que ce modeste travail, soit l'expression des vœux que tu n'as pas cessé de formuler dans tes prières. Ta prière et ta bénédiction m'on été d'un grand secours pour mener à bien mes études. Je prie Dieu le tout puissant de t'accorder santé et langue vie.

Mes chères sœurs **Maroua** et **Meriem**, mon cher petit frère, **Med Amine** pour l'amitié et le soutien dans nos différentes aventures. Je vous dédie pour tous les moments de joie qu'on a passé ensemble. Je vous souhaite beaucoup de bonheur et de réussite dans vos études.

Puissent l'amour et la fraternité nous unissent à jamais.

Le plus beau des cadeaux que la vie m'a offert, ma tante maternelle **Nadera** et ses trois perles, **Maya**, **Hichem** et le trésor de la famille le petit **Amine**, qui a été toujours notre source de joie. Puisse Dieu vous préserver du mal, vous combler de santé et de bonheur.

Yelli, mon âme-sœur, ma meilleure amie **Angham**. La seule qui a su me faire rire quand j'avais envie de pleurer, me guider quand j'étais perdue... La seule qui m'écoute sans me juger et qui a su me consoler sans même savoir ce qui n'allait pas... A laquelle que je dois tout mes instants inoubliables et mes fou-rires. Qui a été toujours là pour moi-même quand on me tournait le dos. Que cette amitié soit pour l'éternité.

Ma grande famille et tous mes ami(e)s sans exception.

Mounia.

Remerciements

Nous tenons à remercier en tout premier lieu Dieu tout puissant de nous avoir fais grâce et de nous avoir accordé la volonté, la patience et la puissance afin d'élaborer ce modeste mémoire.

Je souhaite d'abord exprimer ma profonde gratitude à Mme **GRINE Lynda**, mon encadreur pour ses précieux conseils au long de cette recherche.

Je remercie profondément le directeur général de GEMA Alger monsieur **IGHMOURASSEN Louanes** et son directeur commercial monsieur **GHERISSI Mounir** ainsi que le chef département shipping monsieur **GACEM Riad** pour leur chaleureux accueil.

J'adresse mes sincères remerciements à Monsieur **BOULOUADENINE Messaoud**, mon tuteur professionnel pour m'avoir accueilli au sein de son département et l'attention portée à mon travail, pour les conseils stimulants que j'ai eu l'honneur de recevoir de leur part et pour le partage de leurs connaissances qui m'ont permis d'apprendre davantage.

Je tiens également à remercie toute l'équipe GEMA y compris **Yassmine, Amel, Amina**, **Nassim**, **Jugue**, **Younes, Noureddine**, **Soufiane** et **Rostom** pour leur gentillesse, leur participation effective et fructueuse et leur aide ainsi que les commentaires et les suggestions constructifs qui ont contribué au bon déroulement de ce travail.

A l'ensemble de nos professeurs, pour nous avoir transmis leur savoir durant toutes ces années.
Je remercie, d'autre part les bibliothécaires et les étudiants de l'Ecole Nationale Maritime de Bousmail pour leur accueil et leur aide en matière de documentation.

Je ne saurais terminer ces remerciements sans citer la personne la plus importante, grâce à laquelle j'ai pu découvrir ce monde extraordinaire du transport maritime d'où le choix de mon thème… **Marouane.**

Merci à tous ceux qui ont participé de près ou de loin par leurs conseils, leurs recommandations et leur savoir-faire afin que ce mémoire voir le jour.

Un grand merci de la part de **Mounia**

Résumé :

Afin de favoriser leur participation au commerce international, les pays doivent disposer de chaînes logistiques performantes permettant l'accès aux marchés. Le transport maritime est, à ce titre, essentiel en tant que principal support des échanges commerciaux internationaux.

Le transport de marchandise par voie maritime est devenu l'épine dorsale de la mondialisation. En raison de son efficacité, il est à même de supporter une nouvelle croissance des échanges mondiaux.

La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes de ce mode de transport, ce qui a changé la circulation des marchandises au niveau international.

Par rapport au trafic conteneurisé, nous avons supposé que le conteneur est l'outil qui permet la réduction des coûts de transport, protège la marchandise transportée contre les pertes et les dommages, et contribue à l'optimisation des délais de livraison.

Dans ce mémoire, tous les efforts se focalisent sur la gestion des conteneurs et son rôle dans l'optimisation de la chaîne logistique du transport maritime et visent à vérifier nos suppositions ci-dessus.

Mots clés :

Mondialisation, commerce international, échanges commerciaux internationaux, transport maritime, conteneur, gestion des conteneurs.

Abstract:

In order to promote their participation in international trade, countries must have efficient supply chains that allow access to markets. Shipping is, in this respect, essential as the main support for international trade.

The transport of goods by sea has become the backbone of globalization. Because of its efficiency, it is able to support new growth in world trade.

Containerization is probably one of the most significant revolutions in this mode of transport, which has changed the flow of goods internationally.

With regard to containerized traffic, we have assumed that the container is the tool that enables the reduction of transport costs, protects the transported goods against loss and damage, and contributes to the optimization of delivery times.

In this memoir, all efforts are focused on container management and its role in optimizing the shipping supply chain and aiming to verify our assumptions above.

Keywords :

Globalization, international trade, shipping, container, container management.

الملخص :

لتعزيز نسبة مشاركتها في النظام التجاري العالمي و تقوية اقتصادها' على الدول أن تتمتلك قاعدة لوجيستية فعالة تسمح لها بالوصول إلى الأسواق, و يعتبر النقل البحري, في هذا الصدد, أحد أهم الدعائم الرئيسية للتجارة الدولية.

أصبح نقل البضائع عن طريق البحر العمود الفقري للعولمة نظرا لكفاءته في القدرة على دعم نمو جديد في المبادلات التجارية العالمية.

و يعد استعمال الحاويات لنقل البضائع أحد أهم الثورات في تاريخ النقل البحري, والتي استطاعت تغيير موازين تدفق البضائع على المستوى العالمي.

أما فيما يخص حركة البضائع التي تنقل في الحاويات, فقد افترضنا أن الحاوية هي الوسيلة المثلى التي تساهم و بشكل فعال في تخفيض تكاليف النقل, ضمان حماية البضائع المنقولة من الضياع أو التلف وكذا توفير آجال تسليم مثالية.

على ضوء ما سبق, فإن كل الجهود المبذولة في إطار إعداد مذكر التخرج هذه, تتمحور حول تسيير الحاويات و دورها كأداة في تحسين مجال النقل البحري للبضائع, و ذلك للتأكد مما افترضناه أعلاه.

الكلمات الرئيسية:

العولمة، التجارة الدولية، الشحن، الحاويات ، إدارة الحاويات, النقل البحري.

La liste des tableaux

N°	Intitulé des tableaux	Pages
Tableau n°1	Présentation des interviewés	**90**
Tableau n°2	Identification des répondants	**97**
Tableau n°3	Délais de livraison de marchandises 'Réception de la marchandise importée'	**100**
Tableau n°4	Etat de marchandises importées	**101**
Tableau n°5	Délai de la mise à disposition des conteneurs à l'export	**102**
Tableau n°6	Etat des conteneurs mis à disposition des clients exportateur	**103**

La liste des figures

N°	Intitulé des figures	Pages
Chapitre I		
Figure n°1	Les incoterms maritime	**21**
Chapitre II		
Figure n°1	Le marquage des conteneurs	**45**
Figure n°2	Expédition FCL/FCL	**46**
Figure n°3	Expédition LCL/LCL	**47**
Figure n°4	Expédition FCL/LCL	**47**
Figure n°5	Expédition LCL/FCL	**48**
Figure n°6	Processus de réception par camion	**55**
Figure n°7	Processus de livraison	**56**
Chapitre III		
Figure n°1	L'organigramme de GEMA	**69**
Figure n°2	Cycle d'acheminement du conteneur chez GEMA	**72**
Figure n°3	Procédures de suivi des conteneurs chez GEMA	**73**

Figure n°4	Acheminement des conteneurs vides au parc à vide FILTRANS	**76**
Figure n°5	Identification des répondants	**96**
Figure n°6	Les compagnies maritimes citées par les clients	**97**
Figure n°7	Délai de livraison de marchandises	**98**
Figure n°8	Etat de marchandises importées	**99**
Figure n°9	Délai de la mise à disposition des conteneurs à l'export	**101**
Figure n°10	L'état des conteneurs	**102**

La liste des abréviations

- **B/L:** Bill of lading
- **BIC:** Bureau International du Conteneur
- **CCI:** Chambre de commerce international
- **CEU:** Car Equivalent Unit
- **CFR**: Cost and Freight
- **CIF**: Cost Insurance and Freight
- **CIP**: Carriage and Insurance Paid
- **CNAN:** Compagnie Nationale Algérienne de Navigation
- **CNUCED** : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
- **CONRO:** Conteneur + Roll-on Roll-off
- **CPT:** Carriage Paid To
- **CSC**: Convention de la Sécurité du Conteneur aussi certificat de la navigabilité du conteneur**.**
- **DAP:** Delivered At Place
- **DAT:** Delivered At Terminal
- **DDP:** Delivered Duty Paid
- **DP World**: Dubaï Ports World
- **EDI:** Electronic Data Interchange
- **EPAL**: Entreprise Portuaire d'Alger
- **ETA:** Estimated Time Arrival
- **ETB**: Estimated Time of Berthing
- **EVP**: Equivalent Vingt Pieds
- **EXW:** ExWorks
- **FAP:** Franc d'Avaries particulières
- **FAS**: Free Alongside Ship
- **FCA:** Free Carrier
- **FCL:** Full Container Load
- **FOB**: Free On Board
- **FONASBA:** Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents
- **FQS:** Fonasba Quality Standard
- **GATMA:** Groupe Algérien du Transport maritime
- **GEMA:** Générale Maritime.

- **INCOTERMS :** INternational COmmercial TERMS
- **ISO**: Organisation Internationale de Normalisation
- **LCL:** Less Than a Container Load
- **LTM:** Lettre de transport maritime
- **NVOCC**: Non-Vessel Operating Common Carrier
- **OAIC:** Office Algérien Interprofessionnel des Céréales
- **PIB :** Produit Intérieur Brut
- **POD**: Port of discharge
- **POL**: Port of loading
- **Ro-Ro**: Roll-on, Roll-off
- **SGP GESTRAMAR :** Société de Gestion du Transport Maritime.
- **SIGAD**: Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes
- **SMQ:** Système Management Qualité
- **SOT:** Système d'Opérations Terminal
- **SPA**: Société Par Action
- **TC**: Conteneur
- **TEU**: Twenty Equivalent Unit
- **ULCC :** Ultra Large Crude Carrier

Le sommaire :

Introduction……..2

Chapitre I : Le transport maritime international des marchandises…….....5

Section 1 : Les principes de base du transport maritime……..7

Section 2 : Cadre législatif et réglementaire du transport maritime……....27

Chapitre II : La conteneurisation et l'acheminement du conteneur……..……36

Section 1 : Les fondements de base de la conteneurisation……38

Section 2 : L'acheminement des conteneurs……...52

Chapitre III : Le suivi du mouvement de conteneurs par « GEMA »……62

Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil « GEMA »……..64

Section 2 : Le suivi des mouvements de conteneurs…….....75

Section 3 : Enquête sur la gestion des conteneurs chez « GEMA »…….....89

Conclusion……...…….107

Introduction générale

Aujourd'hui, avec la mondialisation des échanges, des accords de libre-échange sont conclus et le commerce au niveau international ne cesse de s'accroître. Cela signifie une intensification des relations des pays avec leurs différents partenaires économiques. En effet, face à des marchés de plus en plus mouvants et exigeants, une demande de plus en plus sophistiquée, il devient nécessaire de réguler et de rationnaliser la circulation physique des marchandises, depuis l'approvisionnement en matière première ou produits finis jusqu'à leur livraison chez le client.

A cette fin, des chaînes logistiques internationales se sont mise en place, dans lesquelles des chaînes de transport ont été insérées.

De ce fait, le commerce international et le transport international, et plus précisément le transport par voie maritime sont intrinsèquement liés. Ainsi, selon la CNUCED (La Conférence des Nations Unies d'Economie et de Développement) ; 90% des marchandises transportées dans le cadre du commerce mondiale, sont acheminées par mer.

Compte tenu de son importance dans le développement économique des nations, nous avons opté pour traiter un sujet qui concerne le transport maritime conteneurisé. Notre travail de recherche**,** qui sera réalisée au niveau de la SPA Générale Maritime (GEMA), trouve tout naturellement son intérêt à une époque où le transport de marchandise par conteneur est devenu banal et où tout ou presque se met en « boîte ». Toutes les marchandises qui doivent voyager sur longue distance sont aujourd'hui chargées en conteneur. D'autres facteurs ont fait que ce projet soit intéressant à nos yeux dont La disponibilité de différents types de biens, venus de différentes origines, réveille en nous un élément de curiosité et nous incite à savoir comment la conteneurisation peut atteindre cet objectif.

Par conséquent, la problématique qui sera au cœur de notre travail de recherche se formule comme suit : **Comment la gestion des conteneurs permet-elle d'optimiser la chaîne logistique du transport maritime de marchandise ?**

A partir de cette question principale, nous serons amenés à répondre à ces interrogations supplémentaires ;

1. Quelles sont les parties responsables de la gestion des conteneurs dans le transport maritime de marchandises ?
2. Quel est l'impact de la gestion des conteneurs sur le coût de transport de la marchandise lors de son acheminement par voie maritime ?
3. Comment se répercute la gestion des conteneurs sur la sécurité de la marchandise et sur les délais de livraison ?

En vue d'apporter des éléments de réponse à notre problématique principale, nous proposons les hypothèses suivantes :

1. La gestion des conteneurs nécessite une collaboration entre l'armateur, son représentant et le port dans le transport maritime de marchandises ;
2. La gestion des conteneurs contribue principalement à la réduction des coûts dans le transport maritime de marchandises ;
3. L'utilisation des conteneurs pour transporter la marchandise par voie maritime garantie sa sécurité et permet sa livraison dans les délais

Pour répondre à notre principale problématique, confirmer ou infirmer nos hypothèses, nous avons adopté une méthodologie descriptive et analytique. En premier lieu, nous avons effectué une recherche bibliographique via différents ouvrages et documents, dans le but de construire une partie dédiée aux concepts théoriques nécessaires à la compréhension du sujet. Par la suite, nous avons mené des études de nature qualitative et quantitative. Pour ce faire, nous avons fait appel aux différents outils de recherche et de collecte d'informations ; nous avons effectué des entretiens en interne avec des responsables de l'organisme d'accueil, ainsi que des entretiens en externe. Par ailleurs, nous avons réalisé un questionnaire destiné aux clients de l'agence maritime, afin de collecter des informations auprès d'eux, et de compléter notre recherche.

De ce fait, nous avons structuré notre mémoire de recherche selon un plan composé de trois chapitres :

- Le premier chapitre porte sur le transport maritime sous un angle général, où nous allons présenter les principes de base de ce domaine, son historique et son évolution, les principaux acteurs, les types du transport maritimes, ses avantages et ses

inconvénients, la documentation et l'infrastructure maritime. Ainsi que son cadre législatif et réglementaire.

- Dans le deuxième chapitre, nous nous intéresserons au concept de conteneurisation, du conteneur et ses différents types, son marquage et ses modalités d'expédition, aux avantages et inconvénients de la conteneurisation, ainsi qu'aux mouvements de conteneurs au niveau d'un terminal portuaire et les différents flux d'informations.

- En dernier, nous présenterons notre cas pratique au sein de l'agence maritime SPA GEMA, en passant d'abord par la présentation de l'organisme d'accueil, ainsi que les mouvements de conteneurs suivis par celle-ci. Ensuite nous présentons la démarche méthodologique de l'étude qualitative et quantitative réalisées, puis la discussion et l'analyse des résultats obtenus de l'enquête par entretien et par questionnaire. Enfin, nous mettrons la lumière sur les conclusions tirées.

Chapitre I :

Le transport maritime international des marchandises

Chapitre I : Le transport maritime international des marchandises

Introduction :

Aujourd'hui trois quart des échanges commerciaux internationaux se font par voie maritime qui est la plus ancienne et la plus ancrée dans l'histoire du commerce mondial. Il assure à lui seul 90% du trafic international de marchandises.

C'est le seul mode de transport capable d'assurer les énormes échanges liés au commerce intercontinental. La plupart des grandes puissances économiques mondiales possèdent d'importantes façades maritimes. Elles constituent le moteur de leur expansion.

Dans ce chapitre nous allons traiter les principes de base du transport maritime ainsi que son cadre législatif et réglementaire.

Section1 : Les principes de base du transport maritime

Le transport maritime est le vecteur de la mondialisation. Il devient incontournable et de plus en plus important dans les échanges internationaux. Environ 90% du volume mondial de marchandises échangées dans le monde est acheminé par la mer.

1. Présentation du transport maritime de marchandise :

1.1.Approche historique du transport maritime :

Le transport maritime est depuis la nuit des temps un moyen de transport fiable, dans ce passage nous allons retracer l'histoire du transport maritime depuis son commencement.

La navigation sur l'eau, est depuis des millénaires, un moyen de déplacement et la méditerranée a été bien, avant les romains, un authentique espace de communication et de commerce entre les peuples des pays qui l'entourent, toutefois si la navigation remonte à très loin dans le temps, ce n'est que vers le XIVème siècle qu'elle a pu être pratiquée sur de longues distances. C'est un grand tournant dans l'histoire de la navigation et qui allait être couronné par la découverte de l'Amérique.

Le tonnage transporté par voie maritime (marchandises sèches et produits pétroliers) a plus que doublé en cinquante ans, passant d'environ 200 millions de tonnes en 1900 à plus 500 millions en 1950, il a été multiplié par 7 en 30ans (de 1950 à 1979).

Après cette forte croissance, il a chuté en 1975 pour la première fois à cause du premier choc pétrolier mais ayant redémarré à partir de l'année 1984, on a pu enregistrer en 1994 plus de 4,4 milliards de tonnes de marchandises dont 39% de pétrole et de produits pétroliers. Il faut remarquer que la part de ces derniers a cessé de représenter plus de 50% du tonnage maritime depuis 1980 tandis que celle des marchandises générales est devenue de plus en plus important : elle atteint 1.7 milliards de tonnes soit 38% du tonnage total transporté par mer, en 1994 contre 23% vingt ans auparavant[1].

En 1996, la flotte mondiale représentait 758,2 millions de tonnes de parts en lourd. La majeure partie est détenue par les pays développés et les principaux pays de libre immatriculation, mais la part des pays en développement n'est pas négligeable.[2]

Selon la CNUCED, le commerce maritime mondial a pris de l'ampleur en 2017, les volumes ayant augmenté de 4%, soit la croissance la plus rapide en cinq ans. Soutenu par la reprise économique mondiale et l'amélioration du commerce mondial des marchandises, le commerce maritime mondial était estimé à 10,7 milliards de tonnes, les marchandises en vrac sec assurant près de la moitié de la croissance en volume.

Compte tenu du faible effet de base, la reprise a profité à tous les segments du marché; le commerce en conteneurs et le vrac sec ont enregistré la plus forte expansion.

Après les faibles performances des deux années précédentes, le commerce en conteneurs a augmenté de **6,4%** en **2017**. Parallèlement, le commerce de produits en vrac solide a augmenté de **4,0%,** contre **1,7%** en **2016**. Les expéditions de pétrole brut ont augmenté de **2,4%,** contre une baisse de **4%** en **2016**, tandis que, ensemble, les produits pétroliers raffinés et le gaz ont augmenté d'environ **3,9%**[3]**.**

L'analyse de la CNUCED révèle une croissance continue du commerce maritime mondial, qui dépend de l'amélioration continue de l'économie mondiale. Conformément à la croissance projetée du produit intérieur brut (PIB) mondial; le commerce maritime mondial devrait se développer à un taux de croissance annuel composé de **3,8%** entre **2018** et **2023**.

---

[1] VIGARIE. A, « *Echange et transport internationaux depuis 1945* ». Siry. Paris1993. P52

[2]MEGHAR (SARAH) et MADOURI (NOURA), *« L'impact de la conteneurisation dans le transport maritime*», Mémoire de fin de stage en vue de l'obtention du diplôme de technicien supérieur en commerce international, P10.

[3] Etude sur le transport maritime de la CNUCED 2018. P1.

Bien que les perspectives du commerce maritime soient positives, il convient de rester prudent, étant donné l'incertitude entourant la durabilité de la reprise et ses conséquences pour le transport maritime. Une grande partie de l'incertitude provient de la confluence des risques géopolitiques, économiques et commerciaux et des changements structurels.

Cela est encore amplifié par l'émergence de nouvelles tendances, notamment la numérisation, qui pourrait modifier le visage du transport maritime mondial et redéfinir les flux et les modèles du trafic maritime.

L'évolution de ces facteurs et la mesure dans laquelle ils contribueront ou entraveront la reprise du commerce maritime, restent incertains. Ce qui est clair, c'est qu'elles nécessiteront un suivi et une évaluation plus poussés.

1.2.Définition du transport maritime :

Plus de **90%** des échanges mondiaux en volume et plus de **70%** en valeur sont transportés à bord de navire et traités par des ports maritimes à travers le monde. Au vu de ces chiffres, on ne saurait trop insister sur l'importance du transport maritime pour le commerce international et le développement.

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, même si occasionnellement le transport maritime peut prendre en charge le pré-acheminement ou le poste-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple).[4]

Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc.) à côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts, ce que l'on a coutume d'appeler de la marchandise diverse ou « divers ».

Le transport maritime est par nature international, sauf parfois dans ses fonctions de cabotage le long des côtes d'un pays.

[4] RODIERE René : *Traité Général de Droit Maritime, Affrètement et Transport, tome II les contrats de transport de marchandises*, Ed Dalloz 1967, n°545, P183

1.3.Différents types de transport maritime :

1.3.1. Service de lignes régulières :

Mode d'exploitation particulier des navires se caractérisant par la régularité de services programmés offerts à tout venant et par la publication d'un tarif qui stipule les conditions de transport ainsi que des prix fixes et non négociables en principe. Le chargeur n'est pas opérateur du navire mais il confie ses marchandises à un transporteur et signe un contrat de transport maritime[5].

Il existe trois types de lignes régulières[6] :

- **Les lignes directes** : mettent en rapport deux zones économiques distinctes ;
- **Les lignes pendulaires** : mettent en relation trois zones économiques situées dans trois continents différents ;
- **Les lignes « tour du monde »** : elles assurent une rotation autour du globe en desservant toujours les mêmes ports dans le même ordre.

1.3.2. Tramping (navigation à la demande) :

Contrairement au secteur de transport par lignes régulières, le tramping n'obéit pas à des calendriers de rotations de navires préétablis. Ce mode de transport répond généralement à une demande, un besoin d'acheminement spécifique. Toute la cargaison embarquée est homogène et appartient souvent à un seul et unique propriétaire. Il concerne plus particulièrement les vracs : les vracs secs (matières premières industrielles : charbon, minerai de fer, céréales, bauxite/alumine…), le pétrole, les gaz liquéfiés et les produits chimiques liquides.[7]

C'est essentiellement la nature des relations entre le chargeur et le transporteur qui permet de différencier les deux types de transport. L'absence de liberté commerciale et contractuelle

---

[5] TERRASSIER Nicolas : *Stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières*, édition MOREUX, Décembre 1997, p.306

[6] VENTURELLI (N) et autres : *Transport logistique,* édition LE GENIE DES GLACIERS EDITEUR, 2011, p.98.

[7] http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2008.lopez_c&part=150479 Consulté le 27/03/2019 à 11:55

du chargeur est aussi une notion très importante pour distinguer le tramping du transport maritime des lignes régulières.

Les navires affrétés à la demande sont classés d'après leur utilisation, de façon caractéristique. Le TRAMP opère aux termes d'une charte-partie (contrat d'affrètement régissant l'utilisation du navire). Celle-ci est de trois types[8]:

- **L'affrètement au voyage (ou « trip charter » ou « voyage charter ») :** signifie qu'un fréteur promet de fournir à un affréteur la capacité de transport d'un navire pour un trajet déterminé, avec escale dans des ports précis. L'affréteur loue un objet, le navire, et un service, l'équipage. Les risques financiers de l'exploitation du navire pèsent sur le fréteur qui supporte les dépenses et les aléas liés au déroulement du voyage.
- **L'affrètement à temps, («time charter»)** : le fréteur met à la disposition de l'affréteur un navire armé, avitaillé, avec un équipage et pendant une durée déterminée. L'affréteur détient la gestion commerciale du navire, décide du trajet et de la marchandise transportée. Il se comporte comme un armateur même s'il n'assume pas les risques et les charges de la propriété et de la navigation tels que les risques de pertes et d'avaries, les frais d'équipage et d'entretien.

- **L'affrètement coque nue («bareboat charter»)** : un navire est mis à la disposition d'un affréteur sans équipage ni armement. Celui-ci prend en charge presque toutes les fonctions de l'armateur excepté les charges liées au capital. L'affréteur assure la gestion nautique, technique et commerciale du navire, il agit vis-à-vis des tiers comme l'armateur fonctionnel du navire ou «disponent-owner». Ce type de charte partie couvre généralement une période très longue et est souvent en liaison avec une option vente du bateau après expiration de la charte ou durant son déroulement.

[8] MARCADON Jacques. : *Le transport maritime : une activité diversifiée et concurrentielle fondée sur une organisation complexe*. In Hommes et Terres du Nord, Avril 1994. PP 218-219

1.4.Les avantages et les inconvénients du transport maritime :

Le transport maritime présente **un certain nombre d'avantages et d'inconvénients** dont il faut tenir compte pour prendre une décision finale concernant le choix du mode de transport le plus convenable.

1.4.1. Les avantages[9] :

Un coût plus compétitif :

Si les entreprises d'import-export optent pour le transport maritime, c'est qu'il présente des atouts majeurs en matière de coût. Par ailleurs, le transport par bateau est plus économique et généralement employé par les entreprises de grande envergure. De plus, il est plus pratique que l'expédition par voie terrestre et par voie aérienne. Le transport maritime peut apporter un gros volume de marchandises et son tarif est plus compétitif.

Économique et écologique :

Outre son caractère économique, le transport maritime est un mode d'expédition le plus écologique. Le bateau procure une faible consommation d'énergie et l'émission des produits nocifs pour l'environnement et la population marine est la moindre. Il consomme moins d'énergie que le transport terrestre ou le transport aérien

Une large panoplie des produits à transporter :

Avec le recours à une entreprise de transport maritime, l'expéditeur peut transporter un large choix de produits. Il peut emporter des produits liquides et solides. Ces produits peuvent être transportés dans la cale du navire. Le transport maritime peut acheminer des hydrocarbures comme les pétroles et produits pétroliers. Il peut transporter aussi des produits chimiques, des produits alimentaires, du charbon, des minerais ferreux et non ferreux, des engrais et d'autres produits comme le ciment. Le transport maritime peut aussi emporter des équipements industriels, des tubes, des bois, des voitures et des fruits non transportés en conteneurs réfrigérés.

[9] https://www.ambafrance-yu.org/avantages-transport-maritime/ (consulté le 27/03/2019 à 18:43)

La longue distance et le volume du transport élevé :

Au cas du choix de transport maritime, l'expéditeur profite d'un moyen de transport sur la longue distance. Il peut demander à une entreprise de transport maritime d'apporter ses produits dans la plupart des destinations commerciales mondiales.

Le transport maritime, le plus fiable dans les transports internationaux :

À part son prix plus compétitif et sa haute capacité de charge la plus élevée, le transport maritime reste un moyen le plus fiable pour la livraison des marchandises. Il permet aussi de sélectionner le transport des marchandises via les conteneurs. Ils sécurisent au maximum ces marchandises, car les conteneurs sont hermétiques et solides. Ainsi, il ne reste plus que de bien choisir la société qui permettra d'assurer le transport maritime des produits ou des marchandises.

1.4.2. Les inconvénients

Ainsi, il existe de nombreux avantages à choisir la navigation sur les océans, les rivières et les lacs du monde comme mode de transport privilégié. Pourtant, le transport maritime **n'est pas un long fleuve tranquille** et il convient de prendre en considération quelques inconvénients :

- Très lent ce qui empêche parfois de respecter les délais de livraison ;
- Difficile de surveiller l'emplacement exact des marchandises en transit ;
- Infrastructures limités et hétérogènes et besoin de manutention ;
- Dépendance vis-à-vis de la route pour la partie finale du transport ;
- Ce mode de transport n'est pas très flexible et ne permet pas du transport porte à porte.

2. L'organisation et la chaîne logistique du transport maritime :

2.1.Les auxiliaires de transport maritime :

Le transport maritime est devenu une épine dorsale du commerce international. Il nécessite une parfaite maîtrise du métier, c'est la raison pour laquelle les entreprises font appel à des intervenants spécifiques.

Les auxiliaires de transport sont des intermédiaires qui ont des fonctions liées et des rôles complémentaires les uns aux autres. Leur but est de coordonner les différentes opérations de transport pour les expéditeurs.

a) Chargeur (Exportateur ou Shipper) :

Il est l'usager principal du transport maritime international. C'est l'exportateur qui détient la marchandise transportée. Celle-ci doit être conforme aux conditions de transport maritime.

Le chargeur doit préparer la marchandise (production, conditionnement, emballage, étiquetage) conforme aux conditions de transport maritime pour qu'il puisse ensuite prospecter un navire : Dans ce cas ;

- Si les cargaisons sont homogènes et volumineuses, il prospectera le marché de l'affrètement en ayant recours dans la majeure partie des cas à courtier d'affrètement maritime.
- Et si les cargaisons ne sont pas homogènes (diverses) et de petites quantités, il s'adressera directement ou par le biais d'un transitaire ou d'un commissionnaire de transport, à l'agent maritime ou au consignataire de navires.

b) L'armateur :

L'armateur peut être le propriétaire, l'exploitant ou un simple affréteur, c'est-à-dire le loueur d'un navire.

C'est celui qui arme le navire et qui fait donc en sorte que celui-ci soit en ordre de marche pour embarquer la marchandise à son bord au port d'embarquement (POL – Port of Loading) et qu'elle soit déchargée saine et sans réserve au port de déchargement (POD – Port of Discharge).

Il a donc la responsabilité de l'entretien du navire, de l'embarquement d'un équipage compétent qui est partiellement ou totalement sous sa responsabilité managériale et des fluides et matériels à fournir au bord pour que le navire puisse travailler et naviguer normalement.[10]

Dans les ports où il n'est pas installé directement, l'armateur est en liaison directe avec un agent maritime **consignataire**, qui défend ses intérêts et agit en son nom.

c) L'agent maritime (Consignataire) :

C'est le représentant d'un ou de plusieurs compagnies maritimes, dans une zone géographique donnée. Il est chargé de vendre la capacité partielle ou totale de transport, d'une ligne régulière ou dans le cadre d'un affrètement d'un navire. Il perçoit une commission de l'armateur calculée en pourcentage sur le fret chargé ou sur une commission négociée. L'armateur fait appel au consignataire pour remplir les formalités administratives, prendre en charge un navire avant son arrivée et lors de son séjour au port, les besoins de l'équipage et la gestion de la cargaison.[11]

d) Le client (L'importateur) :

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

Son rôle consiste à procéder aux formalités d'enlèvement de la marchandise. En tout état de cause, la marchandise doit être examinée pour les avaries et manquants éventuellement constatés, afin de rendre possible l'action récursoire contre le transporteur maritime.

e) La douane :

C'est un intervenant institutionnel, une administration à caractère fiscal chargée de la perception des droits, taxes et impôts à l'importation et à l'exportation des marchandises au profil du budget de l'Etat.

---

[10] https://www.lantenne.com/L-armateur_a14021.html (Consulté le 29/03/2019 à 12:07)

[11] HAMDACHE (Nassima) et HEDIBEl (Samiha) « *L'impact de l'assurance sur les risques liés au transport des marchandises par voie maritime* », mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de licence en sciences commerciales, option : Management, Ecole des Hautes Etudes Commerciales, 2012, p.19.

La douane contrôle les marchandises qui transitent dans le port et détient les statistiques sur le commerce extérieur. De plus, elle vérifie les déclarations et l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent[12].

f) Le transitaire (Commissionnaire en douane) :

C'est un intermédiaire spécialisé qui assure la liaison entre deux modes de transport et ceci en conformité avec les instructions qu'il a reçue de son client. Sa mission est de faire passer ou transiter les marchandises d'un moyen de transport sur un autre, ce qui peut impliquer une opération de douane. Appelé aussi un commissionnaire en douane car il se substitut aux exportateurs et aux importateurs pour les formalités douanières de sortie ou d'entrée des marchandises[13].

Il est l'intermédiaire entre le chargeur et le consignataire du navire, c'est un mandataire ou un commissionnaire. S'il est mandataire, le transitaire est tenu d'exécuter un déplacement de marchandises avec franchissement des frontières, à l'occasion d'opération de commerce international[14].

Il n'est responsable que de ses fautes personnelles. Il a une obligation de moyens. Lorsqu'il est commissionnaire, il organise le transport et agit en son nom et pour le compte de son client, il a une obligation de résultat.

g) Non-Vesssel Operating Common Carrier (NVOCC):

NVOCC est l'acronyme de "Non vessel operating common carrier". L'expression NVOCC a une définition légale seulement aux Etats-Unis. On considère que le terme désigne un acheteur de capacités de transport maritime qu'il offre ensuite à ses clients sous sa propre responsabilité (il établit le connaissement à son nom). Plus simplement c'est une société de transport qui ne dispose d'aucun navire.

---

[12] Ibid., p.20.

[13] DUHAUTBOUT (D) et autres, Transporter 5ème édition : *Transport et Logistique à l'International*, Edition FOUCHER, Paris, juillet 2017 P.90.

[14] BETTAIBI (Djihene) « *Optimisation des surfaces dédiées à la manutention et au mouvement des marchandises conteneurisées au Port de Bizerte Menzel-Bourguiba* », projet de fin d'étude pour licence appliquée en techniques du commerce international, Université de Tunis/Institut Supérieur de Gestion, Tunisie, 2015, p.14.

Il est recruteur de fret et procède souvent au groupage et dégroupage (marchandises de divers clients incluses dans un même conteneur sur une destination ou une provenance).[15]

h) Banque :

C'est l'établissement financier qui met à la disposition de l'économie mondiale et nationale des instruments de paiement garantissant la sécurité des transactions commerciales internationales.

Le service des banques consiste à identifier les transactions commerciales internationales et son suivi physique et financier.

- **La banque domiciliaire :** Emet la lettre de crédit ouvert par l'acheteur (importateur) pour le compte du vendeur (exportateur), reçoit les documents exigés au contrat et procède au transfert des fonds.
- **La banque remettante (ou confirmatrice) :** Remet les documents exigés par l'acheteur. A l'ouverture du crédit documentaire et encaisse le montant de transaction commerciale au profit du vendeur.

2.2.Les techniques de transport maritime :

Ces techniques ont beaucoup évolué depuis les années 1960, à la recherche d'une productivité de plus en plus grande, et des progrès considérables ont été accomplis dans ce domaine. Cette évolution s'est faite essentiellement par l'augmentation continue de la taille des navires. Elle conduit aujourd'hui à remettre en cause les infrastructures existantes, grands canaux et ports ne permettant plus d'accueillir les navires les plus récents.

2.2.1. Le navire :

2.2.1.1. Définition du navire :

Le navire est défini comme étant: « tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation»[16].

[15] https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/nvocc.html (Consulté le 30/03/219 à 18:28)
[16] L'article 13 du code maritime algérien

2.2.1.2. Types de navires[17] (voir annexe n°I.1) :

Avec le développement du commerce international nous assistons à une apparition de plusieurs sortes de navires qui ont pour objectif de répondre aux besoins des opérateurs du commerce d'où l'avènement des navires spécialisés et les navires non spécialisés.

2.2.1.2.1. Les navires spécialisés :

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

Les transporteurs de vracs ou vraquiers (bulkers et tankers) : Ils comprennent les transporteurs de vracs solides (minéraliers, céréaliers ;..), de vracs liquides (pétroliers, chimiquiers, méthanier ou LNG carrier pour le gaz liquéfié).

Les plus grands pétroliers, dits « **Ultra Large Crude Carrier** » ou ULCC, atteignent aujourd'hui plus de 400 000 tonnes de port en lourd et près de 380m de long. C'est pour permettre leur passage que le canal de Suez a été approfondi à 22,50m de tirant d'eau en 2010.

Les navires polythermes ou frigorifiques (reefer ships) : Il s'agit de navires adaptés au transport de denrées périssables sous température dirigée.

Ce type de navire se raréfie, l'usage des conteneurs frigorifiques étant jugé plus approprié et plus souple pour ce type de marchand

Les navires spéciaux : Il en existe de toute sorte : car-ferries, navires spécialisés dans le transport de colis lourds ou encombrants, navires submersibles, etc.

2.2.1.2.2. Les navires non-spécialisés :

Ils sont à même de transporter toutes sortes de marchandises diverses (general cargo), emballées et conditionnées (en sacs, cartons, caisses, fûts mais aussi de plus en plus en conteneurs). Ces navires sont classés en fonction de leur mode de manutention principal.

[17] DUHAUTBOUT (D) et autres Op.cit p.p112-115.

Les cargos conventionnels (combo, conbulkers) : Ils disposent à bord de leurs propres moyens de manutention (bigues, grues, palans). Les marchandises sont chargées à bord grâce à des panneaux de cales coulissants. Ces navires classiques perdent peu à peu de leur importance.

Les porte-conteneurs (full container ships) : Ces navires, dont certains peuvent transporter actuellement jusqu'à **19 300 TEU**[18], sont appelés « cellulaires ». Les conteneurs sont chargés en cale dans des puits, puis en pontée où ils sont arrimés entre eux et au navire.

Les porte-conteneurs géants qui chargent plus de **8000** à **19300 TEU**, ne sont pas uniquement adaptés au trafic traditionnel de lignes régulières (aller-retour entre deux façades maritimes). Ils sont également utilisés pour massifier les flux de conteneurs entre les plus importants ports mondiaux de transbordement, la desserte des ports secondaires régionaux étant dans le cadre de cette organisation, desservis par des navires nourriciers plus petits appelés « feeders » (porte-conteneurs de **500** à **3000 TEU**)

C'est pour permettre le passage de porte-conteneurs de **14000 TEU** que les écluses du canal Panama ont été agrandies.

Les navires rouliers (Ro-Ro ships) : ils sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur les quais adaptés des ports. Ces navires, appelé « Roll-On/Roll-Off » ou « Ro-Ro », présente l'avantage de permettre la manutention horizontale par roulage d'à peu près tous les types de marchandises.

L'intérêt essentiel de la technique réside dans l'indépendance presque totale du navire par rapport aux équipements portuaires. En revanche, les opérations de chargement et de déchargement sont longues, ce qui rend la technique relativement coûteuse

Les plus grands navires rouliers sont ceux spécialisés dans le transport intercontinental de voitures neuves, jusqu'à **8000 CEU** (« Car Equivalent Unit »).

Les navires mixtes Ro-Ro + Conteneur (CONRO ships) : ils combinent l'intérêt du conteneur et de la manutention par portiques, avec celle du roulage pour les colis non conteneurisables et pour les ports non-équipés.

---

[18] TEU, « Twenty-foot Equivalent Unité » ou « Equivalent 20 pieds » (en français EVP) : unité dans laquelle sont exprimés les trafics de conteneurs et la capacité des navires.
1 conteneur 40 pieds = 2 TEU

Leur avantage est donc la souplesse. Le souci de polyvalence amène à équiper aussi ces navires de prises pour conteneurs frigorifique, de cales pour marchandises sèches manutentionnées en conventionnel, et parfois de citernes.

Les navires porte-barges (Lighter Abroad Ship/ LASH) : Ce sont des navires équipés pour charger à leur bord par des systèmes d'ascenseurs (lift-on – lift-off), ou par flottage (float-on – float-off), des barges ou péniches de capacité variable. Conçus à l'origine pour réaliser des transports fluvio-maritimes, ces navires ont trouvé ensuite une utilisation très rationnelle comme palliatifs à l'encombrement chronique de certains ports, ou à l'absence de moyens de manutention modernes. Les barges peuvent en effet dans ce cas être déchargées en rade, l'assistance locale n'étant nécessaire que pour les acheminer jusqu'à terre (parfois, simplement, les échouer sur une grève) pour leur déchargement.

2.2.2. Les équipements portuaires[19] :

Le chargement et le déchargement des grands navires requièrent des équipements portuaires spécifiques.

Ces équipements (bassins en eau profonde, portiques à conteneurs, matériels de manutention et immenses aires de stockage) permettent de productivité très élevée –deux minutes pour le chargement ou le déchargement d'un conteneur- mais représentent des investissements considérables. Ainsi, si les grandes lignes Est-Ouest sont maintenant équipées pour accueillir les grands navires porte-conteneurs, ce n'est pas encore le cas dans la plupart des pays du Sud, d'autant que le tirant d'eau ne cesse de croitre.

De toute façon, la rentabilisation de tels équipements (navires et installations portuaires) exige une concentration du trafic sur un nombre limité de ports d'une même façade maritime, voire sur des « hubs » de pur transbordement sans aucun hinterland. Cette concentration va continuer de s'exercer à l'avenir au profit des ports les plus importants, et des détournements de trafic de plus en plus amples sont à prévoir, tant à l'importation qu'à l'exportation.

[19] DUHAUTBOUT (D) et autres Op.cit, P.115.

3. Les incoterms :

3.1.Définition des incoterms :

Les incoterms est une série de règles internationales qui sert à interpréter les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce extérieur, désignés sous forme d'abréviation incoterms (International Commercial Terms) ils ont été élaborés par la chambre de commerce international (CCI) afin d'éviter toute ambiguïté concernant la répartition entre acheteurs et vendeur[20].

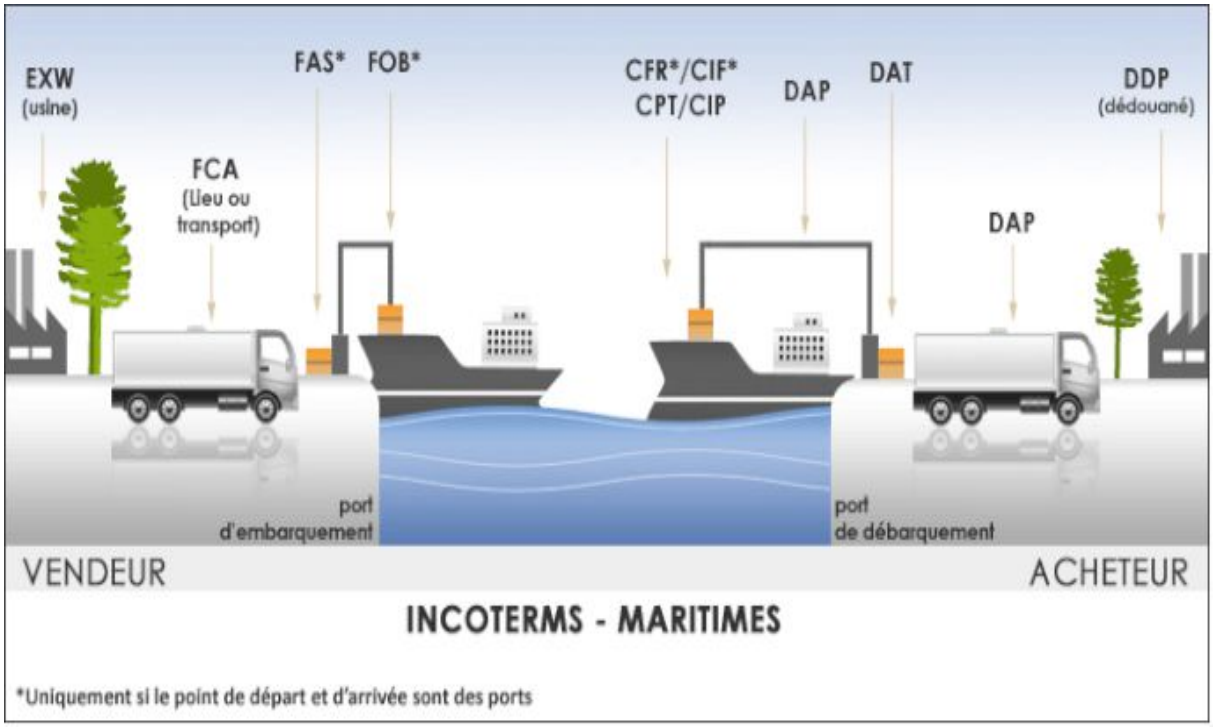
Ils sont remaniés tous les dix ans afin de suivre l'évolution des pratiques des entreprises. C'est ainsi qu'en **2010**, la Chambre de commerce internationale (ICC) a édité la publication **n°720**, version applicable depuis le **1er janvier 2011** comprenant onze Incoterms[21]

En nombre de **11** incoterms, on distingue deux groupes :

- Les incoterms liées à tous les modes de transport (multimodaux) au nombre de sept : **EXW - FCA – CPT – CIP – DAT – DAP - DDP.**
- Les incoterms applicables au transport maritime et au transport fluvial au nombre de quatre : **FAS - FOB - CFR – CIF.** La figure **n°I.1** illustre comment sont organisés ces incoterms.

[20] Incoterms 2010, règle officielle CCI, l'interprétation des termes commerciaux, publication CCI n° 600, paris, 2007.
[21] DUHAUTBOUT (D), Op.cit, P.27

Figure n°I.1 : Les Incotrems maritimes



Source : www.creerentreprise.fr

3.2.Les incoterms maritimes[22] :

FAS: Free Alongside Ship (named port of shipment): Franco le long du navire (port d'expédition convenu)

Les obligations du vendeur sont remplies lorsque la marchandise a été placée le long du navire sur le quai ou dans des allèges (barges ou péniches), dédouanée à l'exportation. Cela signifie que l'acheteur doit, à partir de ce moment-là, supporter tous les frais et risques de perte ou de dommage aux marchandises.

C'est l'acheteur qui désigne le navire, paye les frais de changement et le fret maritime.

FOB: Free On Board (named port of shipment): Franco Bord (port d'expédition convenu)

La marchandise doit être placée à bord du navire par le vendeur au port d'embarquement désigné dans le contrat de vente. C'est l'acheteur qui choisit le navire et paye le fret maritime. Le transfert de frais et de risques entre vendeur et acheteur se fait lorsque la marchandise est à bord du navire. Les formalités d'exportation incombent au vendeur.

[22] DUHAUTBOUT (D), Op.cit. p.p32-34

CFR: Cost and Frieght (named port of destination): Coût et Fret (port de destination convenu)

Le vendeur choisit le navire et paye le fret maritime jusqu'au port de destination convenu. Le chargement sur le navire est à la charge du vendeur, les formalités d'exportation également. Toutefois, il faut noter que les risques de pertes ou de dommage aux marchandises sont transférés du vendeur à l'acheteur dès la mise à bord au port d'embarquement.

CIF: Cost, Insurance and Freight (named port of destination): Coût, assurance et fret (port de destination convenu)

Le vendeur choisit le navire et paye le fret maritime jusqu'au port de destination convenu. Le chargement sur le navire est à la charge du vendeur, les formalités d'exportation également.

Le vendeur doit fournir et payer une assurance maritime avec l'obligation de ne souscrire qu'une couverture minimale contre le risque de la perte ou de dommage aux marchandises pendant le transport maritime. Il faut noter que le risque de perte ou de dommage aux marchandises tout comme le CFR, reste transféré du vendeur à l'acheteur dès la mise à bord au port d'embarquement.

4. Les documents de transport maritime :

4.1.Le connaissement :

Définition : Le connaissement est un document qui fait preuve de l'existence du contrat de transport et constate la prise en charge ou la mise à bord de la marchandise, ainsi que l'engagement du transporteur de remettre celles-ci au porteur de l'original du document[23].

Le connaissement maritime est devenu le document le plus important, en matière de commerce international, En délivrant, le capitaine d'un navire ou son agent, reconnait avoir reçu les marchandises qui y sont mentionnées et s'engage à les transporter aux conditions convenue et à les délivrer à destination conformément aux conditions reçue moyennant le paiement du fret.

[23] PISSORT (W) et SAERENS (P) : *Initiation au droit commercial international*, de boeck.p299.

Ce document est émis en exécution d'un contrat de transport. Il donne droit à la délivrance et donc à la possession des marchandises à destination.

Les fonctions du connaissement : Le connaissement dispose de plusieurs fonctions et sont représentées comme suit :

- **Titre matérialisant le contrat de transport :** Ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement à été transféré à un tiers porteur de bonne foi.
- **Reçu des marchandises :** Le connaissement est établi par la compagnie maritime et signé par le capitaine du navire et est délivré après réception des marchandises.
- **Titre représentatif de la marchandise :** Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise, en cas de fausse déclaration sa responsabilité est engagée. (Titre de possession et non de propriété des marchandises embarquées).
- **Titre de contrôle** (banques, douane, assurance, administration divers).

Les typologies du connaissement : Le connaissement se discerne par de différentes typologies nous citons[24] :

- **Le connaissement chef, original ;** la compagnie maritime reçoit deux originaux appelés « connaissement chefs » dont un exemplaire est stocké dans le cartable de bord du navire transportant la marchandise, et l'autre est conservé par la compagnie maritime au siège.
- **Le connaissement commercial ;** où les vendeurs et acheteurs ne reçoivent que des originaux commerciaux, le connaissement commercial accompagne le connaissement chefs pendant la traversée et est remis à l'arrivée à la banque émettrice.
- **Le connaissement direct (through B/L) ;** couvre plusieurs transports maritimes successifs et la compagnie maritime n'est responsable que pour sa mission.
- **Le connaissement (transport) combiné (combined B/L) ;** incluant un pré- ou poste-acheminement dont les frais apparaissent sur le document et la compagnie est responsable pour le tout.

[24] MASABIE-FRANCOI (M) et POULAIN (E) : *Lexique du commerce international, les 2600 mots actuels et pratiques de l'import- export*, éd Bréal, 2002, P62.

4.2.Autres documents liés au transport maritime :

a) **Le manifeste :** Etat récapitulatif des connaissements relatifs aux marchandises chargées à bord du navire. Il mentionne les éléments d'identification des marchandises tels que les marques et numéros de colis, leur nature, leur poids[25].

b) **La lettre de transport maritime :** La lettre de transport maritime est (en anglais sea-way bill) est un document servant de preuve du contrat de transport. Ce document est la matérialisation du contrat de transport qui lie le donneur d'ordre et la compagnie maritime. On y trouve des mentions comme : le port d'embarquement, le port de destination, le nom du navire, le nom de l'expéditeur, ou encore le nom et l'adresse du destinataire. Contrairement au connaissement, la LTM n'est pas un titre de détention de la marchandise et c'est un titre non négociable.

c) **L'avis d'arrivée :** C'est un document émis par le service « Documentation Import » de l'agence maritime. Il est adressé au destinataire de marchandise, porteur du connaissement ou « NOTIFY PARTY ». On y trouve des renseignements sur la date probable ou effective d'arrivée de la marchandise, la date et le lieu de livraison prévus[26].

d) **Le bon à delivery :** Le bon de livraison est délivré au client à la suite du règlement de toutes les prestations dues à l'agence maritime par celui. Ce document autorise l'acconier à livrer la marchandise du client après le règlement des factures de manutention.[27]

[25] http://www.portdebejaia.dz/download/Lexique.pdf (consulté le 03/04/2019 à 21:28)
[26] http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Documents-maritimes.htm (consulté le 03/04/2019 à 21:40)
[27] Idem

e) **La liste de colisage :** C'est une pièce essentielle, exigée notamment par les douanes, aussi bien à l'exportation qu'à l'importation, indispensable aux transporteurs, manutentionnaires, entrepositaires… et, bien évidemment, au client. La liste de colisage (packing list) énumère, pour chaque colis : ses marques, ses numéros, son poids brut en kilogrammes, son poids net en kilogrammes, ses dimensions en centimètres dans l'ordre suivant (longueur, largeur, hauteur), son cubage, et le détail de son contenu. Elle se termine par une totalisation en nombre de colis, poids brut et cubage[28].

Elle permet de s'assurer que l'expédition de la marchandise est bien complète, et de faciliter son contrôle physique par la douane.

f) **Le certificat d'origine :** Il est nécessaire pour la recherche de l'origine en vue de la détermination des droits de douane dans le pays de destination, ainsi que pour l'application de réglementations spécifiques à certains produits.

g) **La facture commerciale :** La facture commerciale atteste la créance du vendeur sur l'acheteur. C'est un document indispensable pour le paiement des marchandises ainsi que pour le calcul des droits et taxes dans le pays importateur[29].

h) **Le booking :** C'est un document qui formalise la réservation d'un espace de chargement sur un navire à la demande du chargeur. Il est établi dans le but de faciliter le contrôle du volume de chargement à embarquer sur le navire[30] .

[28] https://en.calameo.com/books/000023971bf5704b1bd27 (Consulté le 03/04/2019 à 21:55)
[29] LECUYER (Dominique) et Chambre de commerce et d'industrie : *Commerce international : exporter en toute sécurité*, édition GUALINO, Paris, 2004, p. 59
[30] http://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-maritime/Documents-shipping.pdf (Consulté le 03/04/2019 à 22:07)

Section 2 : Cadre législatif et réglementaire du transport maritime

Dans cette section nous verrons le cadre législatif et réglementaire qui organise le transport maritime, son contrat ainsi que l'ensemble des risques confrontés lors de l'opération du transport et les types d'assurance.

1. Convention et loi du transport maritime :

1.1. Convention de Bruxelles[31] :

C'est une convention signée le **25 Août 1924** à Bruxelles, également appelée règles de la Hayes, qui permet l'harmonisation entre autre des règles concernant les connaissements. A ce jour, soixante dix-huit Etats sont liés par cette convention.

La convention s'applique à « tout connaissement créé dans un Etat contractant ».Art10
Elle a subi de nombreuses modifications en matière de droit maritime.

La première de ces modifications est appelée règles de Visby qui fut signées par **22** Etats en **1968**. L'objectif de cette règle était d'apporter de nouvelles dispositions en matière de réception de la marchandise par le transporteur.

La seconde modification a eu lieu en **1979** par le protocole de Bruxelles. Le domaine d'application est plus large et plus clair de celui de la convention.
Il s'appliquera à tout connaissement relatif à « un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents » quand :

a)- Le connaissement est émis dans un Etat contractant, ou
b)- Le transport a lieu au départ d'un port dans l'Etat contractant.
c)- Le connaissement prévoit que les dispositions de la présente convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet, régiront le contrat. »

La convention internationale de Bruxelles exclue de son champ d'application le transport des animaux vivant et le transport en pontée (transport spéciaux)[32].

[31] https://fr.slideshare.net/banarbadr/convention-de-bruxelles (Consulté le 31/03/2019 à 23:22)
[32] http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Reglementation-internatinale.htm (Consulté le 31/03/2019 à 23:22)

1.2.Les règles de Hambourg (Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978)[33] :

La convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer a été adoptée par une conférence diplomatique le **31 mars 1978**.

Elle établit un régime juridique uniforme applicable aux **droits** et **obligations du chargeu**r, **transporteurs** et **destinataire,** dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par mer.

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque :

a)- Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou

b)- Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou

c)- L'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou

d)- Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou

e)- Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

Cette convention ne s'applique pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis à ses dispositions de pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

[33] https://www.uncitral.org/pdf/french/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_f.pdf (Consulté le 01/04/19 à 21:59)

1.3.Les règles de Rotterdam :

Cette convention a été établie le **11 décembre 2008** par les États membres de la « Commission des Nations Unies pour le droit commercial international » (CNUDCI). Elle régit le transport international de marchandises de porte à porte comprenant au moins une étape maritime internationale.

Elles s'appliquent à tous les trafics de lignes régulières quel que soit le document de transport utilisé. Jusqu'à présent, les conventions existantes ne s'appliquent que s'il y a un « connaissement maritime ».

Les Règles de Rotterdam constituent un cadre juridique qui tient compte des nombreuses nouveautés technologiques et commerciales qu'a connues le transport maritime depuis l'adoption de ces conventions, dont le développement de la conteneurisation, l'aspiration à un transport de porte à porte en vertu d'un contrat unique et le développement des documents électroniques de transport.

La Convention fournit aux chargeurs et transporteurs un régime universel contraignant et équilibré à l'appui de l'exécution des contrats maritimes de transport où peuvent intervenir d'autres modes[34].

2. Le contrat du transport maritime [35]:

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

Soit un contrat de transport, c'est-à-dire « l'accord selon lequel le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre », Ce cas de figure est évidemment le plus fréquent.

Soit un contrat d'affrètement sous charte-partie, par lequel les contractants conviennent librement de la location d'un navire pour une période de temps ou pour un voyage déterminés. Le contrat est passé entre un chargeur et un transporteur.

---

[34]http://www.uncitral.org/uncitral/fr/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html (Consulté le 01/04/19 à 22:50)

[35] DUHAUTBOUT (D). Op.cit. P.116

Le chargeur représente la marchandise. Ce peut être :

-L'expéditeur réel,

-Le mandataire de celui-ci (transitaire) ou un commissionnaire de transport, le transporteur propriétaire ou affréteur du navire, est représenté en général par son agent.

D'un côté le chargeur doit déclarer tous les éléments permettant d'identifier la marchandise, l'emballer d'une manière appropriée et aussi étiqueter et marquer les colis.

De l'autre côté, le transporteur doit :

-Mettre son navire en état de navigabilité et prendre en charge les marchandises ;

-Charger et arrimer la marchandise avec le soin nécessaire et émettre le connaissement à la demande du chargeur ;

-Transporter et garder la marchandise de façon appropriée et soigneuse avec un transbordement si nécessaire. Et finalement, il doit décharger la marchandise et la livrer entre les mains du porteur du connaissement original ou de son représentant.

3. Les principaux risques du transport maritime :

Malgré tous les progrès enregistrés dans le domaine de la navigation maritime, le voyage par mer comporte nécessairement différents risques (casse, mouille, naufrage, échouement…). Théoriquement, l'ensemble des risques subis au cours d'une opération de transport est connu sous le vocable de « **avaries dommages** ».

La notion d'avarie prend un sens différent d'un mode de transport à l'autre, notamment, pour ce qui concerne la nature même des dommages, la responsabilité du transporteur et enfin la prise en charge des réparations.

Le droit maritime, accorde à l'avarie un sens beaucoup plus large. La notion d'avarie maritime intègre non seulement les dommages matériels au navire et à sa cargaison, mais aussi et surtout certaines dépenses accidentelles engagées pendant le voyage en faveur du navire et/ou de sa cargaison. Ainsi selon les cas, les avaries maritimes peuvent se décliner en deux classes :

- **Classe 1** : les avaries simples ou particulières ;
- **Classe 2** : les avaries grosses ou communes.

3.1.Les avaries simples ou particulières[36] :

Ce sont les dommages uniquement soufferts par le propriétaire de la marchandise. Il supporte seul les charges de réparation ou d'entretien des marchandises avariées. Il s'agit :

- **Au cours du transport** : de vol, casse, perte de qualité ou de quantité due au désarrimage, souillure, imprégnation, odeur par contact ou voisinage avec d'autres marchandises, détériorations de toutes formes résultant de l'humidité des cales, vol, etc.;

- **Au cours des opérations de manutention** : (Chargement à bord, manipulation en cale, déchargement, transbordement, etc.) des casses, chutes d'objets, salissures, détérioration de l'emballage…

3.2.Les avaries communes[37] :

Il s'agit d'une notion spécifique au transport maritime et fluvial. Elle concerne les dommages causés aux marchandises (ou leur perte totale) à la suite de décisions prises pour « sauver le navire ». Les sommes concernées étant généralement très élevées, il est donc vital de se protéger contre ce risque majeur.

4. L'assurance du transport maritime

L'assurance maritime a été pendant longtemps la seule forme d'assurance connue parce que les grands courants commerciaux empruntaient essentiellement la voie maritime, les ports étant des lieux de transactions commerciales importants.

L'assurance transport maritime couvre les pertes et dommages des navires et des marchandises, au cours d'un transport depuis le site de provenance jusqu'à la destination finale. Des accords d'assurance particuliers sont négociés selon les catégories de produits

[36] http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Avaries-maritimes.htm (Consulté le 02/04/19 à 22:11)
[37] BELOTTI Jean : *Transport international de marchandises*, édition Magnard Vuibert, Paris, janvier 2012. P51

transportés et leur conditionnement (en vrac ou conditionnées), les risques encourus et le montant des marchandises.[38]

4.1.Le contrat d'assurance maritime :

Un contrat d'assurance maritime est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des sinistres maritimes résultant des aventures maritimes, de la manière et dans les limites convenues dans le contrat.

4.2.Les garanties de l'assurance maritime :

Les trois grandes catégories de garanties d'assurance sont les garanties **« tous risques»**, **« FAP sauf »** et **« Risques de guerre et assimilés »,** à ces deux formes de polices peuvent s'ajouter des clauses additionnelles élargissant la couverture de l'assuré.

4.2.1. Les garanties « tous risques » :

L'assurance tous risques va couvrir les dommages et pertes de la marchandise, ainsi que les pertes de poids et de quantité tout autant qu'ils ne résultent pas de l'un des risques exclues de la garantie. Les risques exclus sont nombreux mais ils peuvent être couverts par des clauses additionnelles types ou des clauses particulières. Le vol est un risque couvert, sous présentation d'un document qui atteste de la non-livraison définitive. La disparition également, mais seulement dans le cas ou le colis affecté par des manquants porte des traces d 'effractions.

4.2.2 Les garanties « FAP sauf » :

FAP = Franc d'Avaries particulières. Lorsque l'on utilise l'expression « FAP Sauf…», cela signifie que la garantie ne couvre les marchandises endommagées que dans le cas où la cause des dommages figure dans la liste des causes limitativement énumérées au contrat. Il s'agit en général des risques majeurs, naufrage, abordage, incendie, chute du colis en cours de chargement et l'avarie commune. Les risques de mouille, de vol, d'écrasement sont quant à eux exclus[39].

---

[38] https://www.academia.edu/31105559/_Assurance_Cours_Lassurance_transport (Consulté le03/04/19 à 11:44)

[39] http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Assurance-transport-marchandises.htm (consulté le03/04/19 à 13:03)

4.2.3 La garantie « Risques de guerre et assimilés » :

Les risques de guerre et assimilés sont toujours couverts séparément des autres. Dans le cas d'espèce, la police d'assurance fait l'objet d'une tarification particulière moyennant des primes plus élevées et proportionnelles aux risques.

Sont couverts par cette garantie : les actes de sabotage, de piraterie, les torpillages. Elle s'applique indifféremment aux transports aériens, maritimes et terrestres.

4.3 Les différentes polices d'assurance de marchandises :

La police d'assurance est un acte remis au souscripteur par la société d'assurances et qui établit les conditions du contrat d'assurance. C'est la preuve matérielle du contrat passé entre l'assureur et l'assuré. La police d'assurance matérialise donc l'accord des deux parties, l'assureur et l'assuré, signataires du contrat.

Les marchandises peuvent être assurées par[40] :

- Une police au voyage valable pour un seul voyage;
- Une police flottante.

4.3.1. La police flottante :

Cette formule concerne les opérateurs économiques qui ont un besoin fréquent de l'assurance transport, elle offre une garantie automatique pour toutes les marchandises.

Cette police est retenue par les grandes entreprises qui couvrent leurs marchandises par un seul assureur où la cotisation est calculée sur le chiffre d'affaires.

Il existe trois sortes de polices flottantes :

- **La police d'abonnement :** Cette police couvre une valeur totale de marchandises indéterminée, pour un nombre total d'expéditions indéterminé, sur une durée déterminée. Elle dispense l'assuré de négocier l'assurance avant chaque voyage, il lui suffit simplement de déclarer à l'assureur, avant les délais (huit jours selon la loi) et ce, à l'aide d'un avis d'aliment, toute expédition de marchandises.

[40] Art. N°139 du l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances.

Cette formule est très fonctionnelle, très souple pour ses dispositions et a pour objet de couvrir automatiquement tous les envois, elle est particulièrement adaptée aux besoins des importateurs et exportateurs des marchandises de nature variée par des ports et destinations différentes[41].

- **La police à alimenter :** Elle convient surtout pour l'exécution de marchés spécifiques comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. L'assuré fait garantir ses expéditions au fur et a mesure de ses besoins au moyen d'un carnet d'aliments[42].

- **La police de tiers chargeur[43] :** Cette forme de police a été conçue à l'usage des compagnies de navigation désignées à assurer pour le compte de leur client les marchandises lors de leur acheminement, pour les clients ainsi que pour les transitaires, les commissionnaires et autres sociétés de déménagement.

Ce qui la distingue de la police d'abonnement c'est qu'elle n'est pas automatique, les assurés ne sont tenus de déclarer en aliment que les expéditions souhaitées être garantir par leurs clients, la déclaration d'aliment devant être faite préalablement à la mise en risque.

4.3.2. La police au voyage :

Elle couvre des marchandises sur un trajet déterminé et convient donc pour les expéditions occasionnelles. La marchandise, sa valeur, le moyen de transport, les points de départ et de destination sont connus : le risque est bien délimité.

Ce contrat est souscrit pour la durée du voyage[44].

Elle est utilisée dans le cas d'un affrètement (location d'un véhicule de transport) et surtout pratique pour des expéditions isolées.

---

[41] Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, « *commerce maritime et contentieux* », France, 2003, Page 154.
[42] MARCQ J.P, *risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance*, Ed l'argus de l'assurance. P142.
[43] BOUCHEBBAH (Feriel) et BOUCHIBANE (Nabila). « *L'assurance transport maritime dans le commerce extérieure de l'Algérie* » Mémoire pour le Master en Sciences Commerciales, option : Finance et Commerce International, université de Béjaia 2013, p48
[44] MARCQ (J.P), Op.cit P142.

Conclusion :

Transporter la marchandise par voie maritime constitue trois quart du trafic international. Ce principal mode de transport nécessite une collaboration entre plusieurs intervenants et des documents spécifiques, dans le but de coordonner toutes les opérations de transport.

Dans l'organisation du transport maritime, on distingue le transport en ligne régulière du tramping, Le premier se base sur des départs à des jours fixes et des ports d'escale déterminés et se fait par un connaissement contrairement au second qui est associé au transport de vrac et qui se fait par un contrat d'affrètement.

A la recherche d'une productivité, de plus en plus grande, des opérations du transport maritime, des progrès considérables ont été accomplis dans la construction navale ce qui a conduit à remettre en cause les infrastructures portuaires existantes pour qu'elles puissent accueillir les navires les plus récents.

Chapitre II :

La conteneurisation et l'acheminement du conteneur

Introduction :

Une personne ne s'étonne maintenant qu'il soit possible de transporter des quantités énormes de marchandises et que ces dernières soient délivrées à une date précise et avec régularité en fonction des exigences de marché. Une organisation lourde est à l'origine de telle performance : le transport maritime conteneurisé.

Cette organisation a joué un rôle de catalyseur dans le formidable essor du commerce international, induisant notamment une forte réduction des coûts du transport qui ne représentent désormais qu'un faible pourcentage du prix de vente des produits.

La conteneurisation et les réseaux maritimes qui lui sont associés constituent aujourd'hui la véritable épine dorsale de la mondialisation.

Dans ce chapitre, nous allons traiter tous les aspects relatifs à la conteneurisation, le conteneur ainsi que son acheminement au niveau du terminal portuaire.

Section 1: Les fondements de base de la conteneurisation

Dans cette section, nous présentons en premier lieu l'historique et l'évolution de la conteneurisation et dans le deuxième lieu, nous voyons de plus près le conteneur : ses différents types et son marquage, les modalités d'expédition d'un conteneur ainsi que les avantages et les inconvénients liés à la conteneurisation dans le dernier.

1. Présentation de la conteneurisation

1.1. L'historique et l'évolution[45] :

Le concept conteneur ancêtre de celui d'aujourd'hui date de 1928 et vient d'Europe, présenté pour la première fois au Congrès mondial de l'automobile à Rome comme un moyen de coordination entre la route et le rail, il a rencontré un succès d'estime. L'idée géniale était de pouvoir dissocier la caisse d'un camion de son châssis et éventuellement de poser la caisse sur un wagon de chemin de fer.

Avant aux Etats-Unis, les militaires avaient, dès **1910**, inventé une petite boîte, étanche, susceptible de resservir plusieurs fois, ils l'ont utilisé pour emballer et protéger les pièces de rechange ainsi que l'armement, sage précaution quand on connait la fragilité aux intempéries de ces matériels.

[45] BILLIARD Jérome: *Porte Conteneurs : La révolution des transports maritimes* » ETAI, P.p21-24

Pendant ce temps, **Malcolm MacLean**, un entrepreneur américain du transport routier, avait une idée de l'élaboration d'un système visant à transporter facilement certains produits manufacturés. Ces produits pourraient entrer dans un emballage dès la sortie d'usine, puis voyager sur un camion, et enfin être déchargés rapidement et enlevés directement. La recherche s'achève sur la construction d'une boîte en fer de grande dimension, capable de facilement se caler sur le camion et de bien s'y maintenir. Son idée de génie consiste à développer un transport rapide, simple, s'affranchissant des contraintes routières et administratives sur les longs parcours. Il pense donc à faire voyager ces boîtes par mer. Il a cherché une dimension uniforme, s'adaptant aux gabarits routiers et aux camions roulants aux Etats-Unis. Les dimensions retenues font 35 pieds de longueur. En **1955**, il a décidé de passer à l'acte, cédé sa compagnie de transport et fait l'acquisition d'une compagnie maritime car l'Etat Américain interdit de devenir armateur si l'on possède des camions.

La société choisie s'appelle le Pan Atlantic Steamship Corporation. Il a possédé 35 navires.

Le 26 Avril 1956, le navire Ideal X appareille sur Netwark Etat de NewYork pour Houston Etat de Texas avec cinquante-huit conteneurs en pontée : il amorce le début d'une ère nouvelle.

Le tout premier celui qui reste dans l'histoire maritime se nomme Gateway City il pouvait transporter deux cent vingt-six conteneurs de 35 pieds.

En 1960, la société a changé du nom et pris celui de SeaLand Service ; un nom à retenir dans l'histoire maritime moderne. **En 1962**, SeaLand a passé sur la côte Ouest des Etats-Unis, dix ans plus tard, la conteneurisation gagne du terrain en Europe

En 1966, le cargo Fairland, avec deux-cent vingt-six coneteneurs de **35** pieds a traversé pour la première fois l'Océan Atlantique Nord afin de se rendre en Europe du Nord. Il s'agit de la première ligne régulière. Deux ans s'écoulent et l'armement SeaLand ouvre une ligne transpacifique reliant l'Extrême Orient aux Etats-Unis.

Ce visionnaire de génie a imposé son idée au monde entier, et bientôt tous les armements de lignes régulières opérant sur le trafic de marchandises diverses lui emboîteront le pas. L'invention de Malcolm MacLean a bouleversé les habitudes et transformé radicalement le transport maritime.

1.2. Définition de la conteneurisation :

La conteneurisation, venant du mot « conteneur » est, par définition, le fait de mettre des marchandises dans une sorte d'emballage appelé « conteneur ». C'est un système utilisé à l'échelle internationale par différents pays permettant la mise en conteneur des produits qui seront par la suite transportés vers un pays, généralisant également l'usage du conteneur dans le transport de marchandises, principalement dans le transport maritime. En fait, elle concerne aussi le regroupement dans un contenant spécialisé d'un ensemble de produits préemballés ou non lors de son exportation ou importation pour une destination quelconque[46].

[46] https://www.etudier.com/dissertations/La-Conteneurisation/575839.html (consulté le 26/04/19 à 16:25)

2. Le conteneur :

2.1. Définition[47] :

Au terme de l'article 1 de la convention douanière relative aux conteneurs du 1956, le conteneur est assimilé à un engin de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue) :

- Spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, sur un ou plusieurs modes de transport ; cette prescription constitue une des préfigurations de la convention sur le transport multimodal ;
- Constituant un compartiment totalement ou partiellement clos, ayant un caractère permanent, et étant suffisamment résistant pour permettre un usage répété ;
- D'un volume intérieur d'au moins **1 m3**, il doit être facile à remplir, à vider et aisément manipulable.

L'exploitant est la personne, physique ou morale, qui en contrôle effectivement l'exploitation, qu'il soit propriétaire ou non.

2.2. Les types du conteneur (voir annexe II.1) :

Généralement, nous pouvons distinguer plusieurs types de conteneurs que nous allons regrouper en 4 grandes catégories dont :

- Les conteneurs de base ;
- Les conteneurs citernes ;
- Les conteneurs pour vrac ;
- Les conteneurs plats et repliables ;

[47] Mohammed El-kamel ELKHALIFA : *Guide des transports internationaux des marchandises*, Edition DAHLEB 1994, P73

1) **Les conteneurs de base:** destinés aux marchandises en général constitués par:

a) Le conteneur d'usage général ou "dry"[48] :

Les conteneurs d'usage général sont du type « fermé aéré ». Ce sont des conteneurs fermés ayant un toit, des parois latérales et des extrémités rigides. Ils sont conçus pour un chargement frontal, ce qui exclue toutes marchandises dont l'encombrement ne permet pas un chargement par les portes ainsi qu'un arrimage et un saisissage correct.

Le dry est utilisable pour tous types de marchandises et il peut notamment transporter des marchandises dangereuses. Sa faible ventilation le rend moins adapté pour le chargement de produits vivants ou de produits chimiquement ou physiquement instables chargés en vrac (sauf équipements particuliers). On distingue : Le 20' dry, le 40' dry et le 40' dry high cube (40' HC), dont la hauteur est augmentée.

b) Les conteneurs OPEN TOP 20' ou 40'[49] :

Les conteneurs open top sont identiques aux conteneurs à usage général, hormis que leur toit est mobile (**remplacé par une bâche**). Ces conteneurs sont conçus pour faciliter l'empotage et le dépotage par le haut mais en aucun cas pour charger des marchandises en dépassement de hauteur. Ils peuvent se substituer aux conteneurs "dry".

Tous les arceaux de toit et la bâche doivent être en position afin d'assurer la rigidité du conteneur et lui éviter tout risque de torsion. Ces accessoires ainsi que le cordon TIR permettent de sceller les conteneurs et de les rendre étanches aux intempéries et inaccessibles. Les accessoires ne sont pas interchangeables, chaque bâche et chaque arceau est dédié à son conteneur.

c) Le conteneur ventilé :

C'est-à-dire aéré pour permettre la circulation de l'air grâce à une large surface de ventilation naturelle produite par une ouverture d'orifices de ventilation dans les logerons[50], utilisé pour certains fruits et légumes, café en sacs. Il convient aussi pour le

[48] http://technoschool.free.fr/files/conteneur_maritime.652.pdf consulté le 28/04/19 à 22:00
[49] https://www.lantenne.com/Le-conteneur-open-top_a32694.html consulté le 28/04/19 à 22:25
[5050] MEGHAR (Sarah) et MADOURI (Noura), «*L'impact de la conteneurisation dans le transport maritime* », mémoire de fin de stage pour l'obtention d'un TS en commerce international 2015/2018, P36.

transport de : barils, bois débité, bobines d'acier, caisses, caoutchouc et coton en balles, colis en carton, fûts, palettes, véhicules légers et utilitaires, meubles, sacherie, tôles en fardeaux.

d) Le conteneur frigorifique ou reefer :

Ces conteneurs sont le plus souvent appelés par les professionnels du transport les « reefer », qui est la contraction de l'anglais « refrigerated cargo ship ».

Le conteneur comporte une station de réfrigération contenue à l'intérieur même de l'unité de charge : compresseurs indépendants et ventilateur de brassage d'air. Ce type de containers est construit spécialement pour le transport de produits avec une durée de vie limitée, par exemple les produits biologiques[51].

Ces conteneurs peuvent être chargés sur des porte-conteneurs classiques ou sur tout autre navire.

Mais il faut, ici encore, faire une distinction dans la mesure où certains reefer nécessitent une alimentation électrique, fournie par le bord, pour la bonne marche de la réfrigération alors que d'autres, que l'on pourrait qualifier « d'autonomes », sont équipés de groupes frigorifiques autonomes (moteur amovible diesel produisant du froid).

2) Les conteneurs citernes :

Ce type de container est construit spécialement pour le transport de liquides, selon les normes ISO[52]. Il est construit avec une structure en poutrelle et un tank à l'intérieur. Les conteneurs citerne sont répartis en 2 grandes familles :

- Les citernes chimiques
- Les citernes alimentaires

3) Les conteneurs pour vrac ou conteneur Bulk :

Les conteneurs *bulk* disposent de particularités techniques complémentaires propres au transport par vrac. La première particularité est peu visible : il s'agit des obturations en toiture destinées à l'empotage par gravitation ou techniques pneumatiques. L'autre particularité du conteneur *bulk* est sa trappe de déchargement située en partie basse du front. Elle permet non seulement le déchargement par gravité.

---

[51] https://fr.scribd.com/doc/16707543/Container-Maritime consulté le 01/05/19 à 17:30
[52] https://fr.scribd.com/doc/16707543/Container-Maritime consulté le 01/05/19 à 17:30

4) **Les conteneurs plats et repliables 20' et 40'** : également appelés Flattainer, Flat rack ou Gondola.

On distingue 2 types de flats[53] :

- Les flat rack fixed end ou à parois d'extrémités fixes
- Les flats collapsible ou à parois d'extrémités mobiles

Les conteneurs flats sont destinés à l'empotage des marchandises de toutes sortes, pour autant qu'elles ne soient pas sensibles aux intempéries. Ils sont dépourvus de parois latérales fixes. Ces conteneurs sont les seuls à admettre, sous certaines conditions, des marchandises en dépassement de hauteur et/ou de largeur. Ils peuvent être chargés par le dessus ou les côtés.

2.3. Le marquage du conteneur :

Pour suivre l'unité conteneur, il faut pouvoir l'identifier. C'est ainsi qu'à chaque conteneur est attribué une « carte d'identité » qui comporte les informations suivantes, conformément aux normes ISO.

a) **le code du propriétaire ou le sigle….4 lettres :** Il est composé de quatre (04) lettres majuscules de l'alphabet latin. Les trois (03) premières lettres sont toujours en rapport avec le propriétaire. Par convention, la dernière lettre doit être « U ». Le code ainsi attribué par le propriétaire est communiqué au Bureau International du Conteneur (BIC) ; afin de préserver son unicité.

b) **le numéro de série.....6 chiffres :** Le numéro de série est un choix du propriétaire. Celui-ci peut commencer à numéroter ses conteneurs à partir d'un nombre quelconque. Le numéro de série est composé de six chiffres, mais, quand la série de chiffre ne s'élève pas à six, la différence est complétée par le nombre de zéro correspondant. Par exemple, si le numéro de série est 1345, le numéro de série complet sera 001345.

c) **Le chiffre d'autocontrôle……1 chiffre :** C'est le 7ème caractère du numéro du conteneur. Il permet de vérifier si le code de propriétaire et le numéro de série ont été enregistrés et transmis avec exactitude. Il est une partie intégrante de l'identification du conteneur, par conséquent, il doit toujours figurer sur tous les

[53] http://technoschool.free.fr/files/conteneur_maritime.652.pdf consulté le 06/05/19 à 12:25

documents. Notons que contrairement au numéro de série qui est choisit par le propriétaire, le chiffre d'autocontrôle se détermine.

d) **le code de pays……2 ou 3 lettres :** Il est indiqué sous la ligne donnant le numéro du conteneur et doit correspondre

à deux lettres majuscules de l'alphabet latin (A, B, C,…….Z).

Ces lettres correspondent au pays où le code propriétaire a été enregistré.

Cependant, il n'indique pas par lui-même la nationalité du propriétaire

Exemple :

Code……libellés

FR……..France

US…….UNITED STATES

GB……Grande Bretagne

e) **le code de dimension et de type……4 chiffres :** Ce troisième groupe de chiffres suit les lettres du code de pays. Les deux premiers chiffres indiquent les caractéristiques dimensionnelles (un 20' ou un 40') et les deux derniers indiquent les caractéristiques du type de conteneur (dry, ventilé open top…)

Puis différentes lignes indiquant le poids à vide (la tare), le poids maximal en charge, le poids maximal de chargement autorisé et le volume du conteneur.

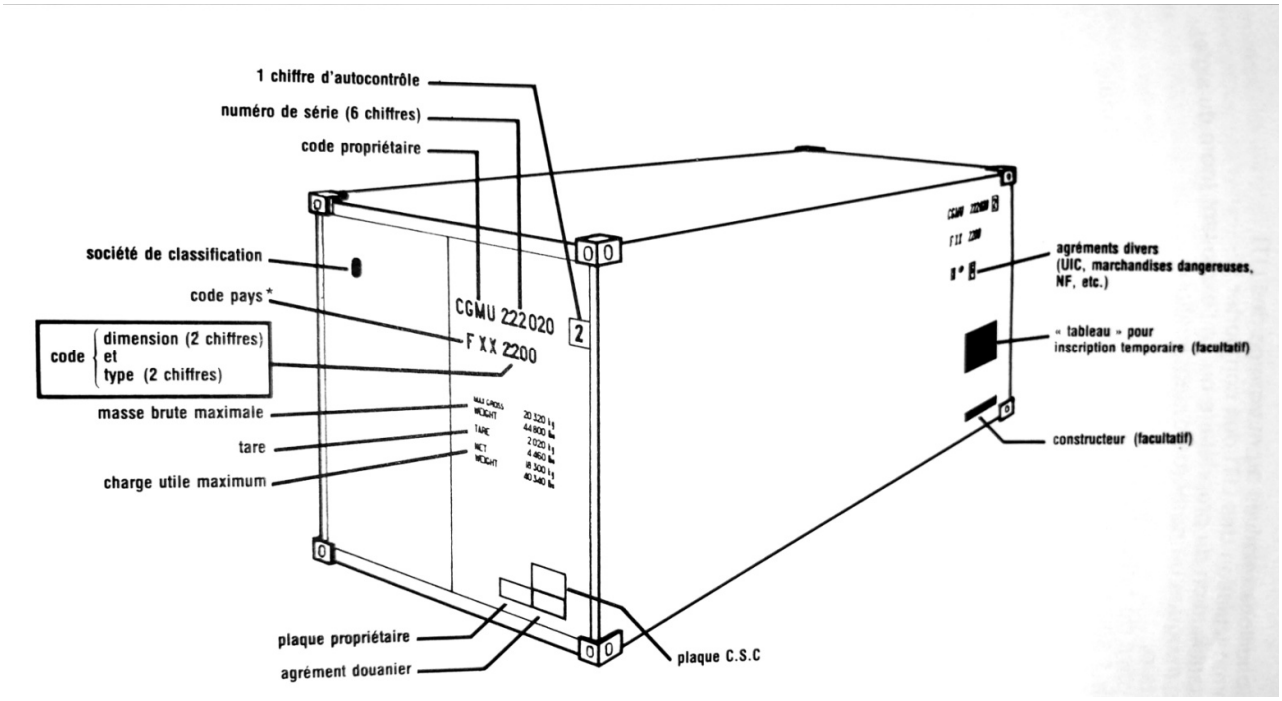
Sur la porte de gauche, en bas, se trouve la plaque dite « **CSC** ». C'est le certificat de navigabilité du container.

Il est valable 5 ans à la date de la construction, puis est renouvelé tout les 30 mois. Un container « **dernier voyage** » est un container dont le certificat de navigabilité est établi pour 6 mois, le temps de faire un dernier voyage[54] …

Pour une meilleure compréhension du marquage de conteneur, nous pouvons voir la figure n°**II.1.**

[54] http://info-container.fr/container-maritime-marquage/ (Consulté le 06/05/19 à 18:02)

Figure n°II.1 : Le marquage du conteneur



Source : Guide de la conteneurisation[55]

3. Les différentes modalités d'expédition du conteneur[56] :

Le conteneur est le vecteur par excellence de l'inter-modalité ; son caractère standard et interchangeable, sa robustesse, lui en permet un usage répété, font du conteneur le commun dénominateur des transports de surface. Il élimine les ruptures de charge et protège la marchandise.

Les conditions idéales de l'exploitation portent sur les conteneurs complets appelées **Full Container Load FCL**, à l'intérieur desquels la marchandise voyage de bout en bout sans rupture de charge. Malheureusement, si le contrat commercial porte sur une quantité de marchandises inférieure au volume utile du conteneur, il faudra réaliser un groupage, le conteneur est alors appelé **Less than a Container Load LCL**, et la marchandise subira à deux ruptures de charge ; l'une au chargement (empotage) et l'autre au déchargement (dépotage).

---

[55] CERCLE DU CONTENEUR ET DU TRANSPORT INTERMODAL : *Guide de la conteneurisation et des techniques intermodales*, Edition CELSE, Paris 1992. P67

[56] CHEVALIER (D) et DUPHIL (F) « *LE TRANSPORT* », édition FOUCHER, 1996. P78 et P103.

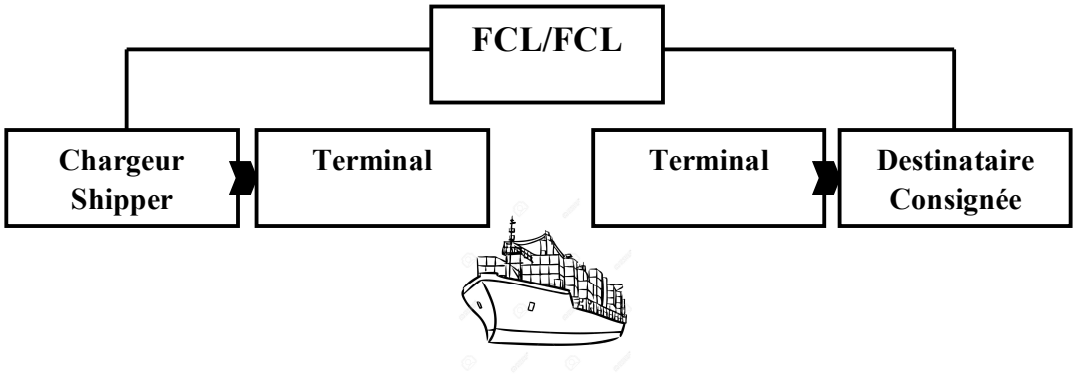
- Les **FCL** voyagent de domicile à domicile (ou porte à porte).
- Les **LCL** voyagent de quai à quai.

Des formules appelées **FCL/LCL** et **LCL/FCL** économisent une rupture de charge au départ ou à l'arrivée du conteneur et forment les modalités d'expédition suivantes :

3.1. FCL/FCL :

Cette modalité est illustrée dans la figure **n°II.2.**

Figure n°II.2 : Expédition FCL/FCL



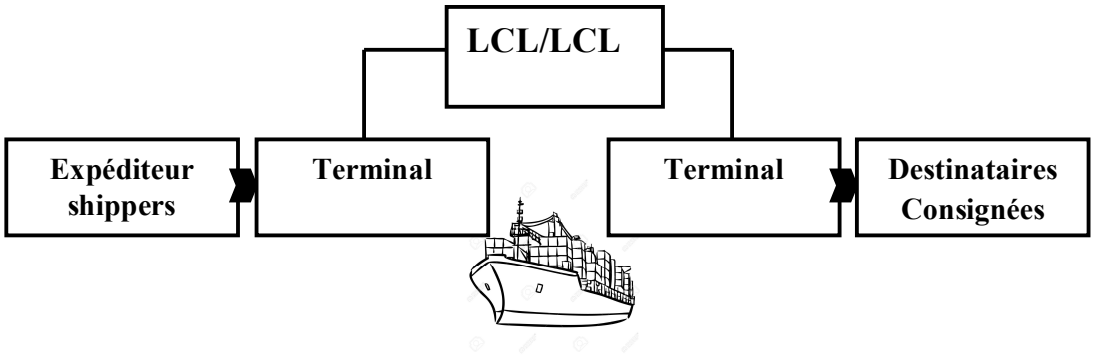
Source :CHEVALIER (D) et DUPHIL (F) ; Op.cit. p 103

Le chargeur empote lui-même sa marchandise dans le conteneur et il scelle celui-ci et il sera livré directement chez son client outre-mer sans ouvert (à moins de vérification douanière). La compagnie organise, s'il le désire, la totalité du transport y compris le transport terrestre (quand elle le peut), à moins qu'il n'assure lui-même cette partie.

3.2. LCL/LCL :

La figure **n°II.3** présente ce mode d'expédition.

Figure n°II.3 : Expédition LCL/LCL



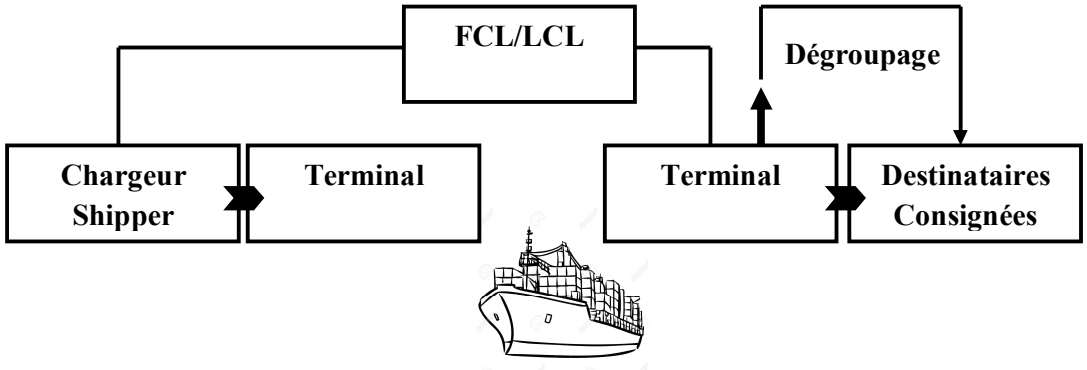
Source : idem

L'envoie est insuffisant pour un conteneur, il livre sa marchandise au centre de groupage le plus proche que lui indiquera la compagnie. Elles seront conteneurisées avec d'autre à destination du même port où elles seront mises à la disposition de son client.

3.3. FCL/LCL :

Cette modalité d'expédition est schématisée dans la figure ci-dessous.

Figure n°II.4 : Expédition FCL/LCL



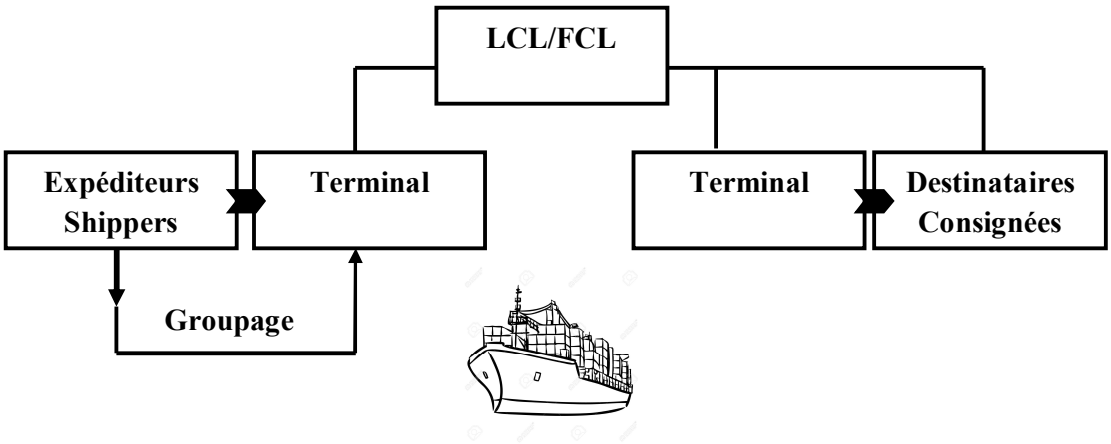
Source :CHEVALIER (D) et DUPHIL (F) ; Op.cit. p 103

Le chargeur a plusieurs lots pour une même destination, il les empote et envoie le conteneur au port de chargement, ou bien la compagnie organise elle-même le transport, outre-mer, elle dégroupe les marchandises qui sont tenues à la disposition des différents réceptionnaires.

3.4. LCL/FCL :

L'expédition **LCL/FCL** est présentée dans la figure ci-dessous

Figure n°II.5 : Expédition LCL/FCL



Source : CHEVALIER (D) et DUPHIL (F) ; Op.cit. p 103

Un importateur de marchandises attend des livraisons d'origines diverses, il demande à ses fournisseurs de les livrer au même centre de groupage portuaire outre-mer que lui indiquera la compagnie où elles seront empotées et livrées ensemble à son domicile.

4. Les avantages et les inconvénients de la conteneurisation :

4.1. Les avantages[57] :

Un transport rapide à moindre coût : parce que le conteneur est l'unité qui documente sur l'intégralité de la marchandise qu'il contient, il peut être rapidement acheminé vers sa destination car les informations sont détaillées à l'extérieur du conteneur, ce qui simplifie notamment les formalités douanières. Pour l'expéditeur comme pour le destinateur.

La conteneurisation présente également un avantage économique important par rapport aux autres moyens de transport de marchandises ; il présente une économie d'échelle pour les armateurs, les grands navires portes conteneurs ont de faibles coûts opérationnels, ceci étant dû au traitement d'un nombre important des conteneurs.

Un moyen de transport de marchandises sécurisé à faible consommation d'énergie: le conteneur est d'une grande protection pour la marchandise, car une fois scellé, il est une barrière physique contre les intempéries, les variations de température, les incendies, les vols ainsi que contre les chocs durant la manutention. Le conteneur diminue alors fortement les risques de détérioration, de perte ou encore de vol que l'on peut retrouver par voie terrestre. De plus, le transport maritime à une plus faible consommation d'énergie que les autres moyens de transport de marchandises.

Un moyen de transport de marchandises souple, d'une grande flexibilité : si le transport maritime par conteneur peut servir à acheminer un gros lot de marchandises à l'autre bout du monde, il peut également très bien servir à envoyer de la marchandise de petit format sur une courte distance. Le conteneur peut aussi être facilement manipulé partout dans le monde grâce à ses dimensions standardisées selon les normes ISO.

Le transport maritime par conteneur est un moyen de transport de marchandises souple et très flexible puisqu'il peut également permettre de transporter aussi bien des matières liquides dangereuses comme des hydrocarbures ou des produits chimiques que des produits de base solides tels que des denrées alimentaires (blé, farine, aliments pour bétails …).

[57] https://www.transglobelogistiques.com/transport-maritime-par-conteneurs-5-avantages-et-inconvenients/ Consulté le 11/05/2019 à 14:32

4.2. Les inconvénients :

En dépit des avantages qu'il offre, le transport par conteneur comporte également un certain nombre d'inconvénients. Ces inconvénients peuvent être : économiques, techniques ou juridiques[58].

4.2.1. Inconvénients économiques :

La modernisation des ports et des terminaux à conteneurs représentent des investissements massifs pour la conteneurisation, le conteneur lui-même coûte relativement cher parce qu'il nécessite des entretiens réguliers (rouille, peinture, marquage…), ou de réparation (flancs, verrouillage des portes, pièces des coins..). Et pour le transporteur, le déséquilibre des flux de marchandises impose des retours à vide qui peut coûter très cher.

4.2.2. Inconvénients techniques :

Les conteneurs sont transportés en pontée sur les portes conteneurs, par conséquence, des dégâts peuvent survenir par les risques en mer.

70% des dégâts présentent des pertes prévisibles : le vol, les manquants, l'avarie de manutention et d'emballage par destruction, fuite ou écrasement, contamination des marchandises, les dommages par eau, etc.

Quant au 30% restant, ils présentent des pertes environ : les naufrages, les échanges, l'incendie, la collision, le seau de mer et le mauvais temps, etc.

4.2.3. Inconvénients juridiques :

On peut affirmer que le conteneur a rendu le transport plus sûr pour les marchandises, notamment quant aux hypothèses de dommages, vols et avaries. Cependant, il n'a pas rendu le transport plus sûr juridiquement**.**

[58] SAIDI (Nouredine) et autres, « *Gestion des terminaux à conteneurs* », Master spécialisé en Logistique et Transport, Ecole Nationale de Commerce et de Gestion de Tanger. P25-26

« *Le conteneur est secret, inadéquat parfois et d'une certaine façon criminogène* ». Ainsi était caractérisé le conteneur par **Yves Tassel**, éminent spécialiste de droit maritime de l'Université de Nantes, dans une note sur un arrêt de la Cour de Cassation du 8 Juin 1993[59].

Sa qualification de « secret » relève du fait de l'anonymat des choses embarquées dans le conteneur. De ce fait, la fraude est facile étant donné que le numéro d'identification du conteneur ne donne aucune indication sur son contenu.

Le conteneur est qualifié « criminogène », parce que dans la pratique, le transporteur maritime n'assiste qu'au positionnement des conteneurs sur le navire, et à cause de la rapidité des opérations et la multitude des quantités chargées, il ne peut pas vérifier les marchandises.

[59] https://www.lepetitjuriste.fr/la-responsabilite-du-transporteur-maritime-face-a-la-conteneurisation-vers-une-solution-contractuelle-avec-la-clause-said-to-contain/ (consulté le 13/05/19 à 13:43)

Section 2 :L'acheminement du conteneur

Dans cette section nous voyons l'acheminement des conteneurs au niveau du terminal portuaire, c'est-à-dire les mouvements physiques de conteneurs qui sont effectués dans chacune des zones d'opérations : portuaire, terrestre et de stockage, ainsi que les flux d'informations nécessaires à la gestion de ce terminal.

1. Le processus de la zone d'opérations portuaires du terminal :

Cette zone comprend l'équipement utilisé pour effectuer les opérations de chargement, déchargement des navires ainsi que les opérations de transport entre le quai et la cour du terminal. Le rôle de cette zone est de servir de point de transfert des conteneurs entre le terminal et les navires[60].

1.1. Processus de déchargement des navires[61] :

La première étape du processus de déchargement est la prise du conteneur par la grue de quai. Une fois le conteneur saisi, la grue le transporte de la cale du navire à quai où il est déposé sur un véhicule de transport interne. Pendant le transfert, un vérificateur situé dans une patte de la grue saisit le numéro du conteneur dans un transmetteur de données. Ainsi le numéro du conteneur est transmis au système d'opérations du terminal (SOT) qui associe le numéro du conteneur aux informations qui le concerne. Ensuite, la position qui a été assignée au conteneur apparaît à l'écran du transmetteur de données. Le vérificateur indique par la suite la position assignée à l'opérateur du véhicule du transport interne.

Si le conteneur n'a pas été inspecté, il est transporté jusqu'à la pile, une fois déposé, le vérificateur saisit son numéro dans un transmetteur de données radios et valide ou corrige sa position.

---

[60] OUADAH (S) et DJELLAL (F). Mémoire de master en génie industrie *« Contribution à la gestion et à l'optimisation pour la résolution du problème de stockage des conteneurs »*, Université Aboubakr BELKAID, Telemcen 2017. P48

[61] DUBREUIL Julien : *La logistique des terminaux portuaires de conteneurs*. CIRRELT 2008. P45.

Le conteneur restera dans la pile jusqu'à ce qu'un autre processus débute et qu'il soit nécessaire de le manutentionner. Par contre si le conteneur nécessite une inspection, suite à son déchargement du navire, un camion le transporte à la zone d'inspection des douanes où il le décharge et le dépose sur le sol. Son contenu est inspecté par des technologies comme les rayons X et les détecteurs de radiation ; il s'agit dans ce cas d'une inspection « non-intrusive ». Une fois cette inspection est complétée et si aucune inspection supplémentaire n'est nécessaire le conteneur est chargé sur un véhicule de transport interne et le déroulement des opérations précédentes reprend.

Cependant, il se peut qu'une inspection supplémentaire soit nécessaire, dans ce cas les agents des douanes procèdent à une « inspection intrusive » dont le conteneur est ouvert afin d'inspecter le contenu. Si ce dernier est jugé légal, le conteneur est chargé dur un véhicule du transport interne et les opérations de déchargement reprennent. Par contre s'il est jugé illégal, le conteneur est saisi.

1.2. Processus de chargement[62] :

Le chargement de conteneurs sur un navire constitue généralement le processus suivant celui de déchargement. En effet, une fois le déchargement des conteneurs importés complété, le cargo à exporter est chargé sur le porte-conteneur.

Avant le chargement, le plan de chargement et l'ordonnancement des opérations sont préalablement établis par les planificateurs des opérations du termina, ainsi une séquence des conteneurs à charger pour les diverses cales du navire, établie à l'aide du SOT.

Le chargement débute à la pile où les conteneurs sont regroupés en bloc. Le vérificateur situé près de la pile, l'opérateur d'un véhicule du transport interne et l'opérateur du pont roulant sur pneumatique reçoivent des instructions de chargement, une fois bien reçues, le pont roulant prend le conteneur et le dépose sur le véhicule du transport interne. Par contre, il se peut que le conteneur ne soit pas accessible, car situé sous un autre. Dans ce cas, des manutentions de conteneur supplémentaires sont nécessaires pour dégager le conteneur désiré.

[62] DUBREUIL (Julien). Op.cit. P46

Après le transfert sur un véhicule du transport interne, le conteneur est dirigé vers la grue à laquelle et assigné et placé dans la file d'attente afin d'être déchargé par la grue de quai. Celle-ci charge ensuite le conteneur sur le navire à la position assignée.

Pour être déchargé, le vérificateur qui est situé dans la patte de la grue, menu d'un transmetteur de données, saisit le numéro de conteneur et valide sa position sur le navire.

Bien qu'il s'avère très rare que cet évènement se produise, il se peut qu'une inspection douanière soit nécessaire dans le processus de chargement. Le processus de l'inspection est le même que dans le cas de déchargement sauf qu'il se fait avant l'arrivée du navire.

2. Le processus de la zone de d'opérations terrestres :

La zone d'opérations terrestre est la zone où sont effectuées les opérations de réception et d'expédition des conteneurs provenant de trains, et de camions[63].

2.1. Identification des camionneurs et traitement d'opérations portuaires :

L'identification des camionneurs et traitement d'opérations portuaires est l'étape préalable aux opérations sur les camions. En effet, c'est au cours de ce processus qu'est produite la documentation nécessaire au camionneur pour accéder au terminal.

En général, les camions se présentent au terminal chargé, dans le but de maximiser leurs revenus en combinant les opérations de réception et de livraison de conteneurs. Par contre, il arrive qu'un camion vide se présente au terminal. Dans ces cas, la suite des opérations est d'identifier le conteneur à livrer pour créer le reçu du terminal qui donnera accès au terminal et mettra en branle le processus de livraison par camion.

Lorsqu'un camion se présente au terminal chargé d'un conteneur, il se peut que ce dernier soit plein, vide ou retour de douane. Dans le premier cas, le sceau de sécurité est vérifié et une position sur le terminal est assignée, et dans le deuxième cas, le conteneur est inspecté afin de s'assurer de son bon état et la position est assignée et indiquée au chauffeur. Par contre, dans le troisième cas, la documentation qui accompagne le retour est validée et une position est assignée. Quelque soit le statut du conteneur, il doit être mentionné sur le récépissé du camionneur.

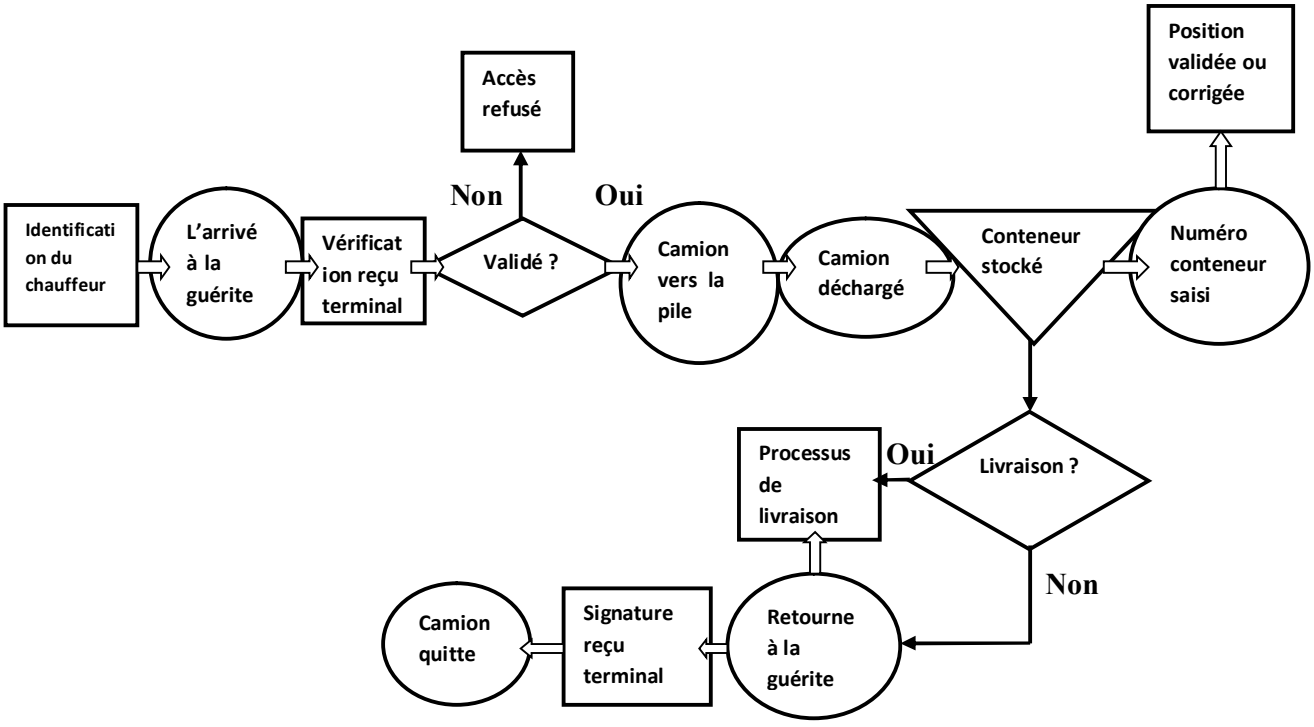
[63] DUBREUIL (Julien). Op.cit P47

Pour la suite des opérations, il est possible que le camion ne livre pas le conteneur, comme il peut le livrer. Dans le premier cas, un reçu de terminal est créé et une copie est remise au chauffeur. Ensuite, le camion se présente à la guérite et le processus de réception des conteneurs par camions débute. Dans le second cas, le conteneur à livrer est identifié et un reçu de terminal est créé pour la réception et la livraison des conteneurs. Une fois le reçu complété, le camion se présente à la guérite afin de commencer les opérations de réception et de livraison.

De manière à diminuer les transports à vide, les camions généralement se présentent au terminal chargé d'un conteneur et le quitter chargé d'un autre conteneur[64].

2.2. Le processus de réception par camion :

Figure n°II.6 : Le processus de réception par camion



Source : DUBREUIL (Julien). Op.cit, p50

[64] DUBREUIL (Julien). Op.cit P47.

D'après la figure ci-dessus, nous constatons qu'après l'identification de chauffeur, débute le processus de réception par camion. Une fois le chauffeur est identifié, le reçu du terminal est vérifié, s'il est valide ; l'accès est accordé sinon l'accès est refusé et le déroulement des opérations prend fin.

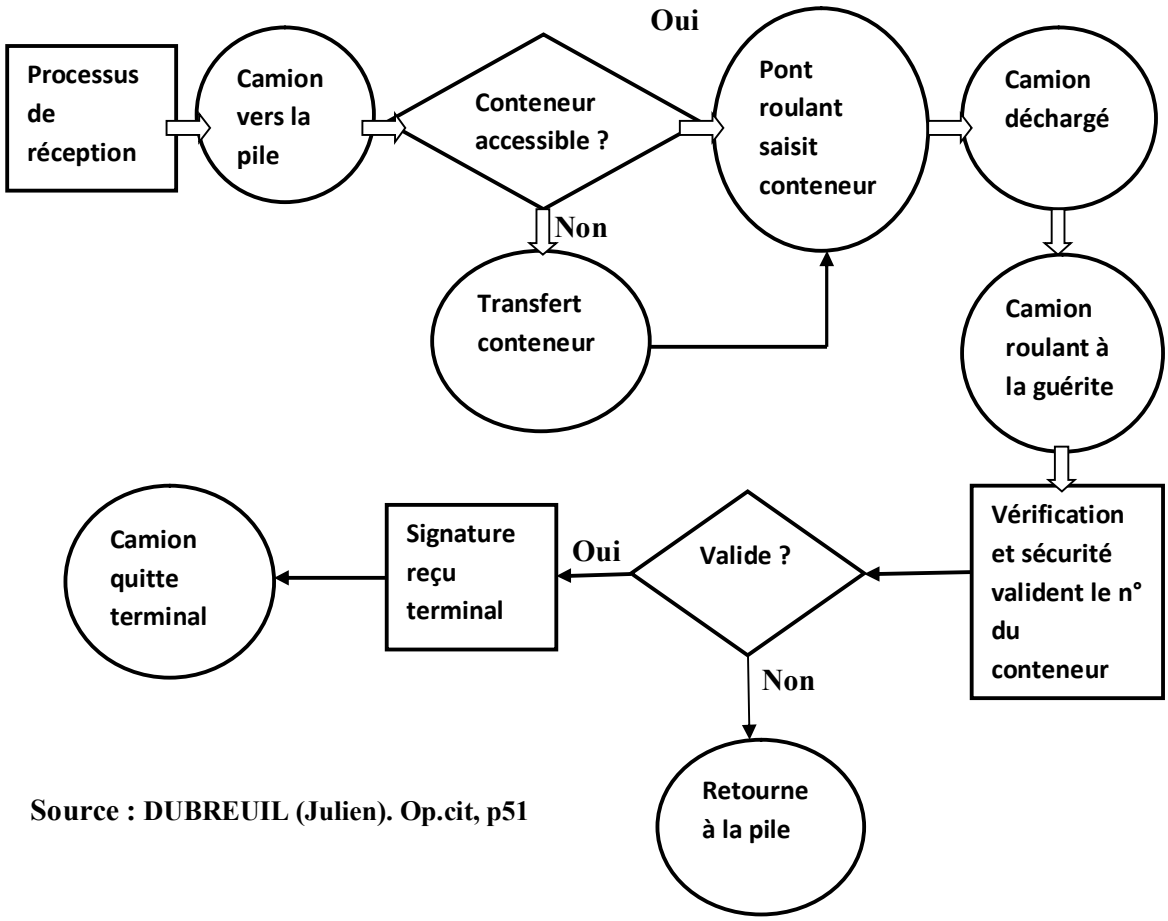
Dans le cas où l'accès est accordé, le camion se déplace jusqu'à location assignée au conteneur, ensuite il est déchargé et le conteneur est déposé dans la pile, le vérificateur saisit le numéro du conteneur et valide ou corrige son assignée

Dans le cas où le conteneur est livré par camion, le processus de réception prend fin et celui de livraison commence. Dans le cas contraire, le camion retourne à la guérite où le chauffeur signe le reçu du terminal et le camion quitte.

2.3. Le processus de livraison :

Le processus de livraison des conteneurs aux camionneurs est présenté dans la figure ci-dessous :

Figure n°II.7 : Le processus de livraison



Source : DUBREUIL (Julien). Op.cit, p51

Selon le schéma ci-dessus, au début du processus de réception, le camion se dirige vers la pile où est situé le conteneur. Le chauffeur présente le reçu issu d'identification, s'il est valide, l'accès est accordé et le conteneur est ensuite pris par un pont roulant sur pneumatiques et déposé sur le camion. Sinon le processus prend fin. Il est possible que le conteneur ne soit pas accessible. Dans ce cas, il doit être dégagé en effectuant des manutentions supplémentaires. Une fois le camion chargé, il doit être retourné à la guérite du terminal.

L'étape suivante consiste à vérifier que le numéro de conteneur concorde avec celui inscrit sur le reçu. S'il y a concordance, le chauffeur signe le reçu et quitte le terminal. Sinon, le conteur retourne à la pile afin de corriger la situation.

3. Le processus de la zone de stockage du terminal[65] :

La zone de stockage est la section du terminal où sont entreposés les conteneurs. Etant donné que l'ordre d'entrée et de sortie des conteneurs est difficilement prévisible, il est nécessaire de procéder à des remaniements de conteneurs pour accéder à d'autres.

3.1. Remaniement des conteneurs :

Le remaniement des conteneurs est un processus qui peut se produire au cours des processus précédents pour avoir accès au conteneur à déplacer. Dans certains cas, le remaniement de conteneurs avant l'arrivée du navire est nécessaire pour libérer l'espace de stockage pour les conteneurs du prochain navire.

Pour débuter ce processus, il faut d'abords identifier les conteneurs à déplacer. Ensuite, un planificateur établit une liste des tâches et la transmit au vérificateur qui reçoit cette liste sur le transmetteur de données, et transmet l'information au pont roulant.

Ce dernier saisit le conteneur et le dépose sur le véhicule de transport interne. Celui-ci est ensuite dirigé vers la nouvelle position, que le vérificateur lui a indiqué, afin d'être déchargé.

Une fois le conteneur déposé dans la pile, le vérificateur saisit le numéro du conteneur dans le transmetteur de données, et le système d'opérations du terminal met à jour la position du conteneur.

[65] DUBROUIL (Julien). Op.cit, p54

4. Les flux d'informations :

Les processus d'un terminal à conteneurs sont supportés une multitude de flux d'informations qui incluent plusieurs intervenants.

Ces flux d'informations sont regroupés en 3 catégories1:

- Les flux d'informations en amont ;
- Les flux d'informations en aval ;
- Les flux d'informations en interne des terminaux

4.1. Les flux d'informations en amont du terminal :

Les flux d'informations en amont représentent l'ensemble d'informations nécessaires pour la coordination des conteneurs. Plusieurs données sur les conteneurs sont prises en considération, depuis le port de chargement jusqu'à la destination finale. Ces données sont échangées, depuis l'embarquement, entre les services de département de vente maritime, les manutentionnaires, le navire, les services de douane, les ports et les terminaux.

Ces informations sont relatives aux: caractéristiques générales du conteneur, plan de chargement, nom du navire, nature de la cargaison, nombre de colis, l'identité du destinataire et le port de destination.

Ces échanges de données informatisées permettent une gestion opérationnelle des mouvements des marchandises et notamment des mouvements de conteneurs.

4.2. Les flux d'informations en aval du terminal :

Les flux d'information en aval du terminal ont pour objectif de coordonner la suite des opérations de livraison des conteneurs aux destinataires finaux. La majorité de ces informations constituent des informations en amont pour la prochaine escale d'un porte conteneur[66].

Dès le départ d'un navire, trois jours ouvrables pour le capitaine du navire et le terminal pour fermer le navire. De ce fait, le plan de chargement est confirmé et envoyé à la ligne maritime et au terminal de destination. Ce processus permet de confirmer la liste de chargement en éliminant les conteneurs qui n'ont pas pu être chargés sur le navire. Toutes

[66] DUBREUIL (Julien) : Op.cit, p.55.

ces informations sont transmises au terminal à destination pour qu'il puisse effectuer une planification de la cour qui permettra de trier les conteneurs.

Dans le cas où le terminal est un terminal de transbordement, ce dernier peut envoyer l'information au terminal de destination finale du navire. De là, les acteurs terrestres et administratifs deviennent liés par ces informations.

4.3. Les flux d'informations en interne du terminal :

Ces flux concernent la coordination et la gestion du fonctionnement interne de l'entreprise propriétaire du terminal. Dans le but d'une gestion efficace, plusieurs informations circulent à l'intérieur du terminal. Ces informations concernent la position et les mouvements des conteneurs, les tâches à exécuter, ainsi que l'affectation des équipements du terminal.

Dans une optique d'optimisation des opérations à l'intérieur du terminal à conteneurs, il est primordial de définir à l'avance le temps nécessaire réparti pour chaque tâche.

Conclusion :

Considérée comme une véritable révolution dans le transport maritime, le conteneur, cette boîte métallique s'est imposée en moins de cinquante ans comme le premier moyen de conditionnement dans les échanges internationaux. Grâce à sa souplesse, sa sécurité et au gain de productivité, il a pris de l'ampleur de gagner la première place autant qu'outil utilisé pour transporter les marchandises par voie maritime.

Cet engin de transport est renforcé pour permettre un usage répété, et empilable pour faciliter la manipulation. Néanmoins, son utilisation nécessite de lourds investissements pour créer et entretenir les aménagements portuaires.

En effet, le succès du transport maritime des marchandises par conteneur passe nécessairement par une mission destinée aux ports maritimes de commerce. Le développement des terminaux portuaires répond à la rationalisation de l'espace portuaire et à son optimisation.

Pour faire face à la concurrence et réaliser des économies d'échelle, plusieurs fusions et acquisitions des compagnies maritimes ont vu le jour durant ces dernières années, et celles-ci ont investi dans le marché des navires porte-conteneurs.

Chapitre III :

Le suivi du mouvement de conteneurs par GEMA

Introduction :

Aujourd'hui, les échanges commerciaux internationaux n'avaient pu avoir lieu sans transport. En effet, le commerce international et le transport international, plus précisément transport par voie maritime sont intrinsèquement liés.

Environ **95%** du commerce extérieur de l'Algérie emprunte la voie maritime, et plusieurs compagnies maritimes offrent des services de transport conteneurisé pour le trafic des marchandises.

Dans ce chapitre, nous allons présenter un cas de gestion de conteneurs à partir d'une escale d'un navire ainsi qu'une enquête réalisée au niveau de l'agence maritime GEMA dont l'objectif est d'éclairer tous leurs mouvements, les procédures nécessaires pour leur suivi et pour mieux comprendre leur impact sur le transport de marchandises par voie maritime

Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil « GEMA »

Dans cette section, nous allons présenter l'organisme d'accueil « Société Générale Maritime GEMA » ainsi que son organisation interne.

1. La création de GEMA :

1.1. L'historique :

La société générale maritime par abréviation « GEMA » ex ENCATM est issue de la restructuration organique de la CNAN **en 1987**, sous la forme consacrée à l'époque d'une entreprise nationale à caractère économique, elle a hérité des activités de consignation des navires, d'avitaillement et de transit. A sa création en **1988**, l'ENCATM jouissait du monopole de fait et disposait d'un marché protégé. En **juin 1990** les statuts de l'entreprise l'ont modifié en une société par action (SPA).

En date du **24 mars 1991**, l'ENCATM a changé de dénomination et l'entreprise est appelée dés lors GEMA, une société par action avec un capital social de **15.000.000,00 DA.**

Par acte notarié dressé **le 18 février 1998**, il est procédé à une refonte des statuts aux fins de mise en conformité avec la modification de la loi relative à la gestion des capitaux marchands de l'état. A ce titre il a été procédé à une augmentation du capital de pour le porter à **300 millions de dinars**, telle augmentation ayant donné lieu à l'émission de **1900** actions nouvelles.

En application du nouveau texte et la création de la SGP GESTRAMAR, les statuts de GEMA ont été modifiés conformément à la modification législative **d'Août 2001**, et par acte notarié dressé **le 29 novembre 2004** portant attribution de la propriété des actions de GEMA à GESTRAMAR.

Actuellement GEMA est doté d'un capital social de **750 000 000 DA** détenu à 100 % par le Groupe Algérien de Transport Maritime (GATMA) en remplacement depuis **14/02/2016** à l'ex société de gestion des participations de l'état (EX GESTRAMAR).

2. Le domaine d'activité de GEMA :

La Société Générale Maritime, en abréviation « GEMA » est une Entreprise publique économique, d'une part, elle intervient dans le marché de la consignation de tous les types de navires (ro/ro, porte-conteneurs, vraquiers…etc.). GEMA consigne aussi bien des navires en lignes régulières qu'en tramping (cargaisons homogènes). Elle exerce son activité dans tous les ports de commerce algériens. De plus de son activité de consignation proprement dite, GEMA a développé de solides relations avec l'industrie du transport maritime telle que les sociétés de manutention, les ports secs, les dépôts de conteneurs, les compagnies de transport routier et aussi les autorités portuaires et douanières

D'autre part et suite à la dissolution de la société mixte COMARPEX, l'activité avitaillement de navires a été transférée à GEMA. Elle est donc en phase de mise en place d'une structure avec les moyens humains et matériels adéquats à même de prendre en charge de manière efficiente l'avitaillement des navires battants pavillon national ainsi qu'une partie des navires étrangers escalant dans les ports algériens.

Le chiffre d'affaire enregistré par notre entreprise est en nette évolution, il marque une valeur de **1 306 973 000 DA** comme prévision de clôture pour l'année **2018** avec un résultat d'exploitation lui aussi en nette augmentation et affiche une valeur de **240 891 000 DA** pour le même exercice.

2.1. La consignation des navires :

Comme activité principale la société, GEMA est le mandataire chargé d'agencer l'escale du navire dans le port, d'assurer sa conduite en douane, de recevoir les marchandises à embarquer et de délivrer les marchandises débarquées pour le compte du transporteur (armateur) sur document, sans, pour autant, de prendre en charge les cargaisons.

Par son analyse, l'activité de consignation présente cinq fonctions :

a) La fonction technique :

Cette fonction comprend l'accueil du navire dans le port, l'organisation de son escale et la commande de tous les services nécessaires à sa mise à quai et son séjour dans le port.

Le suivi des opérations de manutention et le contrôle des services rendus sont également inclus.

b) La fonction commerciale :

Cette fonction ouvre à :

- Louer les services de transport aux armateurs ;
- La recherche, la négociation, la cotation et la taxation du fret ;
- La réception des marchandises sur documents à l'embarquement ainsi que la livraison des marchandises au débarquement pour le compte de l'armateur ;
- Le fret maritime et les frais de débarquement ou d'embarquement selon l'incoterm du contrat commercial ainsi qu'autres frais et taxes ;
- La transmission des opérations commerciales et durant le séjour du navire au port et l'établissement des documents relatifs à l'escale à savoir : le manifeste cargo, le manifeste fret et le connaissement.

c) La fonction Gestion des Comptes d'Escales :

C'est la préparation d'un compte d'escale d'un navire dans un document reprenant toutes les dépenses et les recettes relatives à cette escale pour le compte de l'armateur. Le document doit comprendre toutes les pièces justificatives.

d) La fonction courtage maritime :

Cette fonction assure la mise en douane du navire par l'établissement et le dépôt des documents exigés par le capitaine auprès de l'administration des douanes à l'entrée et à la sortie du navire du port.

e) La fonction juridique :

GEMA en tant que mandataire de l'armateur, elle peut être désignée pour représenter son mandat en justice, ainsi qu'intervenir dans le règlement des litiges et contentieux (perte ou avarie de marchandises).

2.2. La consignation des conteneurs :

Cette activité est présentée par la réception, la gestion et le suivi des conteneurs depuis leur débarquement au port de destination jusqu'à leur embarquement.

GEMA fait l'objet de consignation des conteneurs, suit leurs mouvements, tient à informer leurs propriétaires et établit la facturation

2.3. L'affrètement maritime en ligne régulière :

L'affrètement maritime, dit aussi le recrutement du fret, est défini par la mise en contact d'armateurs et des opérateurs économiques (importateurs et exportateurs) afin de conclure un contrat de transport. Dés que le contrat est signé, GEMA touche une commission du montant du coût du fret de la part de l'armateur comme convenu dans le contrat signé conjointement entre les deux parties. Cet affrètement concerne les lignes régulières caractérisées par un programme de transport, des délais d'embarquement et des dates d'entrée et de sortie des navires du port.

2.4. L'affrètement maritime en tramping :

Son rôle est de trouver un arrangement de transport entre le client et le transporteur, d'une part, et de conseiller le client et de l'orienter vers le meilleur fret d'autre part.

Pour cela, il faut choisir des conditions avantageuses pour le transport d'un certain type de marchandise au profit du client en lui faisant obtenir le taux de fret le moins coûteux avec des délais d'acheminement raisonnables 'le transit time'.

3. L'environnement institutionnel de GEMA :

3.1. Les clients de la société GEMA :

L'entreprise a une clientèle très diversifiée composée aussi bien de réceptionnaires publics que privés et d'armateurs de renommée internationale. Grâce à son savoir faire et son sérieux, des operateurs économique de premier ordre lui font confiance en lui confiant la prise en charge de leurs importations.

Ainsi, tous les navires destinés à l'Office Algérien Interprofessionnel des Céréales (OAIC) sont consignés par GEMA. Dans son portefeuille clientèle, la société comptes aussi d'autres entreprises telles que : Labelle, Fruital, Sim SPA, SONELGAZ, ENIEM…

Des armateurs de renommée internationale font confiance à GEMA en la désignant comme agent consignataire en Algérie. Parmi ces armateurs on peut compter :

IGNAZIO MESSINA Line : Sud Europe (Gènes, Naples, Marseille), Turquie (Mersine), Afrique, Moyen-Orient..
MTL : Région de la Baltique vers la Méditerranée,
DALARO Shipping : Nord Europe

3.2. La présence de GEMA au niveau des ports :

L'entreprise GEMA est active sur l'ensemble des ports de commerce algériens : Alger, Bejaia, Jijel, Skikda, Annaba, Ghazaouet, Oran, Arzew, Mostaganem et Ténès.

3.3. Les sociétés filiales et les prises de participations de GEMA :

3.3.1. Les filiales :

Depuis sa création, en plus de son activité principales, GEMA exerce aussi des d'autres activités comme s'était mentionné préalablement. Ses activités sont finalisées à travers ses filiales.

- **La filiale FILTRANS :**

FILTRANS a vu le jour en **Mars 1994** suite à la filialisation de l'activité Transit de la Société Générale Maritime **GEMA** et avait pour mission principale de prendre en charge et développer les métiers de Transit, de Transport et d'Entreposage. Elle fait également office de commissionnaire en douane et en transport et exerce d'autres activités annexes aux

transports maritimes sur les sept plus importants ports commerciaux du pays : **Alger, Oran, Mostaganem, Annaba, Skikda, Bejaia** et **DjenDjen.** Ces activités sont **:**

- Camionnage et relevage des marchandises ;
- Déménagement ;
- Entreposage sous douane ;
- Dépotage et empotage de marchandise conteneurisée ;
- Groupage et dégroupage des conteneurs ;
- Assurance sur faculté ;
- Opération de « bout en bout » **;**

- **La filiale AVICAT :**

La société d'avitaillement et de catering par abréviation AVICAT, société par actions, a été créée le 12 février 1995. GEMA était actionnaire à 80%, actuellement, elle détient 100% de ses actions.

AVICAT a pour principale activité l'avitaillement des navires, les produits de bouches, les produits de pont à travers les unités situées à : Annaba, Skikda, Bejaia, Alger, Mostaganem et Oran. Elle opère dans le domaine de ravitaillement des bases pétrolières et du catering.

3.3.2. Les prises de participation :

GEMA dispose également de participations dans les sociétés suivantes :

- **Algerian ligabue catering (SPA) :**

Société de catering et restauration collective, d'un capital social de **300 millions** de DA détenu à hauteur de **35%** par GEMA et **65%** par la partie Italienne LIGABUE.

- **La Société d'Investissement Hôtelière –S.I.H – (SPA) :**

Société de gestion hôtelière (hôtel Sheraton), d'un capital social de **17.393 000** KDA, détenu à hauteur de **6,60%** par GEMA, représentant **1 148 000** KDA.

- **SAIDAL :**

Société cotée en bourse, GEMA a acquis **100.000** actions pour une valeur de **79.4** millions de dinars.

3.4. Les concurrents de GEMA :

C'est l'ensemble des entreprises qui interviennent dans le même secteur et qui proposent à la clientèle les mêmes services. Ainsi GEMA fait face à plusieurs concurrents dont les principaux sont : CMA, ARKAS, TARROS, MAERSK LINE, MSC et EVER GREEN.

4. Le pouvoir de GEMA :

4.1. Moyens et matériels du groupe GEMA :

Grace à un savoir faire acquit depuis de nombreuses années, et des moyens humains et matériels importants placent sans conteste GEMA comme leader dans les services annexes au transport maritime.

GEMA dispose un parc immobilier servant le siège pour ses agences au niveau des différents ports de commerce du territoire national. Elle dispose aussi d'un réseau informatique lui permettant d'assoir une gestion rigoureuse et dans les délais requis au bénéfice de sa nombreuse clientèle. Sa filiale FILTRANS dispose en dehors de son siège des différents locaux au niveau de ses agences, d'un parc à camion à Annaba, de deux parcs à conteneurs et d'un entrepôt sous douane à Alger et un autre à Oran.

Le personnel de GEMA (siège et Agences Maritimes) est composé de : **171** employés dont :

1. **71** cadres.
2. **100** maîtrises / exécutions.

4.2. Certification de GEMA :

Il importe de rappeler que l'entreprise a depuis la fin 2005 mis en place un système de management de la qualité qui a abouti à sa certification en 2009 auprès de l'organisme SGS selon le référentiel ISO 9001/2000.

L'entreprise a réussi en 2010 le maintien de sa certification tout en opérant le passage à la nouvelle version ISO 9001/2008.

L'année 2015 a connu, dans le cadre du maintien du certificat, la réalisation de l'audit de renouvellement en date du 24 et 25 Mai 2015, au niveau de la Direction Générale et des Agences Maritimes de l'Ouest (Agence Ghazaouet, Agence Mostaganem et Agence

d'Oran). Cet audit s'est déroulé avec succès corné par le maintien du dit certificat pour le 3ème cycle de son SMQ.

Cette démarche qualité inscrite dans un processus d'amélioration continue vise ensuite à promouvoir et renforcer notre prestation en partant, notre position par rapport à la concurrence.

L'année 2016 connaîtra, la réalisation de l'audit de suivi à 12 mois qui se déroulera au niveau de la Direction Générale et certaines Agences Maritimes qui seront choisies par l'organisme de certification SGS.

Durant le 2ème semestre 2018 GEMA a connu, la réalisation de la démarche **FONASBA (Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents) pour** l'obtention du certificat **FQS, ou Fonasba Quality Standard.**

L'année 2019 GEMA connaîtra la réalisation des audits qualité internes au niveau des agences maritimes et la direction générale selon le programme annuel des audits qui sera approuvé par le Directeur Général.

Cette démarche qualité inscrite dans un processus d'amélioration continue vise ensuite à promouvoir et renforcer notre prestation en partant, notre position par rapport à la concurrence.

4.3. Politique de tarification :

La prestation de service par GEMA fait l'objet d'une tarification sur une pro forma communiquée aux clients. Le calcul se fait en fonction de la fréquence d'escale du navire et de sa jauge nette.

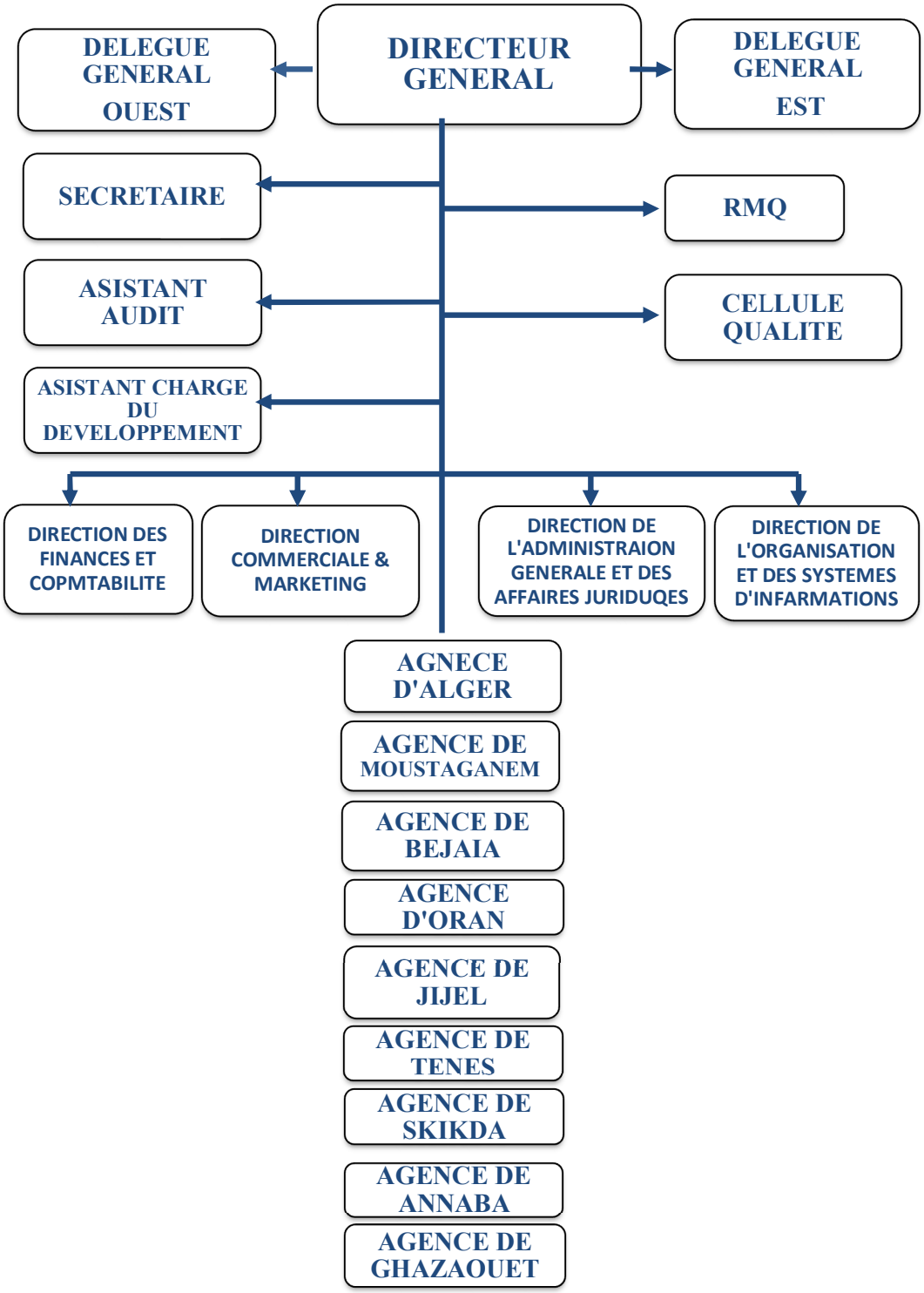
La politique de GEMA en matière de tarification se base sur la hiérarchisation de la clientèle en ce sens que les clients assidus bénéficient de meilleurs tarifs.

4.4. Plan de développement :

Dans le cadre de son développement GEMA a initié plusieurs projets qu'elle a soumis aux pouvoir public. Tout en restant dans le cadre du secteur maritime et de ses activités annexes, le groupe GEMA développe un service de bout en bout qui lui permet de diversifier ses sources de revenus et pérenniser le groupe en permettant son extension.

5. La structure organisationnelle de GEMA :

Figure n° III.1 : L'organigramme de GEMA



Source : Document interne de l'entreprise.

5.1. Le statut organique :

D'après la figure **n°III.1**, le statut organique de GEMA se compose des directions suivantes :

- **Direction générale :**

Les proches collaborateurs du directeur général sont : les chargés, assistant de sécurité et d'audit.

- **Direction Organisation et Système d'Information :**

Cette structure est composée du directeur et son secrétariat d'une équipe d'informaticiens. Ils sont chargées de :

- La conception et la réalisation des systèmes d'informatique ainsi que la gestion du dictionnaire de données de l'entreprise ;
- Les choix techniques sur les aspects hardware, software et réseaux ;
- La mise en place, le suivi et la conservation du schéma organisationnel de GEMA :
- Elaboration, suivi de la réalisation et diffusion des manuels de procédures (adaptations et mises à jour)…

- **Direction Administration Générale et Affaires Juridiques :**

C'est le bureau d'ordre, il comprend :

Une sous direction administrative générale, qui est chargé de l'élaboration et le suivi des politiques en matière de comptabilisation, du budget, la gestion des finances de l'entreprise et la trésorerie, ainsi que la centralisation des comptabilités des agences maritimes du groupe et la gestion du patrimoine, d'archive et des moyens généraux.

Une sous direction ressources humaines, qui est chargée de l'élaboration et le suivi de politique en matière du personnel ainsi que la gestion des carrières et de formation.

- **Direction commerciale et marketing :**

Cette direction est responsable de la politique commerciale de l'entreprise (Objectifs commerciaux, moyen, stratégies de GEMA), ainsi que l'imitation des actions marketing en direction de nouvelles débouchés aux produits, élaboration de nouveaux marchés, la

surveillance de l'évolution du marché et présentation de l'entreprise. Elle se divise en deux sous directions :

- **Sous direction Consignation**, qui a pour rôle l'élaboration et l'application des politiques commerciales et tarifaires harmonieuses à travers toutes les agences maritimes en matière de consignation des navires et des conteneurs, initier et développer des actions marketing et de faire assurer une qualité de service, continuellement améliorée, envers la clientèle de l'entreprise.
- **Sous direction de recrutement de fret en lignes régulières**, qui est responsable de la maitrise de l'activité maritime, le développement du portefeuille clientèle et le suivi des opérations au plan du conseil.

➢ **Les agences de GEMA :**

Elle compte neuf agences, réparties le long du littoral algérien (au niveau des ports commerciaux). Ces agences ont toutes une structure organique identique malgré la différence quant à leurs effectifs. Cette variance est due à l'importance de l'activité portuaire relative à chaque port. Les agences exécutent les mêmes tâches. Les neufs agences de GEMA sont : Agence Alger, Oran, Bejaia, Mostaganem, Ténès, Annaba, Skikda et Ghazaouet.

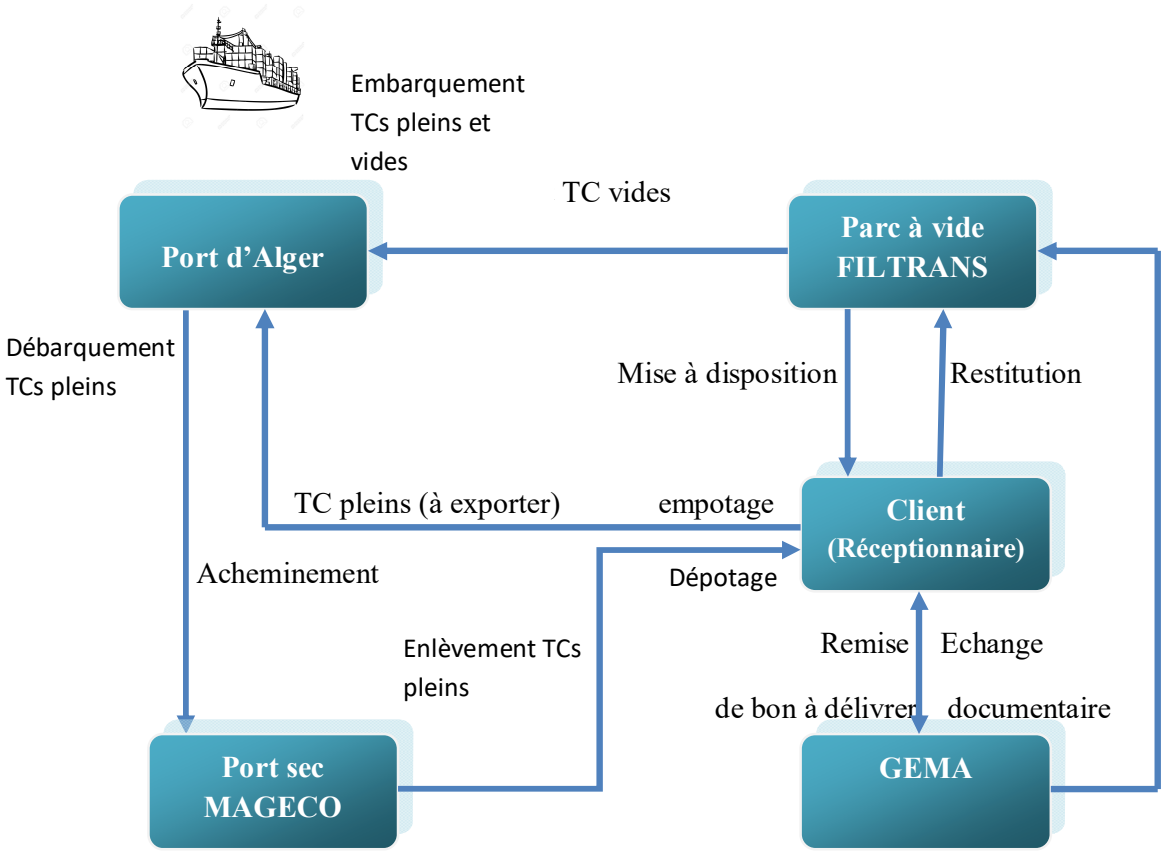
Section 2 : Le suivi des mouvements de conteneurs

Dans cette section, nous allons présenter le cycle du conteneur et le suivi de ses mouvements par « GEMA », son acheminement au sein du parc à vide « FILTRANS », ainsi que les opérations effectuées lors de l'accostage du navire au port d'Alger.

1. Le cycle du conteneur :

Les marchandises transportées par voie maritime, quand elles seront débarquées, une démarche structurée débute pour leur acheminement aux réceptionnaires. La figure **n°III.2** explique cette démarche.

Figue n°III.2 : Le cycle d'acheminement du conteneur chez GEMA



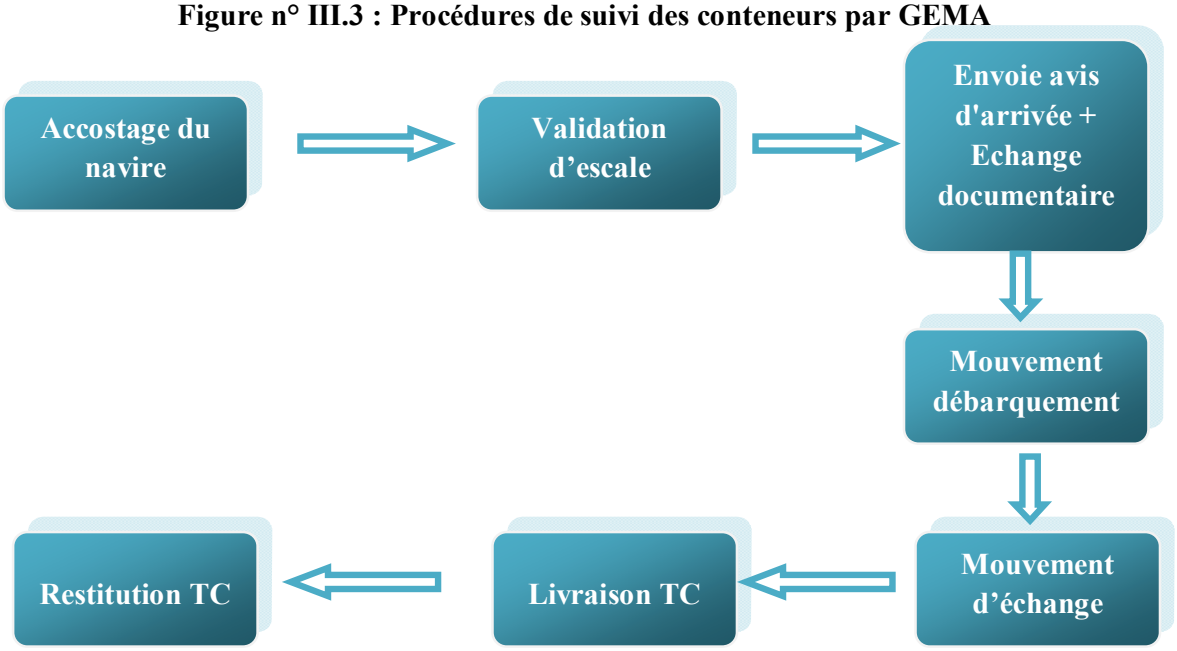
Source : document interne de l'entreprise

Le cycle du conteneur comprend toutes les opérations effectuées au niveau de l'agence maritime « GEMA», du parc à vide « FILTRANS » situé à Oued Elsemar, ainsi que celles effectuées lors de l'accostage du navire au port d'Alger.

2. Procédure de suivi des conteneurs par GEMA :

Dès l'accostage du navire, GEMA procède au suivi des conteneurs, selon une démarche bien organisée que nous pouvons comprendre à l'aide la figure ci-dessus.

Figure n° III.3 : Procédures de suivi des conteneurs par GEMA



Source : document interne de l'entreprise.

GEMA a mis en place une procédure appelée **"TRACKING"** qui a pour objet de définir les opérations suivantes :

- La gestion et le suivi des mouvements des conteneurs dès leur débarquement (pleins) jusqu'a leur embarquement (vides ou pleins) sur le navire.
- Le suivi financier des surestaries générées par ces conteneurs.

Dès l'accostage du navire et sur la base du manifeste cargo (voir annexe n°III.1) et les connaissements envoyés préalablement par l'Armateur par le biais des systèmes utilisant les outils EDI «**Electronic Data Interchange**», Un dossier logistique est ouvert pour enregistrer les informations suivantes : le nom du navire, le numéro d'escale, le numéro de voyage, le nom de l'Armateur, le nombre de conteneurs débarqués, le nombre de

conteneurs embarqués (se fait après fin des opérations commerciales), le numéro du gros, le poste à quai affecté et le taux de change en vigueur.

Un contrôle est effectué afin de vérifier la conformité des données saisies (marque, type, numéro de série, clé de conteneur, nom du client, numéro B/L..) avec le manifeste cargo et les conteneurs réellement débarqués et des franchises sont accordées aux réceptionnaires au delà de seuil de la franchise de base fixée par l'armateur. Ces délais de franchise sont négociés, soit par le fournisseur au port de chargement POL, soit par le réceptionnaire au port de déchargement POD à travers l'agent maritime.

Après la validation d'escale, Le mandataire du réceptionnaire se présente au département Logistique pour valider la caution avant d'effectuer l'échange documentaire au niveau de la commerciale muni des documents suivants:

- L'avis d'arrivée (voir annexe n°III.2) remis par la structure taxation ;
- Un chèque de caution. Les réceptionnaires qui ont une exonération du dépôt de caution, accordée par l'agent maritime ne sont pas concernés par cette pièce ;
- Le connaissement original (voir annexe n°III.3).

Une fois son échange documentaire est effectué le mandataire peut dans ce cas enlever la marchandise et l'acheminer vers l'entrepôt ou l'usine du réceptionnaire où ce dernier procède à l'opération de dépotage, de tri et de vérification de sa marchandise, quand il termine ceci ; le transporteur routier agissant à son compte, restitue le conteneur vide au parc à conteneurs mentionné sur l'avis d'arrivée.

Dans le cas où le réceptionnaire restitue le conteneur vide avant l'expiration du délai de la franchise fixée par l'armateur, la logistique ordonne au caissier de remettre le chèque de garantie (absence de surestaries dans ce cas).

Dans le cas où le conteneur dépasse la franchise fixée, deux possibilités se présentent:

a) Si le conteneur est restitué avant l'expiration du délai initialement fixé par l'entreprise pour l'encaissement de la caution.

- Le chargé de la logistique édite une facture surestarie (voir annexe n°III.4).
- Le transitaire ou réceptionnaire procède au règlement de cette facture, soit par chèque libellé au nom de GEMA, soit par espèce et récupère ainsi son cheque de caution.

b) Si le conteneur est restitué au delà des 90 jours, le chargé de la logistique :

- Edite la facture surestarie avec un mandat de remboursement.
- Etablit un cheque de remboursement avec la différence restante de la caution du réceptionnaire.

Après la restitution du conteneur, celui-ci peut être soit embarqué vide, soit mis à la disposition d'un client (chargeur), à la demande, afin d'exporter sa marchandise.

Lors de l'opération de transfert des conteneurs vides, les quantités à transférer doivent être confirmées avec l'armateur. Puis, l'agence maritime prépare des mises à quai avec mention BON A EMBARQUER et donne l'instruction au parc à vide de transférer la quantité demandée jusqu'au quai d'accostage du navire, et la procédure d'embarquement sur le navire débute.

Dans le cas où il s'agit d'une opération d'export plein, le département Export procède à la création d'un Booking Export (voir annexe n°III.5), sur la même escale de l'import, avec le détail des marchandises à embarquer, puis donne l'instruction au parc à vide de mettre à disposition du client le type et la quantité de conteneurs demandés.

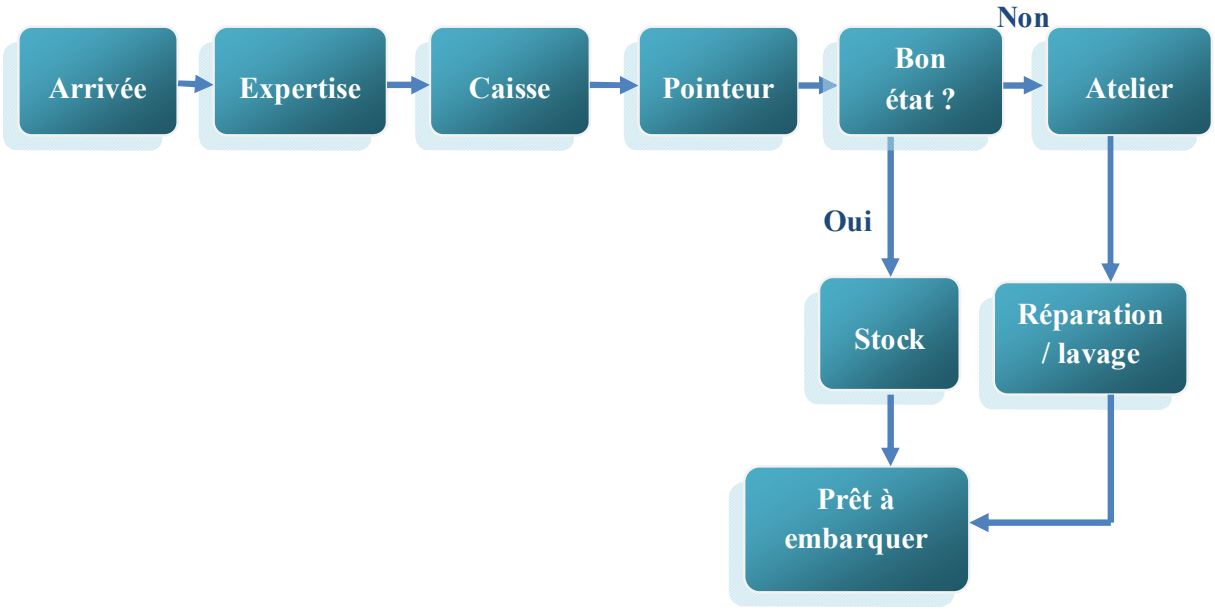
Le client prend ensuite le conteneur et procède à l'empotage de sa marchandise. Avant d'effectuer les formalités douanières pour l'embarquement, l'agence maritime envoie au client la prévision de chargement ainsi que les scellés (voir annexe n°III.6), ceux-ci sont utilisés par la Douane, qui procède à la vérification de la marchandise, puis à la fermeture du conteneur.

Enfin, le conteneur plein est rapproché au quai, afin d'être embarqué sur le navire.

3. L'acheminement du conteneur vide au parc à vide FILTRANS :

Après la restitution des conteneurs, ses derniers sont acheminés au parc à vide FILTRANS, la figure **n°III.4** explique le cycle d'acheminement.

Figure n°III.4 : Acheminement du conteneur vide au parc à vide FILTRANS



Source : document interne de l'entreprise

Lorsque le client restitue le conteneur au parc à vide, le camionneur se présente avec tous les papiers nécessaires afin qu'ils soient vérifiés par l'expert. Une fois que le connaissement, le bon à délivrer ou l'avis d'arrivée, sont validés, le camion peut accéder au parc à vide.

Le conteneur est ensuite transféré vers la zone tampon du parc, où il est balayé. De son côté, l'agent d'expertise inspecte l'état global du conteneur et le prescrit sur une feuille. En cas de dommage, il fait un devis au chauffeur qui devra payer le montant nécessaire à la caisse, en plus des prestations fournies au parc à vide.

Une fois que le caissier ait reçu la somme d'argent demandée, il remet au chauffeur un bon que le pointeur vérifie et qui, grâce auquel, le conteneur est dirigé directement au stock, ou à l'atelier de réparation, selon l'état dans lequel il se trouve.

Lorsque le conteneur est empilé dans sa rangée, il est prêt être à embarquer, soit pour un transfert au port, soit pour une mise à disposition (voir annexe n°). Dans le premier cas, le pointeur prépare les mises à quai, puis envoie le manifeste au port qui décide des quantités et des types de conteneurs à exporter.

Par contre, dans le second cas, c'est-à-dire d'une mise à disposition, l'agence maritime « GEMA » envoie un message à FILTRANS avec la quantité demandée de conteneurs en bon état, afin que le client puisse venir les récupérer et empoter sa marchandise pour l'exporter. Dans les deux cas, le parc à vide facture à l'armateur, le coût du transfert ou du rapport de mise à disposition.

4. Suivi d'une escale au sein de GEMA :

Une escale doit être programmée et traitée toute au long du transport maritime de la marchandise transportée dès le départ du navire du port étranger jusqu'au son retour.

Afin d'élaborer notre étude de cas nous avons suivi l'escale d'un navire, avant, durant et après sa sortie en collaboration avec l'agence maritime GEMA qui a cosigné ce navire.

4.1. Caractéristiques techniques du navire étudié :

Dans le cas étudié, nous avons commencé par présenter le navire de l'escale traité, en effet nous avons choisi un navire de ligne régulière qui est le navire **HOLANDIA.** Ce dernier touche le port d'Alger au moins 03 fois par mois (un intervalle d'une rotation chaque 10 jours) dont les caractéristiques sont :

- **Nom du navire** : HOLANDIA
- **Numéro d'immatriculation IMO** : 9374973
- **Maritime Mobile Service Identité MMSI** : 244673000
- **Pavillon (drapeau)** : NETHERLANDS
- **Armateur** : IGNAZIO MESSINA
- **Année de construction** : 2007
- **Port d'attache** : Alger
- **Longueur et largeur hors tout** : 143m*19m
- **Tirant d'eau** : 8.30m
- **Jauge brute (GT)** : 8737
- **Jauge nette (NT)** : 3427

- **L'exploitation commerciale du navire :**

- **General cargo ship :** HOLANDIA
- **Condition de transport :** Ligne régulière
- **Provenance :** Gène
- **Date de sortie de Gène** : 19/04/2019
- **Destination :** Alger
- **Date d'arrivée en rade d'Alger :** 21/04/2019 à 6h
- **Date d'accostage du navire** : 21/04/2019 à 19h
- **Quai** : 22/PC
- **Code d'escale** : 2019/33
- **Code d'armateur** : 380065
- **Gros :** 1032
- **Soutes à l'arrivée** : 45.8mt/DO
- **Tonnage à bord :** 5310t
- **Nature cargaison à bord** : divers, conteneur, dangereux
- **Début de déchargement** : 22/04/2019
- **Début d'embarquement** : 24/04/2019
- **Remport** : néant
- **Import** : 159 TCs 20' / 147 TCs 40' / 13 IMO = 319 TCs
- **Export** : (23 TCs 20' + 1 TC 40' BOX + 1 TC 40' HC) = 25 TCs pleins
- **Date de sortie de navire** : 24/04/2019 à 19h
- **ETA Alger** : 20/04/2019 à 18h

4.2. Préparation de l'escale et programmation du navire :

La préparation de l'escale du navire est lancée dès l'annonce d'un navire par l'envoie de son E.T.A (Estimated Time Arrival) ; heure prévue de l'arrivée d'un navire donné par le commandant au prochain port d'escale.

Dans un premier lieu, l'armateur, donneur d'ordre contacte la compagnie GEMA, pour une demande de consignation d'un navire dans le port de déchargement d'Alger. Dans notre cas d'étude c'est un traitement d'une escale sur Alger de ligne régulière.

La mission de GEMA commence donc par la procédure préliminaire suivante :

- L'armateur Ignazio Messina nomme la compagnie GEMA comme agent consignataire de ces navires en ligne régulière y compris le navire **HILANDIA.**
- L'ouverture d'un dossier shipping par le département shipping du consignataire en donnant une codification provisoire au navire, avec l'enregistrement de toutes les informations nécessaires à cette escale sur le système interne de GEMA **T.S.A** dans notre cas pratique, le code de l'escale est **2019/33**.
- Le service courtage/import (département commercial) ouvre un dossier import en se basant sur les documents suivants : manifeste cargo, écrit, connaissement, comptable.
- Vient après le rôle de service courtage qui aura comme mission la saisie préliminaire du manifeste douanier **D1** sur le même système **TSA**. Après vérification et contrôle, un basculement du manifeste se fera vers le système douanier **(SIGAD)** pour ensuite valider et avoir le numéro de Gros **(N° Gros).**
- L'agent courtier vérifie le manifeste et contrôle l'exactitude des données pour éviter le maximum des erreurs, il effectue aussi la facturation (droit de quai…).

Il faut mentionner qu'au moment de la saisie de manifeste cargo **D1** et son introduction en douane, si le service commet une erreur de frappe, ou l'erreur s'est commise d'avance par l'armateur ou même par le chargeur, il faut procéder à un rectificatif au niveau de la douane en payant ainsi une amende de **25.000 DA,** qui sera imputé dans les frais payés de l'armateur.

Le consignataire des navires GEMA, en préparant un programme à ses navires (navires attendus, en rade, accostés au quai), prend en charge le navire HOLANDIA et choisit un poste à quai suite à la décision de la commission de placement faite au niveau de la capitainerie où les chefs de départements de différentes compagnies de consignation assistent à cette réunion quotidienne à partir de **10h**. Dans ce cas pratique le navire **HOLANDIA** est accosté au **quai 22.**

Les opérations commerciales débutent lorsque le navire sera à quai. Les opérations commerciales liées au navire HOLANDIA ont commencé le **22/04/2019.**

Ce qui fait que GEMA doit informer par messagerie l'armateur, et le capitaine de la date et l'heure de début des opérations commerciales et toute autre information concernant l'accostage **E.T.B** (Estimated Time of Berthing), ainsi qu'informer l'expert maritime pour expertiser les conteneurs lors de leur débarquement et élaborer ensuite un état d'inter change décrivant l'état physique du conteneur. Sachant que dans ce cas, la codification définitive pour ce navire est **2019/33**.

L'agent shipping récupère les documents nécessaires à savoir, le pli cartable, le manifeste cargo et les connaissements auprès du commandant de navire accompagnés de déclaration de monnaie, liste d'équipage…

A son arrivée à l'agence, il distribue ces documents aux services concernés (commercial, logistique et shipping). Ensuite, il envoie un rapport d'arrivée à l'armateur appelé « Arrival Report ». Même durant les opérations de déchargement et d'embarquement, il lui envoie aussi un daily report quotidien (un rapport journalier), en l'informant des quantités débarquées/embarquées par shift de travail.

4.3. L'accostage du navire :

La réalisation de l'escale débute dès l'accostage du navire au commencement des opérations commerciales jusqu'à la fin de ces dernières, ainsi que la préparation du départ du navire.

Quand le service courtage valide le manifeste de déchargement sur le système SIGAD, le système donne un numéro d'enregistrement au navire **« gros »,** et celui de la cargaison **« article »,** pour ce cas le numéro de gros est **1032**

Au moment ou le navire arrive en rade, le consignataire de navire GEMA prend en charge le navire, pour un meilleur accostage et dans les bonnes conditions possibles. Il doit effectuer la conduite administrative du navire en douane.

Par ailleurs, la société GEMA assiste le capitaine et son équipage et commande un équipe de manutention, et satisfaire tous les besoins nécessaires : avitaillement, assistance médicale, demande d'eau, chargement d'équipement…

Avant les 48 heures, tous les conteneurs débarqués par le port seront acheminés par **MAGECO**, propriétaire du port sec vers cette plate forme. Dans notre cas **MAGECO** a transféré vers son port sec (**196** TC's plein : **122*20'+74*40'**).

GEMA sera donc en relation avec différents acteurs de la chaîne logistique maritime, en plus agissant pour le compte du navire.

4.4. La gestion commerciale des marchandises et des conteneurs :

La gestion commerciales des marchandises déchargées, transportées et embarquées pour un navire donnée écrit la façon dont sont gérées et traitées les marchandises et leur côté administratif (échange documentaire contre paiement).

Par contre, la gestion commerciale des conteneurs exige un suivi physique et une traçabilité depuis leurs débarquements jusqu'à leurs embarquements, en procédant aux formalités nécessaires à leur prise en charge (enlèvement, cautionnement, règlement des surestaries…) quoi que ces conteneurs sont la propriété de l'armateur ce qui fait qu'ils sont sous la responsabilité de représentant, le département logistique suit à cet égard la procédure suivante :

- Echange des documents et dépôt de caution (voir annexe n°III.7) afin de procéder au paiement des frais de débours dans la facture (voir annexe n°III.8) par le réceptionnaire ou son mandataire et récupérer le bon à délivrer (voir annexe n°III.9) pour l'acquisition de ces conteneurs.
- Confection des rectificatifs, manifeste complémentaire, changement de position du fret établit par le service courtage du département commercial de l'agence.
- Edition des différentes factures.
- Restitution des conteneurs vides par le réceptionnaire ou son mandataire et règlement des éventuelles factures surestaries (service facturation du département Logistique).
- La préparation des conteneurs vides disponibles au parc à conteneurs pour exportation et la mise à disposition d'un réceptionnaire les conteneurs pour l'empotage et export des pleins.
- L'expert maritime veille sur l'état des conteneurs pleins au moment de leur débarquement afin de citer tous dommages ou avaries apparentes.

- Le service courtage aura comme tâche de transmettre au compte d'escale les manifestes cargos de port de chargement et celui de déchargement, ainsi que la confection des fiches de recettes à l'import et à l'export.
- Rassembler toutes les factures auprès des départements ; commercial, shipping et logistique afin de les contrôler et les envoyer au compte d'escale (le département Recouvrement)
- Edition de l'état global des factures surestaries encaissées avant 90 jours de la date d'accostage, et l'envoyer au compte d'escale pour régler l'état financier de l'armateur.

4.5. L'apurement de l'escale :

L'apurement de l'escale se fait généralement avant le départ du navire, mais dans certains cas comme le cas de notre navire HOLANDIA, elle se fait après le départ de navire ; retard des factures des prestations fournies.

Elle consiste à récolter, confectionner et vérifier toutes les factures formants les dépenses et les recettes, correspondant à l'escale du navire afin de déterminer le compte d'escale du navire. Cette procédure est faite par trois phases :

Le suivi de l'escale du navire :

Au cours de séjour de navire HOLANDIA passé dans le port d'Alger ; le consignataire des navires GEMA prenait l'initiative du suivi de toutes les prestations pour le bon déroulement de l'escale depuis l'accostage de ce navire jusqu'au son départ. D'où GEMA reçoit des factures internes émanant des services de sa direction, et aussi des factures externes venant des intervenants extérieurs de l'agence, pour le bon suivi de l'escale du navire HOLANDIA, l'agent du service de facturation prend en charge les tâches suivantes :

- Contrôle de toutes les factures venant de l'extérieur.
- Récolter et dispatcher des factures internes et externes, vérifier les factures annexes sur les services appropriés, formant un dossier complet, qui sera remis au service Recouvrement/Compte d'escale.
- Rectifier et relancer les factures non conformes.

L'étude et confection du compte d'escale :

Après avoir réuni toutes les factures, l'agent du service concerné de la facturation, procède à l'étude des prestations fournies en contrôlant leur vérification afin de les confectionner pour permettre un meilleur calcul du compte d'escale en reprenant les dépenses et les recettes.

En effet, après la confection des factures, l'agent du service du compte d'escale, remet le dossier avec tous les détails et les remarques pour la saisie et le solde du compte d'escale.

- **Le solde du compte d'escale :**

La mission principale du service Recouvrement c'est l'évaluation des états financiers afin d'imputer le solde du compte d'escale soit au débit ou au crédit du compte de l'armateur.

Quand il retire les soldes (débit/crédit), ce service envoie à la douane le 40°AB et envoie à l'armateur sa facture, il faut mentionner que le transfert des fonds à l'armateur ne se fait jamais sans sa demande.

Si l'armateur est débiteur, on lui transfert son fond sur sa demande, et s'il est créditeur, ce service demande un complément de fond pour couvrir l'escale dont il ne dépasse pas les 90 jours pour le régler, car il existe aussi des règlements à effectuer entre GEMA et la douane.

Une fois le solde d'escale est imputé au compte de l'armateur, le dossier est transmis à la comptabilité pour effectuer les écritures afin de créditer ou débiter la commission de l'agence au compte de GEMA.

4.6. L'embarquement des conteneurs vides :

- **Les critères de base pour la réalisation d'embarquement :**

Il est important de prendre en considération quelques critères pour bien mener l'opération d'embarquement et charger le maximum de conteneurs vides sur le navire HOLANDIA. Parmi ces critères:

- **Capacité du navire:**

Le chargement du navire est parmi les facteurs qui peuvent affecter sa stabilité. L'agent logistique doit respecter ce critère en chargeant le maximum de conteneurs sans mettre le navire en danger ni dégrader sa stabilité.

Cette capacité se calcul en TEU (twenty foot equal unit) et qui signifie en français EVP (équivalent vingt pied). Elle est utilisée pour simplifier le calcul du volume de conteneur dans un terminal ou sur un navire.

- **Besoin en conteneur:**

Suite au besoin spécifique en conteneurs vides, exprimé par l'armateur et selon sa demande, l'agent logistique de GEMA prépare les mises à quai pour le prochain chargement.

Afin d'éviter à l'armateur de payer le séjour supplémentaire qui est plus de **45 jours** (45 jours est la durée de franchise non taxable par le parc), l'agent logistique exige au parc de respecter la notion FIFO pour le transfert de conteneurs vides.

- **BAY PLAN (plan de chargement):**

L'agent logistique de GEMA collabore avec le commandant du navire en communiquant le nombre de conteneurs à charger avec les différents types et la destination afin de lui permettre d'élaborer son plan de chargement adéquat et éviter le shifting qui engendre des surcoûts.

- **Réalisation d'embarquement :**

La présence d'un bon de mise à quai (voir annexe n°III.10) est obligatoire pour entamer à l'embarquement des conteneurs vides au parc, le bon de mise à quai donne la possibilité à l'agent consignataire, l'exportateur ou le client de déposer sa marchandise/conteneurs dans la zone portuaire en vue de son embarquement.

Ce présent bon est indispensable par l'entreprise portuaire et les services douaniers, concernant notre étude le navire HOLANDIA s'est chargé pour exporter deux types de conteneurs à savoir :

- Des conteneurs pleins : le bon de mise à quai est établi par le commissionnaire en douane et signé par le chargeur, d'où ce bon a été transmis à GEMA avant tout dépôt de conteneur de ses conteneurs à quai.
- Des conteneurs vides : le bon de mise à quai est établi par l'agent logistique de GEMA et signé par le chargeur avant tout dépôt de ce type de conteneur à quai.

Lorsque les bons de mise à quai des conteneurs vides sont validés sur le système T.S.A de la compagnie, cette dernière effectue deux tâches à la fois : la première tâche est l'envoie du manifeste électronique au service export de l'entreprise portuaire quant à la deuxième est d'envoyer un sailling report (voir annexe n°III.11) à l'armateur pour lui communiquer la date et l'heure de sortie du navire.

Section 3 : Enquête sur la gestion des conteneurs chez GEMA

Pour réaliser notre travail, nous avons mené deux enquêtes. La première est de nature qualitative, avec comme outil de recherche, des interviews réalisés auprès des responsables de l'agence maritime « GEMA » et du parc à vide « FILTRANS ». La seconde est de nature quantitative, avec comme outil de recherche le questionnaire destiné aux clients de l'agence.

1. L'objectif de l'enquête :

Notre étude vise à collecter un maximum d'informations concernant les outils utilisés pour gérer les conteneurs au sein de la compagnie maritime GEMA

Cette étude a aussi pour objectif de déterminer les frais engendrés et les problèmes rencontrés dans l'utilisation du conteneur, de comprendre l'importance de la qualité de service des auxiliaires de transport.

Enfin, le but est de déterminer l'impact d'une bonne gestion de conteneurs sur le transport maritime de marchandises.

2. L'enquête par entretien :

Afin d'élaborer notre enquête, nous avons effectué des interviews, en procédant à l'élaboration des guides d'entretien qui permettent aux personnes interrogées, de répondre avec flexibilité et de confirmer ou infirmer certaines informations.

Après avoir élaboré ces guides d'entretien et les présentés au directeur de l'agence, ce dernier nous a organisé un programme de training qui contient des rendez-vous adéquats aux interviewés.

2.1. Le déroulement d'entretien :

Nous avons donc réalisé les entretiens en face à face, dans les meilleures conditions, et la durée de l'interview à varié entre vingt et quarante minutes dans lesquelles les interviewés ont répondu aux questions que nous leur avons posées mais aussi donner des informations nouvelles que nous avons, bien évidemment, prises en considération.

Avant chaque entretien, nous avons exposé le thème et les objectifs de notre étude à chaque interlocuteur, afin qu'ils puissent comprendre notre démarche et s'exprimer en connaissance de cause.

Dans notre cas, nous avons choisi de suivre **un entretien semi-directif** comme outil de collecte d'informations. Pour ce faire, nous avons constitué 5 guides d'entretien, qui sont considérés dans leur globalité pour répondre à la seconde hypothèse. De ce fait, chaque guide d'entretien est constitué d'une grille de questions correspondant au profil de l'interviewé :

2.1.1. 1er guide d'entretien (voir annexe n°III.12) :

Destiné à la première personne interviewée au sein de « GEMA », décrite dans le tableau n°1. Cet entretien nous permet de comprendre le caractère logistique du conteneur, ainsi que les frais engendrés par celui-ci et supportés par l'agence maritime.

2.1.2. 2ème guide d'entretien (voir annexe n°III.13) :

Ce guide est destiné à la deuxième personne interviewée au sein de « GEMA », décrite dans le tableau n°1. Le but de cet entretien est de comprendre les litiges issus de l'utilisation du conteneur.

2.1.3. 3ème guide d'entretien (voire annexe n°III.14) :

Destiné à la troisième personne interviewée au sein de « GEMA », décrite dans le tableau n°1. Cet entretien vise connaitre la qualité de service des terminaux portuaires au niveau du port d'Alger, ainsi que la durée de séjour du navire.

2.1.4. 4ème guide d'entretien (voir annexe n°III.15) :

Destiné à la quatrième personne interviewée au sein de « GEMA », décrite dans le tableau n°1. Cet entretien permet de connaitre les exigences de la clientèle de l'agence maritime ainsi que la qualité de service.

2.1.5. 5ème guide d'entretien (voir annexe n°III.16) :

Destiné à la cinquième personne interviewée au niveau du parc à vide « FILTRANS», situé à Oued Essemar, décrite dans le tableau n°1. Cet entretien vise à comprendre la gestion des conteneurs vides ainsi que la procédure suivie en cas de dommages.

2.2. Présentation des interviewés :

Notre échantillon est assez hétérogène, et les interviewés ont positivement répondu à notre demande d'entretien, dans un esprit compréhensif de nous apporter leur aide.

La sélection des personnes interrogées est basée sur le poste occupé au sein de l'agence maritime, ainsi qu'au niveau du parc à vide, du fait que ces parties soient aussi en relation avec notre thème de recherche, d'où leur capacité à répondre à nos questions.

Le tableau ci-dessous nous montre les informations nécessaires, relatives aux personnes interrogées :

Tableau n°1 : Présentation des interviewés

Interviewés	Fonction
Individu n°1	Responsable logistique chez **GEMA**
Individu n°2	Responsable litiges et contentieux chez **GEMA**
Individu n°3	Responsable shipping chez **GEMA**
Individu n°4	Responsable marketing chez **GEMA**
Individu n°5	Chef département TCs vides chez **FILTRANS**

Source : élaboré par nous même

2.3. Méthode de traitement des données :

Après avoir effectué les entretiens et transcrit leur contenu, nous avons eu des réponses riches en informations. Pour les analyser, nous avons choisi la méthode d'analyse par entretien.

Ce type d'analyse repose sur l'hypothèse que chaque singularité est porteuse d'un processus que l'on veut analyser.

3. Présentation de l'enquête par questionnaire :

Afin de compléter et d'enrichir notre recherche, nous avons jugé opportun de mener une étude quantitative, dans le but de vérifier l'adaptation et la convenance du transport maritime quant à la sécurité de la marchandise et sa livraison à temps.

La rédaction de notre questionnaire a été effectuée, principalement, en fonction des objectifs recherchés. Pour rédiger notre questionnaire (voir annexe n°III.17), nous avons eu recours aux types de questions suivants :

- **Questions fermées :** il s'agit d'imposer une forme précise de réponse au répondant ainsi qu'un nombre limité de choix. On peut en distinguer plusieurs types de questions fermées, mais nous n'avons utilisé que deux d'entre elles :
  - **Questions dichotomiques** : Il s'agit de confronter l'individu à deux choix uniquement, où il sera dans l'obligation de choisir qu'un seul.
  - **Questions à choix multiples à une seule réponse ou plusieurs** : ce type de questions offre à l'individu une liste de plusieurs choix possibles, ainsi, il pourra choisir une réponse ou plusieurs réponses en fonction de la question.
- **Questions ouvertes :** elles permettent à l'interrogé de répondre de façon libre en formulant une réponse personnelle, ce type de questions se caractérise par la richesse des informations mais le désavantage réside dans la difficulté de leur analyse.

3.1. La population de l'enquête :

Ce questionnaire est destiné aux clients de l'agence maritime « GEMA », étant donné qu'ils sont impliqués dans le cycle du conteneur, et qu'ils ont recours à l'utilisation des conteneurs dans le transport maritime de leurs marchandises.

Dans notre échantillonnage, nous avons adopté la méthode de l'échantillon de convenance. Nous avons distribué **40** questionnaires au niveau du service facturation de surestarie dans le département logistique de l'agence maritime, et envoyé **10** autres par e-mail aux clients de l'entreprise. Cependant, seulement **38** d'entre eux ont été validés, en raison de la non-coopération de certains clients.

4. Interprétation des résultats :

4.1. Discussion des résultats des entretiens :

4.1.1. L'analyse des entretiens :

Nous allons analyser les réponses de chaque entretien effectué auprès des personnes interviewées.

i. Analyse de l'entretien avec le responsable logistique :

Suite aux réponses données par notre interviewé, nous avons constaté que la compagnie maritime gère tout le cycle de conteneurs et suit leurs mouvements dès le début de la chaîne jusqu'à sa fin grâce à des outils et des supports informatiques performants.

Les frais portuaires à l'accostage et à l'embarquement (pilotage, remorquage, etc.) sont des frais supportés par GEMA et facturés à l'armateur MESSINA d'un compte d'escale avec toutes les pièces justificatives. Quant aux frais de manutention du débarquement des conteneurs (du navire à quai), le magasinage au port ou au port sec et les frais de transfert avant restitution, sont à la charge du réceptionnaire.

En ce qui concerne les frais de réparation des conteneurs endommagés, la responsabilité est définie par le rapport de l'expertise ; le responsable du dommage en prendra en charge.

Cependant, GEMA supporte les frais de réparation lorsqu'ils ne sont pas significatifs et s'il s'agit d'un client important.

Les surestaries représentent des pénalités que les armateurs font payer à leurs clients, en compensation du retard de restitution des conteneurs. L'Algérie perd chaque jour des sommes très importantes en devises pour rembourser les frais occasionnés par les retards dans la prise en charge de conteneurs au niveau des ports. Ces frais représentent des charges importantes pour le client, quant à l'armateur, ses conteneurs se voient bloqués pendant des jours, voire des mois, ce qui réduit considérablement sa productivité.

GEMA rencontre des problèmes liés à la gestion des conteneurs, à titre d'exemple ; le retard du transfert des conteneurs, le retard de restitution et les dommages. Ces problèmes engendrent l'intervention de plusieurs auxiliaires du transport maritime ce qui rend la maîtrise et le suivi du conteneur complexes.

ii. Analyse d'entretien avec le responsable litiges et contentieux :

Les litiges rencontrés concernent généralement les conteneurs et navires endommagés, pour une raison de mal protection pendant le transport et c'est à cause des différents aléas par exemples les incidents liés à la manutention et les problèmes de force majeure. Il est donc important que chaque partie prenne conscience de ses responsabilités et mène à bien ses tâches, afin d'éviter toutes sortes de dommages.

Le client ou son mandataire doit vérifier l'état du conteneur avant l'ouvrir, en cas d'endommagement, il doit formuler une lettre de réclamation destinée à la compagnie maritime pour une expertise conjointe afin de déterminer la partie responsable qui en prendra en charge les frais.

L'immobilisation des conteneurs représente un réel problème auquel la compagnie maritime doit faire face, car plusieurs intervenants en sont à l'origine (la banque, la douane..), et ce sont les clients et l'armateur qui doivent prendre en charge les pertes financières.

Les problèmes liés à l'immobilisation des conteneurs ne dépendent pas de l'agence maritime, mais seule la douane peut prendre la décision et l'initiative de débloquer le conteneur afin de ne pas l'immobiliser, et garder la marchandise prohibée ou avariée.

Pour éviter ces problèmes, le client, lors de l'achat de sa marchandise, doit veiller sur les instructions qu'elles soient claires et lisibles c'est-à-dire que les informations sont exactes et bien détaillées ainsi qu'il est doit respecter la réglementation algérienne en vigueur.

iii. Analyse de l'entretien avec le responsable shipping :

La programmation d'arrivée d'un navire est son placement n'est absolument pas une opération qui se fait aléatoirement, mais pour accueillir un navire et le placer à quai, une commission de placement est organisée dans la capitainerie et plusieurs critères sont pris en considération pour accoster tel navire au tel quai afin d'éviter les dommages au navire ainsi qu'au terminal portuaire.

Par rapport à la durée de séjour en rade et à quai, elle se diffère d'un type de navire à un autre, par exemple la durée moyenne de séjour d'un porte conteneur en rade est de un à deux jours. Quant au séjour moyen des navires à quai est de trois à cinq jours.

Notre interlocuteur nous a informé qu'au sein du port d'Alger, les quais disposent un espace insuffisant ce qui engendre le retard de transfert des conteneurs. De plus, il existe deux entreprises portuaires qui gèrent le port d'Alger ; l'EPAL et le DP Word et chacune a ses propres points forts et points faibles. Donc nous pourrons conclure que le choix du port de déchargement n'a pas un impact significatif sur le déroulement des opérations portuaires car les services rendus par les deux entreprises sont presque équivalents.

GEMA est en bonne relation avec le port d'Alger sauf que parfois il y aura des problèmes qui peuvent survenir lors d'embarquement ou de débarquement tel que les incidents de manutentions ou le manque de matériel ou d'espace.

iv. Analyse de l'entretien avec le responsable marketing :

D'après notre interlocuteur, les principaux critères sollicités par les clients sont : les tarifs de fret préférentiels, que leurs marchandises arrivent à temps ainsi qu'une meilleure prise en charge.

Nous avons constaté que le Transit time est très souvent respecté, mais parfois, des aléas peuvent retarder l'arrivée du navire à temps, par conséquence les clients ne reçoivent pas leurs marchandises dans les délais prévus.

L'agence maritime GEMA est confrontée à un problème majeur avec les clients qui est le retard dans la réception de leur marchandise. Le même problème auquel les autres compagnies maritimes sont confrontées, car aucun navire ne peut échapper aux aléas environnementaux, ni à la conjoncture actuelle caractérisée par la baisse du volume des

importations. Par contre, la majorité des clients restent fidèles à GEMA, en raison de leur satisfaction par rapport aux tarifs de fret et à la qualité de prestation.

v. Analyse d'entretien avec le chef département TCs vides chez FILTRANS SPA :

La gestion et le suivi des mouvements de conteneurs vide sont faits grâce à des logiciels qui indiquent leur traçabilité et leur position exacte à l'intérieur du parc, qu'il soit dans l'atelier de réparation, de lavage ou de stock. Toutes ces informations sont introduites dans le système. Par des supports informatiques, toutes ces données sont communiquées à l'agence maritime ou à l'armateur et à l'entreprise portuaire, afin que chaque partie puisse suivre ceux-ci. Donc le parc est en constante relation avec le port et l'armateur ou son consignataire.

Il faut mentionner que le transfert des conteneurs vide se fait par priorité selon le besoin de l'armateur et le plan de chargement du commandant.

A travers les réponses de notre interlocuteur, nous pourrons comprendre les procédures à suivre en cas des conteneurs endommagés, si le dommage est non considérable, le conteneur est remis en état systématiquement par l'atelier de réparation du parc à vide FILTRANS. Et si le conteneur signalé est considérablement endommagé, il doit être photographié et les photos sont envoyées à l'agence maritime qui évaluera les dégâts et déterminera le responsable à travers une expertise pour qu'elle puisse ensuite prendre la décision de réparation.

La gestion des conteneurs vides nécessite une collaboration de plusieurs intervenants qualifiés de la chaîne du transport maritime afin d'accomplir les tâches nécessaires.

4.1.2. Synthèse des résultats :

La gestion des conteneurs consiste à un suivi à la fois physique et informatique de mouvements des conteneurs, c'est une opération qui se base essentiellement sur le pilotage des outils informatiques par la compagnie maritimes et qui se fait à travers la collecte, le traitement et la conservation des informations relatives aux conteneurs. La compagnie sera donc en mesure de résoudre les préoccupations suivantes :

- Où se trouve son conteneur ? et sous la responsabilité de quelle entité ?
- Dans quel état ? et depuis quelle date ?

L'information et la conformité des documents sont primordiales dans la gestion des conteneurs, en possession de toutes les informations nécessaires, l'agence maritime peut réduire les risques de pertes des conteneurs de son armateur, les conflits avec les clients et d'autres partenaires, ainsi que les surfacturations.

Lors de leurs mouvements, les conteneurs sont confrontés à des incidents qui causent leur endommagement. Le rapport de l'expert détermine le responsable qui supportera les frais. Pour éviter ce genre de problème, il est donc important de bien respecter les règles d'arrimage et de chargement.

Les conteneurs peuvent être immobilisés dans le port d'Alger par les services de douane pour des raisons administratives, financières ou à cause du contenu du conteneur. Cela fait retarder ou même annuler (en cas de saisie) la réception des clients de leurs marchandises.

Après l'enlèvement et le dépotage des conteneurs, le client doit les restituer, il arrive parfois qu'il ne les restitue pas pendant la franchise qui lui a été allouée. De ce fait, il se retrouve dans l'obligation de payer des surestaries, dont le montant augmente chaque jour d'avantage. Le fait que les conteneurs soient bloqués chez le client réduit leur productivité ainsi que leur rotation d'une façon considérable qui signifie une perte sèche pour l'armateur.

Une commission de placement est organisée avant chaque escale pour bien définir le poste d'accostage du navire dans le but d'éviter son endommagement.

Les agences maritimes peuvent protéger leurs parts de marché et garantir la fidélité de clients grâce aux tarifs préférentiels de fret qu'elles offrent, le transite time et la qualité de prestation.

Tout au long de notre travail de recherche sur le terrain, nous avons constaté que toutes les parties impliquées dans le cycle du conteneur, soit le port d'Alger, le parc à vide, le client (qu'il soit importateur ou exportateur), l'armateur et l'agence maritime qui lui représente sont en collaboration et en constante relation pour une meilleure gestion des conteneurs.

Discussion des résultats du questionnaire :

Après la collecte des questionnaires distribués, nous avons choisi les logiciels IBM SPSS Statistics 20 et Microsoft Excel pour le traitement et la présentation des résultats de notre questionnaire.

4.1.3. Traitement des données :

4.1.3.1. L'identification des clients :

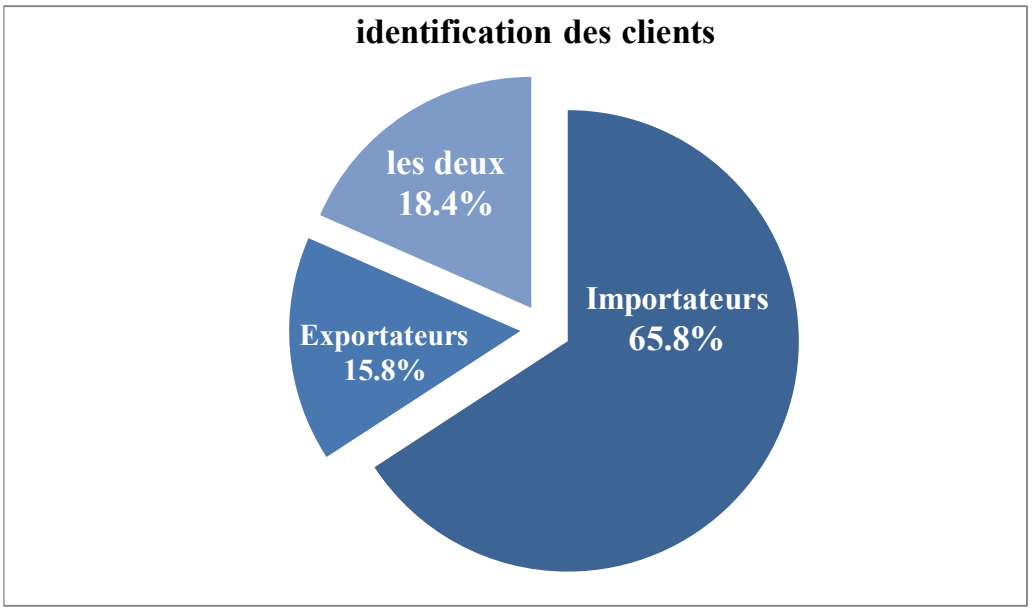
L'objectif de cette question est de connaître la classification de notre échantillon selon le statut du client.

Tableau n°2 : Identification des répondants :

	Nombre de réponse	Pourcentage %
Importateur	**25**	**65.8**
Exportateur	**06**	**15.8**
Les deux	**07**	**18.4**
Total	**38**	**100**

Source : élaboré par nous même.

Figure n°III.5 : identification des répondants



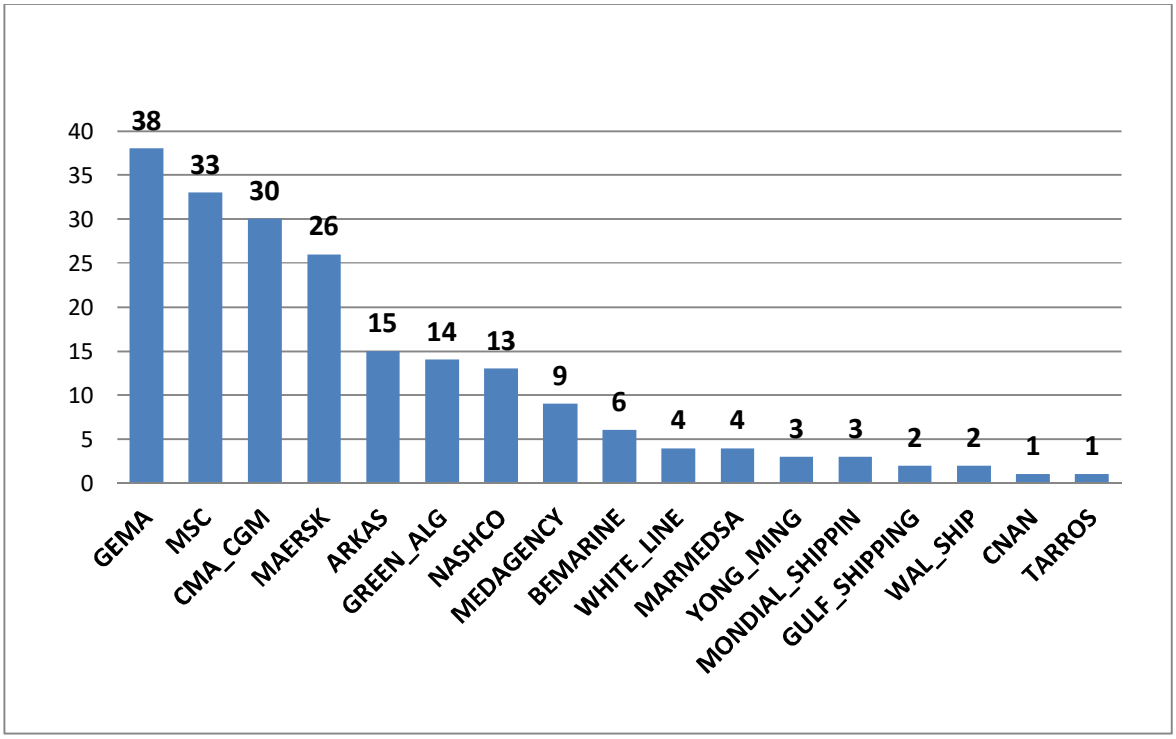
Source : élaboré par nous même.

Le tableau **n° 2** et la figure ci-dessus nous montrent que la plupart des clients interrogés au sein de GEMA sont des importateurs avec un pourcentage de **65.8%,** et seulement **15.8%** sont des exportateurs. Quant aux **18.4%** travaillent comme importateurs et exportateurs à la fois.

Question 1 : Quelles sont les compagnies maritimes que vous connaissez ?

Les réponses à cette question nous ont permis d'avoir une idée sur les compagnies maritimes présentes sur le marché algérien du transport maritimes, que nous avons schématisé dans la figure ci-dessous :

Figure n°III.6 : Les compagnies maritimes citées par les clients.



Source : élaboré par nous même.

Nous observons dans le graphe ci-dessus qu'il existe une panoplie des compagnies maritimes dans le marché algérien, et **17** compagnies sont citées par les clients. Celles qui interviennent le plus souvent sont : GEMA citée **38** fois, MSC citée **33** fois, CMA CGM citée **30** fois, MAERSK citées **26** fois et ARKAS qui a été mentionnée 1**5** fois.

4.1.3.2. Opération d'importation :

Dans ce volet, nous allons traiter et analyser les facteurs « délai » et « sécurité » dans l'importation des marchandises par voie maritime.

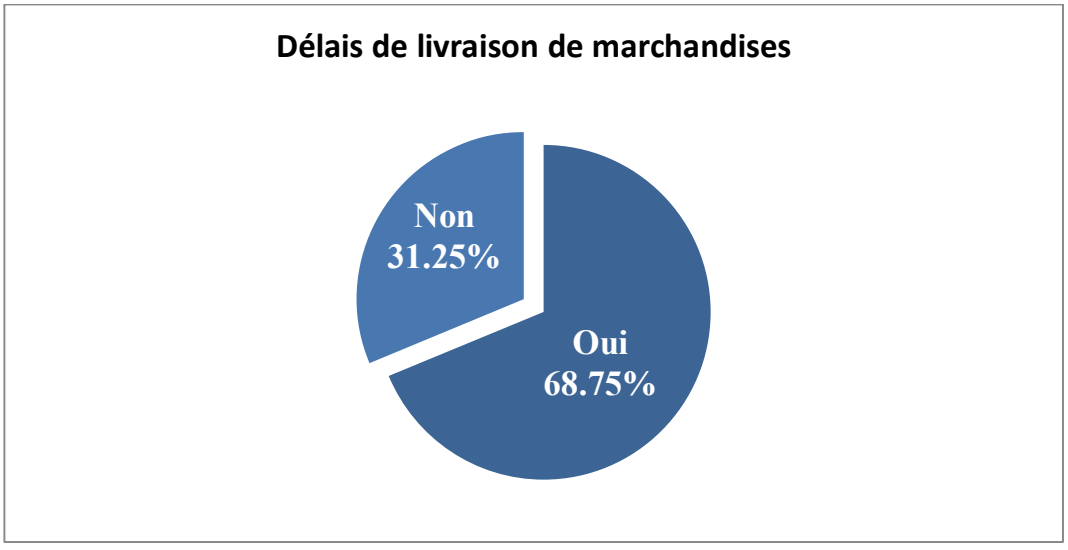
Question 1 : dans l'opération d'importation, recevez-vous votre marchandise dans les délais prévus ?

Tableau n°3 : Délai de livraison de marchandises 'réception de la marchandise importée'

	Nombre des réponses	Pourcentage %
Oui	**22**	**68.75**
Non	**10**	**31.25**
Total	**32**	**100**

Source : élaboré par nous même

Figure n°III.7 : Délai de livraison de marchandises



Source : élaboré par nous même

Selon la figure ci-dessus et le tableau **n°3** nous constatons que **68.75%** des clients reçoivent leurs marchandises dans les délais prévus. Par contre **31.25%** ne les reçoivent pas à temps.

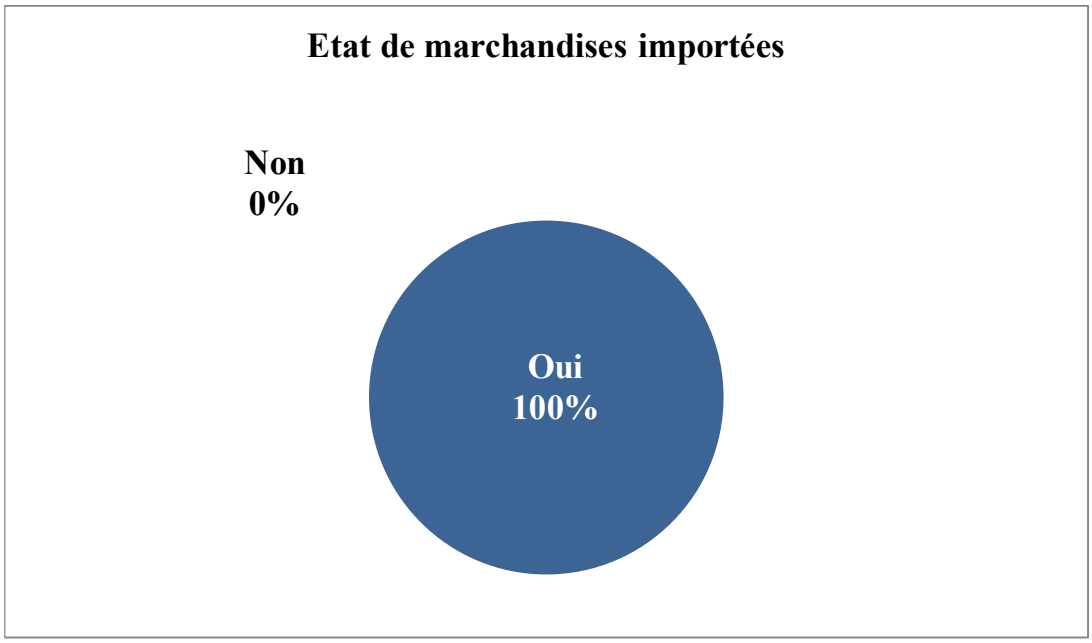
Question 2 : dans la plupart des cas, recevez-vous votre marchandise dans un bon état ?

Tableau n° 4 : Etat de marchandises importées

	Nombre de réponses	Pourcentage %
Oui	**32**	**100**
Non	**0**	**0**
Total	**32**	**100**

Source : Elaboré par nous même

Figure n°III.8 : Etat de marchandises importées



Source : Elaboré par nous même.

D'après cette figure, nous constatons que tous les clients exportateurs récupèrent les conteneurs à temps pour leur opération d'exportation.

Question 4 : Si non, quelles sont les causes habituelles ?

Etant donné que toutes les réponses que nous avons eues à la question précédente, sont des réponses positives. Celle-ci reste sans aucune réponse.

4.1.3.3. L'opération d'exportation :

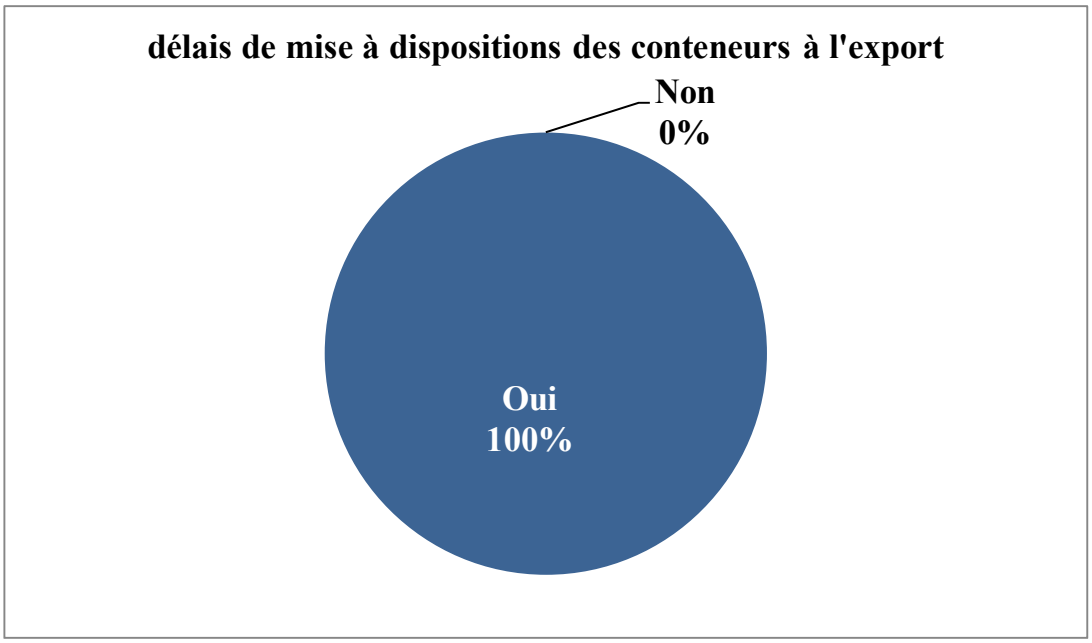
Question n° 5 : Dans l'opération d'exportation, les conteneurs sont-ils mis à votre disposition dans les délais souhaités ?

Tableau n° 5: Les délais de la mise à disposition des conteneurs à l'export.

	Nombre des réponses	Pourcentage%
Oui	**07**	**100**
Non	**06**	**0**
Total	**13**	**100**

Source : Elaboré par nous même.

Figure n°III.9 : Les délais de la mise à disposition des conteneurs à l'export.



Source : Elaboré par nous même.

A travers la figure ci-dessus, nous remarquons que tous les clients qui effectuent des opérations d'exportation récupèrent leurs conteneurs à temps.

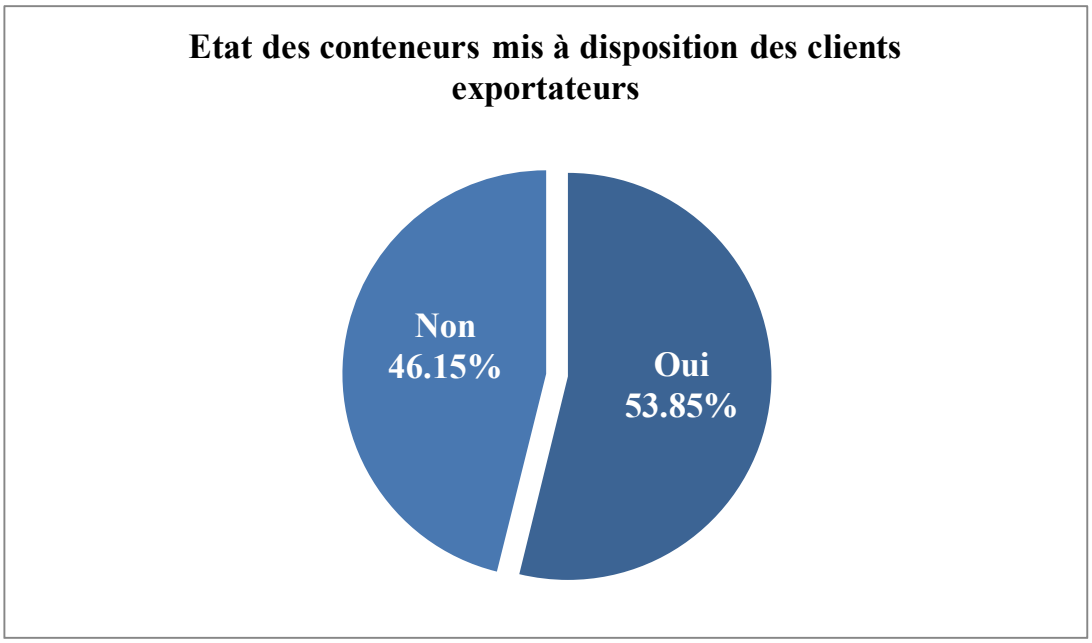
Question n°6 : Les conteneurs mis à votre disposition sont-ils toujours en bon état ?

Tableau n°6 : L'état des conteneurs mis à disposition des clients exportateurs.

	Nombre des réponses	Pourcentage%
Oui	**07**	**53.85**
Non	**06**	**46.15**
Total	**13**	**100**

Source : Elaboré par nous même.

Figure n°III.10 : L'état des conteneurs mis à disposition des clients exportateurs.



Source : Elaboré par nous même.

A travers cette figure, nous remarquons que **53.85%** des clients reçoivent les conteneurs en bon état. Quant au **46.15%** les reçoivent en mauvais état.

4.1.4. Synthèse des résultats :

Les clients de l'agence maritime « GEMA » sont principalement des importateurs. Les résultats obtenus du questionnaire indiquent, dans un premier lieu, que tous les importateurs interrogés reçoivent leurs marchandises à temps, ce qui prouve la rapidité du transport maritime conteneurisé ainsi que le respect du transit time par la compagnie maritime. Par ailleurs, tous les importateurs qui nous ont répondu, confirment recevoir leurs marchandises en bon état. Par conséquence, nous pouvons confirmer que l'utilisation de mode de transport protège la marchandise et lui garantie une arrivée en toute sécurité.

Dans un deuxième lieu, les exportateurs interrogés disposent des conteneurs pour exporter leurs marchandises dans les délais et sans aucun retard. Généralement, les conteneurs mis à leur disposition sont en bon état. Ceci indique l'importance de la qualité de service du parc à vide avec lequel opère la compagnie maritime. Ce qui implique que les deux acteurs sont en bonne relation afin d'avoir une clientèle satisfaite.

Notre troisième et dernière hypothèse porte sur la sécurité de la marchandise la rapidité de livraison et lors de son transport par voie maritime en utilisant le conteneur. En se basant sur ce qui vient d'être développé, nous pouvons conclure que le conteneur garantit la sécurité de la marchandise pendant son transport par voie maritime. De plus, le transport maritime conteneurisé permet aux clients de recevoir leurs marchandises dans les délais prévus malgré certains aléas qui peuvent arrivés lors de la navigation sur mer.

Par le biais de l'analyse faite à travers notre questionnaire, nous arrivons à dire que notre dernière hypothèse est bien évidemment confirmée.

Conclusion :

Chaque compagnie maritime suit un processus de gestion des conteneurs dans le transport de marchandises qui se compose de plusieurs étapes. Ce processus nécessite l'intervention d'autres acteurs de la faculté maritime, autres que la compagnie maritime, du fait que le conteneur, dans son cycle d'acheminement, passe obligatoirement par le terminal portuaire, le client ainsi que par le parc à vide.

D'une part, les résultats que nous avons obtenu durant notre travail de recherche nous ont montré comment gérer des conteneurs par une compagnie maritime. D'autre part, l'enquête nous a bien aidé à comprendre le caractère logistique du conteneur ainsi que l'impact de son utilisation sur la sécurité de la marchandise et le délai de livraison.

Conclusion générale

Le transport maritime joue un rôle essentiel dans la promotion des échanges internationaux et intercontinentaux et en vue d'assurer la continuité de ces échanges, ce mode de transport a connu bien des changements et des révolutions majeures qui lui confèrent aujourd'hui toute sa notoriété. Sans nul doute la conteneurisation s'inscrit parmi les principales mutations que le transport maritime ait pu subir durant les soixante dernières années.

Depuis l'apparition du conteneur, son utilisation a commencé à prendre son essor, et le trafic conteneurisé ne cesse de s'accroître. Cette évolution est expliquée éventuellement par l'avènement de navires spécialisés et le développement des ports maritimes qui se sont adaptés aux exigences des navires en termes d'équipement, aménagements… ce qui a permis de promouvoir ce nouveau concept de transport.

Ces infrastructures ont pour but la réalisation des économies d'échelles et le gain du temps.

Par un souci de bon déroulement des opérations commerciales par voie maritime, ce mode de transport s'est muni par des conventions et des règles, ainsi que plusieurs intervenants se sont impliqués et une diversité de documents est nécessaire. Ce qui caractérise le transport maritime par une sorte de complexité, dont l'objectif est bien évidemment l'optimisation et la maîtrise des flux de conteneurs.

Tout au long de notre étude, nous avons constaté qu'une bonne gestion des conteneurs, leur suivi ainsi que la maîtrise de leurs mouvements sont primordiaux pour optimiser le transport maritime des marchandises.

Afin de répondre à notre principale problématique, qui est : « **Comment la gestion de conteneurs au niveau d'une agence maritime, permet-elle d'optimiser la chaîne de transport ?** », nous avons opté pour une recherche documentaire munie par un ensemble d'ouvrages et nous avons réalisé une enquête par entretien, auprès des responsable de différents départements de l'agence maritime « GEMA» et du parc à vide. Nous avons également mené une enquête par questionnaire, celui-ci destiné aux clients de l'agence maritime.

A travers nos recherches théoriques, nous avons pu arriver à des résultats et voir que, dans un premier temps, le transport maritime est le principal mode de transport dans le monde, et 90% des marchandises transitent par voie maritime. Ces opérations de transport nécessitent une collaboration entre plusieurs parties de la faculté maritime et une panoplie de documents. Pour répondre aux besoins et aux exigences des clients pour transporter leurs marchandises, de plus grands navires ont été construits, et l'infrastructure portuaire est devenue plus importantes.

Avec l'avènement du conteneur, le transport de marchandises par voie maritime et sur des longues distances est devenu de plus en plus simple. En effet, cette caisse métallique de grandes dimensions normalisée permet de transporter de grandes quantités de marchandises, sans rupture de charge et en toute sécurité.

Actuellement, le secteur du transport maritime est caractérisé par une concurrence de plus en plus acharnée entre les armateurs. Chaque compagnie dans ce domaine doit suivre un processus déterminé pour gérer son flux de conteneurs. Durant notre enquête, nous avons relevé que l'agence maritime « GEMA », représentant officiel de l'armateur Italien « MESSINA » en Algérie, dispose une équipe des professionnels et d'outils informatiques permettant de suivre tous les mouvements de conteneurs, et qu'elle est en constante relation avec le port d'Alger et le parc à vide.

Cependant, au terme des résultats obtenus par les entretiens semi-directifs, menés auprès des responsables de l'agence maritime « GEMA » et du parc à vide « FILTRANS », ainsi que les résultats obtenus du questionnaire, nous avons relevé certains points faibles dans la gestion de conteneurs, et nous avons jugé utile de proposer les recommandations suivantes :

- L'innovation du système de gestion de l'Entreprise Portuaire Algérienne (EPAL) en se basant sur des outils informatiques performants pour améliorer la productivité portuaire.
- La modernisation de l'infrastructure portuaire car l'utilisation d'équipements modernes permet d'augmenter la cadence de manutention des navires par la réduction du temps passé dans le port.
- La nécessité d'élaboration des bons plans d'arrimage et de chargement qui doivent être respectés par les chargeurs et les agents portuaires afin de garantir la sécurité des marchandises et garder les conteneurs en bon état.

- L'amélioration de la productivité au niveau du transport maritime conteneurisé est accentuée par le fait que les plans de chargement des navires doivent être présentés avant leur arrivée.
- Les armateurs doivent investir dans l'industrie navale par l'acquisition des nouveaux porte-conteneurs, ainsi que dans l'amélioration de la conception et de la productivité des navires, tant dans le domaine des cales que celui de la manutention, dans le but de renforcer leur position concurrentielle sur le marché du transport maritime en Algérie, et d'optimiser le transit time.
- La mise en place d'un guichet unique qui simplifie les opérations documentaires afin que les documents aillent au moins aussi vite que le navire ce qui permet l'accélération des opérations et le gain du temps.
- Alléger les opérations de dédouanement.
- L'innovation de la construction des conteneurs, en les équipant par un système de géo-localisation pour une meilleure traçabilité.

Pour conclure notre travail de recherche, nous pouvons avancer que nos deux premières hypothèses, à savoir :

- La gestion de conteneurs nécessite une collaboration entre l'armateur, son représentant et le port, dans le transport maritime de marchandises.
- La conteneurisation contribue principalement à la réduction des coûts dans le transport maritime de marchandises.

Sont infirmées, suite à l'analyse des résultats obtenus des entretiens. En effet, la gestion de conteneurs implique l'intervention, non seulement de l'armateur et de son représentant, mais aussi, du port, du parc à vide ainsi que du client. Par ailleurs, l'utilisation du conteneur génère plusieurs coûts que le client ne peut supporter à chaque fois.

Quant à la troisième hypothèse, qui est :

- L'utilisation de conteneurs rend le transport maritime de marchandises plus sûr et plus sécurisé, et permet une livraison dans les délais prévus.

Est confirmée, à travers l'analyse des résultats obtenus du questionnaire. En effet, transporter des marchandises dans des conteneurs permet de garder celles-ci en bon état et

arriver au bon port dans les délais prévus. Il est donc important de respecter le transit time par l'armateur, afin de protéger sa position concurrentielle et fidéliser ses clients.

La thématique de la gestion de conteneurs représente une piste de recherche encore très peu explorée, en particulier dans un contexte algérien. De ce fait, ce travail peut être complété par une étude sur :

- La modernisation des infrastructures portuaires.
- La gestion des terminaux à conteneurs dans le port d'Alger.
- La gestion des conteneurs immobilisés à l'import et à l'export.

Bibliographie

Bibliographie

1. Les ouvrages :

1. BELOTTI Jean : *Transport international de marchandises*, édition Magnard Vuibert, Paris, janvier 2012
2. CHEVALIER (D) et DUPHIL (F) « *LE TRANSPORT* », édition FOUCHER, 1996.
3. DUHAUTBOUT (D) et autres, Transporter 5ème édition : *Transport et Logistique à l'International*, Edition FOUCHER, Paris, juillet 2017
4. ELKHALIFA Mohammed El-kamel: *Guide des transports internationaux des marchandises*, Edition DAHLEB 1994.
5. LECUYER (Dominique) et Chambre de commerce et d'industrie : *Commerce international : exporter en toute sécurité*, édition GUALINO, Paris, 2004
6. MARCADON Jacques. : *Le transport maritime : une activité diversifiée et concurrentielle fondée sur une organisation complexe*. In Hommes et Terres du Nord, Avril 1994.
7. MARCQ J.P, *risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance*, Ed l'argus de l'assurance.
8. PISSORT (W) et SAERENS (P) : *Initiation au droit commercial international*, de boeck.
9. TERRASSIER Nicolas : *Stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières*, édition MOREUX, Décembre 1997
10. VENTURELLI (N) et autres : *Transport logistique,* édition LE GENIE DES GLACIERS EDITEUR, 2011
11. VIGARIE (A), « *Echange et transport internationaux depuis 1945* ». Siry. Paris1993.

2. Revues et périodiques :

1. CERCLE DU CONTENEUR ET DU TRANSPORT INTERMODAL : *Guide de la conteneurisation et des techniques intermodales*, Edition CELSE, Paris 1992.
2. Etude sur le transport maritime de la CNUCED 2018

3. Dictionnaire et manuels :

1. Glossaire du transport maritime.
2. MASABIE-FRANCOI (M) et POULAIN (E) : *Lexique du commerce international, les 2600 mots actuels et pratiques de l'import- export*, éd Bréal, 2002

4. Travaux universitaires :

1. BETTAIBI (Djihene) « *Optimisation des surfaces dédiées à la manutention et au mouvement des marchandises conteneurisées au Port de Bizerte Menzel-Bourguiba* », projet de fin d'étude pour licence appliquée en techniques du commerce international, Université de Tunis/Institut Supérieur de Gestion, Tunisie, 2015.
2. BOUCHEBBAH (Feriel) et BOUCHIBANE (Nabila). « *L'assurance transport maritime dans le commerce extérieure de l'Algérie* » Mémoire pour le Master en Sciences Commerciales, option : Finance et Commerce International, université de Béjaia 2013
3. DUBREUIL Julien : *La logistique des terminaux portuaires de conteneurs*. CIRRELT 2008.
4. Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, « *commerce maritime et contentieux* », France, 2003.
5. HAMDACHE (Nassima) et HEDIBEl (Samiha) « *L'impact de l'assurance sur les risques liés au transport des marchandises par voie maritime* », mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de licence en sciences commerciales, option : Management, Ecole des Hautes Etudes Commerciales.
6. MEGHAR (SARAH) et MADOURI (NOURA), *« L'impact de la conteneurisation dans le transport maritime*», Mémoire de fin de stage en vue de l'obtention du diplôme de technicien supérieur en commerce international.
7. OUADAH (S) et DJELLAL (F). Mémoire de master en génie industrie *« Contribution à la gestion et à l'optimisation pour la résolution du problème de stockage des conteneurs »*, Université Aboubakr BELKAID, Telemcen 2017.
8. SAIDI (Nouredine) et autres, « *Gestion des terminaux à conteneurs* », Master spécialisé en Logistique et Transport, Ecole Nationale de Commerce et de Gestion de Tanger

5. Textes réglementaires :

1. Art. N°13 du code maritime algérien, annotations et jurisprudence en arabe, édition Houma 2003, n°906.
2. Art. N°139 du l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances.
3. Incoterms 2010, règle officielle CCI, l'interprétation des termes commerciaux, publication CCI n° 600, paris, 2007.
4. RODIERE René : *Traité Général de Droit Maritime, Affrètement et Transport, tome II les contrats de transport de marchandises*, Ed Dalloz 1967, n°545.

6. Rapports :

1. BILLIARD Jérome: *Porte Conteneurs : La révolution des transports maritimes* » ETAI.

7. Documents administratifs :

1. Documents internes à l'agence maritime « GEMA ».
2. Documents internes à la SPA FILTRANS.

8. Webographie :

1. http://info-container.fr/container-maritime-marquage/
2. http://technoschool.free.fr/files/conteneur_maritime.652.pdf
3. http://technoschool.free.fr/files/conteneur_maritime.652.pdf
4. http://theses.univlyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2008.lopez_c&part=150479
5. http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Assurance-transport-marchandises.htm
6. http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Avaries-maritimes.htm
7. http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Documents-maritimes.htm
8. http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Reglementation-internatinale.htm
9. http://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-maritime/Documents-shipping.pdf

10. http://www.portdebejaia.dz/download/Lexique.pdf
11. http://www.uncitral.org/uncitral/fr/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html
12. https://en.calameo.com/books/000023971bf5704b1bd27
13. https://fr.scribd.com/doc/16707543/Container-Maritime
14. https://fr.scribd.com/doc/16707543/Container-Maritime
15. https://fr.slideshare.net/banarbadr/convention-de-bruxelles
16. https://www.academia.edu/31105559/_Assurance_Cours_Lassurance_transport
17. https://www.ambafrance-yu.org/avantages-transport-maritime/
18. https://www.etudier.com/dissertations/La-Conteneurisation/575839.html
19. https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/nvocc.html
20. https://www.lantenne.com/L-armateur_a14021.html
21. https://www.lantenne.com/Le-conteneur-open-top_a32694.html
22. https://www.lepetitjuriste.fr/la-responsabilite-du-transporteur-maritime-face-a-la-conteneurisation-vers-une-solution-contractuelle-avec-la-clause-said-to-contain/
23. https://www.transglobelogistiques.com/transport-maritime-par-conteneurs-5-avantages-et-inconvenients/
24. https://www.uncitral.org/pdf/french/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_f.pdf

Glossaire maritime

ACCOSTAGE : Action d'approchement du bord à bord.

AFFRTEMENET : Opération de location par laquelle un fréteur (loueur) loue à un affréteur (locataire) un navire ou une partie de navire, généralement pour le transport de marchandises ou de passagers.

AGENT : Société qui est mandatée par un Armateur pour le représenter dans un pays étranger.

APUREMENT : La vérification définitive d'un compte d'escale, qui en reconnaît l'exactitude, et entraîne le paiement du solde restant.

ARMATEUR : Propriétaire d'un navire qui l'arme pour son exploitation propre ou pour l'affréter.

ARRIMAGE : Opération consistant à disposer méthodiquement et fixer solidement la marchandise chargée dans un navire de manière à assurer sa sécurité et sa stabilité non seulement lors d'un passage par mer mais également pendant le séjour au port.

AVARIES : Dommages survenu à un bien tels que les marchandises transportées, le navire, les installations portuaires etc....

AVIS D'ARRIVEE : Avis par lequel, un armateur ou son agent, informe le destinataire d'une marchandise, porteur du connaissement, que sa marchandise va arriver, ou est arrivée et qu'il pourra en prendre livraison à partir de telle date, à tel endroit.

AVITAILLEMENT : Procédures consistant à préparer et fournir provisions, carburants et fournitures diverses destinées au fonctionnement des moyens de transport maritimes ainsi qu'à l'alimentation et au confort de leur équipage.

BARGE : Bateau fluvial destiné à transporter des conteneurs sans moyens de manutention.

BULK : Terme anglais désignant une cargaison composée de colis divers non constitués en unités de charge.

CALE : Espace sur un navire conçu et aménagé

CHARGEMENT : Opération consistant à charger à bord du navire l'ensemble des marchandises prévues pendant l'escale. On dit les opérations de chargement.

CONSIGNATION : Action du consignataire. En agence portuaire, service qui s'occupe du navire pendant l'escale.

DEPOTAGE : Décharger un conteneur de son contenu.

DEGROUPAGE : Opération pour le destinataire d'un conteneur qui consiste à dépoter le conteneur en reconstituant des lots qui seront remis au destinataire final.

EMPOTAGE : Opération de chargement de la marchandise dans un conteneur, ou sur un flat ou bolster.

ESCALE : Arrêt des navires dans les ports, prévu sur les horaires des navires.

FRANCHISE : En anglais," free time ", temps accordé aux clients pour prendre livraison des marchandises sans payer de frais de stationnement ou de surestaries de conteneur.

FORCE MAJEURE : Elément insurmontable et imprévisible.

FRET : Montant total du prix du transport maritime. Dans le langage courant signifie aussi la marchandise à charger sur un navire, se dit aussi pour le transport routier, fluvial ou aérien.

GROUPAGE : Charger en un lot unique dans un ou plusieurs conteneurs, des lots différents pour une même destination, soit pour un client unique soit pour plusieurs clients.

HINTERLAND Région de production ou de consommation, qui est desservi par un port.

JAUGE BRUTE: Le volume total des espaces clos d'un navire.

JAUGE NETTE: Fonction des volumes des espaces à cargaison.

MANIFESTE: Un document contenant une liste complète de la cargaison du navire, extraite des connaissements.

MANUTENTION: Mot utilisé pour désigner les différentes opérations de chargement ou de déchargement des navires ou pour désigner la société qui effectue les opérations de manutention.

MULTIMODAL Transport de marchandises effectué par au moins deux mode de transport.

PARC: Terme générique pour désigner le stock conteneurs exploité par une ligne, ou un ensemble de conteneurs sur un dépôt.

PORT SEC: Se dit d'un port de rivière ou d'un port situé dans l'interland où le navire n'escale pas et pour lequel on accepte des connaissements en sortie ou à destination de ce port. Les conteneurs étant acheminés du port sec vers un port de chargement ou vice versa sous douane, les opérations de dédouanement ayant lieu au port sec.

RADE: Grand bassin naturel, ayant issue vers la mer, où les navires trouvent des mouillages surs.

REMANIEMENT: L'opération de réarrangement des conteneurs pour accéder à ceux désirés.

RESTITUTION: Action de restituer un conteneur à la société de location suivant les termes du contrat.

RUPTURE DE CHARGE : Le moment où s'opère le chargement ou le déchargement de la marchandise pour un changement de moyen de transport.

SHIFTING : L'opération de déplacement ou de changement de position des conteneurs.

SURESTARIES : Indemnité destinée à compenser l'utilisation d'un navire hors des délais fixés par la charte partie. De même pour un conteneur, c'est l'utilisation d'un conteneur en dehors des jours alloués.

TERMINAL: Emplacement aménagé le long d'un quai et équipé de portiques à conteneurs pour effectuer la manutention des navires. Il y a aussi des terminaux ferroviaires et fluviaux.

TRANSBORDEMENT : Opération consistant à transborder la marchandise d'un navire sur un autre pour l'acheminer vers une destination finale, le trajet n'étant pas desservi en « direct ».

TRANSIT TIME: Temps mis par le navire entre le port de chargement et le port de déchargement.

TRACKING: un service que proposent certains transporteurs pour permettre à leurs clients de suivre le trajet de leurs marchandises.

VRAC: Marchandise expédiée sans emballage dans des conteneurs spécialisés, ou dans des poches, dans des conteneurs Dry.

Liste des annexes :

Annexe n°I.1 : Galerie des navires
Annexe n°II.1: Galerie des conteneurs
Annexe n°III.1: Manifeste cargo
Annexe n°III.2: Avis d'arrivé
Annexe n°III.3: BL Original
Annexe n°III.4: Facture de surestaries
Annexe n°III.5: Booking export
Annexe n°III.6: Scellé
Annexe n°III.7 : Bon de caution
Annexe n°III.8: Facture commerciale
Annexe n°III.9: Bon à délivrer
Annexe n°III.10: Bon de mise à quai
Annexe n°III.11: Sailling Report
Annexe n°III.12: Guide d'entretien n°1
Annexe n°III.13: Guide d'entretien n°2
Annexe n°III.14: Guide d'entretien n°3
Annexe n°III.15: Guide d'entretien n°4
Annexe n°III.16: Guide d'entretien n°5
Annexe n°III.17: Questionnaire

Annexe n°I.1 : Galerie des navires



Vraquier



Polytherme



Car ferries



Cargo conventionnel



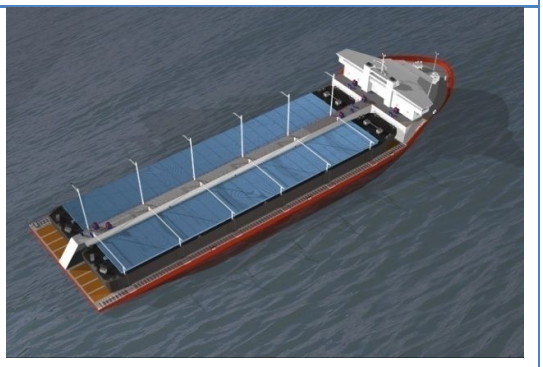
Porte conteneur



Roulier



CONRO



Porte barge

Annexe II.1 : Galerie des conteneurs :



Dry 20’



Dry 40’



Open top



Ventilé



Reefer



Citerne



Bulk



Flat rack

1921 Ignazio Messina & C.

EXP2 17/04/19 11:47:00 D2

Sheet No. 1

CARGO MANIFEST M/s HOLANDIA (CallSign: V2OF5) Voy No. 096 N.R.T. Flag ESTERA Capt. Crew No.

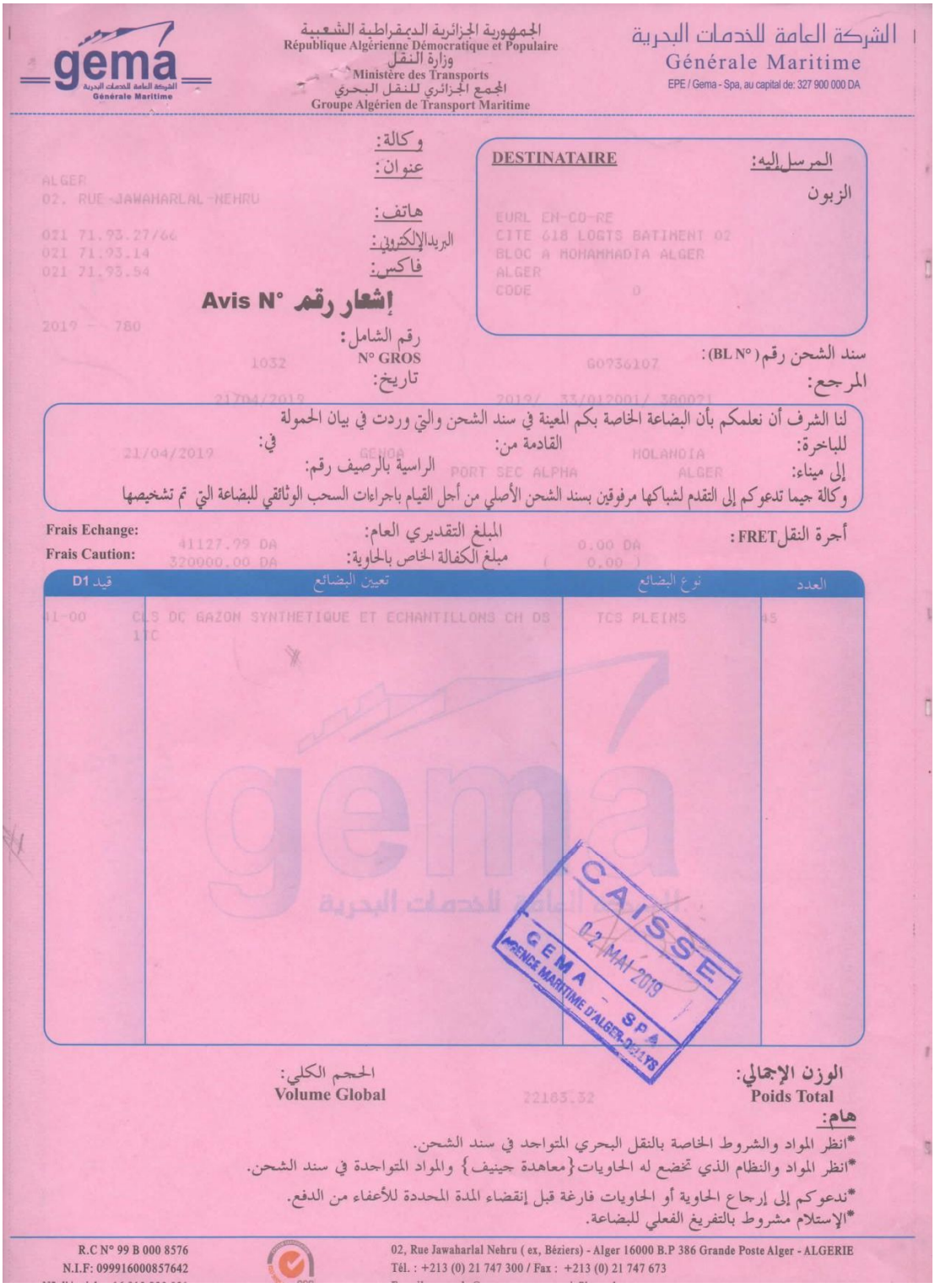
Sailed from: GENOVA to: ALGERI on: 18-04-19

B/L N°.	MARKS & NUMBERS	PACKAGES KIND	PACKAGES QUANTITY	DESCRIPTION OF THE GOODS	WEIGHT KOS.	CU. METRES
AB915352 SHIPPER: IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A. AS AGENT CONSIGNEE: 1)GEMA S.P.A.- ALGERI 2 RUE JAWAHARLAL NEHRU ALGERI 2) TO ORDER OF BNP PARIBAS (SUISSE) SA PLACE DE HOLLANDE 2 1211 GENEVA SWITZERLAND 3)1/ SARL HALEA IMPORTATION LOTISSEMENT CHEHAT RABAH N°.114, PREMIER ETAGE, COMMUNE DE STAOUELI WILAYA D'ALGER ALGERIA NIF: 001716101191848 NOTIFY: 1/ SARL HALEA IMPORTATION LOTISSEMENT CHEHAT RABAH N°.114, PREMIER ETAGE, COMMUNE DE STAOUELI WILAYA D'ALGER ALGERIA NIF: 001716101191848	LMCU 106656/3 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1819731	CNTR 20 BX	1	SAID TO CONTAIN: TARE:	2000 FREE OUT 19383	
	LMCU 113693/2 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1819732	CNTR 20 BX	1	320 SACS SAID TO CONTAIN: TARE:	2000 19382	
	LMCU 123010/5 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1819733	CNTR 20 BX	1	320 SACS SAID TO CONTAIN: TARE:	2000 19382	
	LMCU 111844/0 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1819734	CNTR 20 BX	1	320 SACS SAID TO CONTAIN: TARE:	2000 19382	
	TTNU 375773/7 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1819735	CNTR 20 BX	1	320 SACS SAID TO CONTAIN: TARE:	2000 19382	
	EMCU 377876/5 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1819736	CNTR 20 BX	1	320 SACS SAID TO CONTAIN: TARE:	2000 19382	
	LMCU 119681/8 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1819737	CNTR 20 BX	1	320 SACS SAID TO CONTAIN: TARE:	2000 19382	
	LMCU 112540/8 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1819738	CNTR 20 BX	1	320 SACS SAID TO CONTAIN: TARE:	2000 19382	
	LMCU 121217/0 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1819739	CNTR 20 BX	1	320 SACS SAID TO CONTAIN: TARE:	2000 19382	
	MARQUE: S3C LOTS: 22001/2(300 SACS) 22001/3(20 SACS)	CNTR 20 BX	1	320 SACS SAID TO CONTAIN: TARE: 320 SACS 10 TCS X 20' DRY STC: 3200 BAGS	2000 19382 ----------FREIGHT---------- SERVICE B/L	

Ignazio Messina & C. S.p.A. a Socio Unico - Via G. D'Annunzio, 91 16121 Genova [GE] - Partita I.V.A. e Codice Fiscale 02150010995

Annexe n°III.1 : Manifeste cargo

Annexe n°III.2 : Avis d'arrivée



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة النقل
Ministère des Transports
المجمع الجزائري للنقل البحري
Groupe Algérien de Transport Maritime

الشركة العامة للخدمات البحرية
Générale Maritime
EPE / Gema - Spa, au capital de: 327 900 000 DA

وكالة:
عنوان:
هاتف:
البريد الإلكتروني:
فاكس:

Avis N° إشعار رقم

رقم الشامل:
N° GROS
تاريخ:

المرسل إليه: DESTINATAIRE
الزبون

EURL EN-CO-RE
CITE 618 LOGTS BATIMENT 02
BLOC A MOHAMMADIA ALGER
ALGER
CODE D

سند الشحن رقم (BL N°):
المرجع:

لنا الشرف أن نعلمكم بأن البضاعة الخاصة بكم المعينة في سند الشحن والتي وردت في بيان الحمولة
للباخرة: القادمة من: في:
إلى ميناء: الراسية بالرصيف رقم:
وكالة جيما تدعوكم إلى التقدم لشباكها مرفوقين بسند الشحن الأصلي من أجل القيام باجراءات السحب الوثائقي للبضاعة التي تم تشخيصها

أجرة النقل FRET:
المبلغ التقديري العام:
مبلغ الكفالة الخاص بالحاوية:
Frais Echange:
Frais Caution:

العدد	نوع البضائع	تعيين البضائع	قيد D1
45	TCS PLEINS	CLS DC GAZON SYNTHETIQUE ET ECHANTILLONS CH DS 1TC	

CAISSE
02 MAI 2019
GEMA - SPA
AGENCE MARITIME D'ALGER-PECHS

الوزن الإجمالي:
Poids Total

الحجم الكلي:
Volume Global

هام:
*انظر المواد والشروط الخاصة بالنقل البحري المتواجد في سند الشحن.
*انظر المواد والنظام الذي تخضع له الحاويات{معاهدة جنيف} والمواد المتواجدة في سند الشحن.
*ندعوكم إلى إرجاع الحاوية أو الحاويات فارغة قبل إنقضاء المدة المحددة للأعفاء من الدفع.
*الإستلام مشروط بالتفريغ الفعلي للبضاعة.

R.C N° 99 B 000 8576
N.I.F: 099916000857642

02, Rue Jawaharlal Nehru (ex, Béziers) - Alger 16000 B.P 386 Grande Poste Alger - ALGERIE
Tél. : +213 (0) 21 747 300 / Fax : +213 (0) 21 747 673

Annexe n°III.3 : BL original



G0936107,19096,ITGOA,DZALG EXP2 17/04/2019 08:31:16 93610 Page 1 of 2

SHIPPER
LIMONTA SPORT SPA
CORSO XXV APRILE 167/B
22036 ERBA (CO)
ITALY

1921 Ignazio Messina & C.
SHIPOWNERS AND SHIPPING AGENTS
IGNAZIO MESSINA & C. SpA a socio unico
Società soggetta all'attività di Direzione e Coordinamento da parte di "Gruppo Messina S.p.A.".
16121 GENOVA - Via G. D'Annunzio, 91 - Phone +39 010.53.961
Fax +39 010.5396264 - www.messinaline.it - info@messinaline.it
REA GE N° 463848 - Reg. Imprese, C.F. e P. IVA (IT) 02150010995

4443474

CONSIGNEE (Carrier not responsible for failure to notify).
A L'ORDRE DE
(BADR) BANQUE DE L'AGRICULTURE ET
DU DEVELOPPEMENT RURAL PINS
MARITIMES, STAND MINISTERE DE
L'AGRICULTURE PINS MARITIME
(16130)

Number of original Bs/L: 3 (THREE)
BILL OF LADING
B/L No. G0936107

NOTIFY PARTY (Carrier not responsible for failure to notify).
EURL EN.CO.RE.
ENTERPRISE DE CONCEPTION &
REALISATION CITE 618 LOGTS
BATIMENT 02 BLOC A
16058 MOHAMMADIA, ALGER
NIF: 000516096992756

Forwarding Agent: COGEFRIN SPA
Booking No.: 19/082440

Port of loading	Port of discharge	Vessel	Voyage No.
GENOA	ALGIERS	HOLANDIA	096

Pre-carriage by (*) ==========
Place of acceptance by pre-carrier (*) ==========
Final destination (*) ==========

Marks and numbers	Packages Quantity	Kind	Description of goods	Weight declared Kos	Measurement Cbm
LMCU 911197/2 SEALED BY SHIPPER WITH N. 3178	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 45 COLIS GAZON SYNTHETIQUE ET ECHANTILLONS FRET PAYE	TARE: 4030 22183.32	

ALL UNLOADING EXPENSES AT PORT OF DESTINATION TO BE PAID BY RECEIVERS BEFORE RELEASING OF CARGO
FREE OUT
STEVEDORING/HANDLING/TRANSFERRING/UNSTUFFING/OTHER CHARGES AT DESTINATION ARE ON RECEIVER'S ACCOUNT.
SHIPPER'S PACK./LOAD/STOW. AND COUNT. CONDITION OF GOODS NOT CHECKED. ALL CONTAINERS SEALED BY SHIPPER.
RECEIVERS ARE RESPONSIBLE FOR RETURNING EMPTY CONTAINER WITHOUT ANY DAMAGES, INTERIOR CLEAN AND FREE OF ANY LABLES/PLACARDS AT THE DESIGNATED PLACE.
FOR ALGIERS: MESSRS FILTRANS CONTAINER DEPOT.

CLAUSE COVERING VESSEL'S EQUIPMENT SUCH AS CONTAINERS DEMURRAGES/DETENTION FEES:
RECEIVERS ENJOY 21 (TWENTY-ONE) DAYS FREE TIME FROM DATE OF UNLOADING FROM VESSEL.
THEREAFTER THEY ARE SUBJECT TO FOLLOWING DEMURRAGES/DETENTIONS FEES:
FM 22nd TO 30th EUR 30.00/CNT/DAY
FM 31st TO 60th EUR 44.00/CNT/DAY
FM 61st ONWARD EUR 60.00/CNT/DAY
CONTAINER DEPOSIT: 20' DZD 160000 40' DZD 320000
DEPOSIT TO BE COLLECTED FROM RECEIVERS BY THE AGENTS AT TIME OF WITHDRAWAL REMITTED AS SECURITY FOR CONTAINER INDEMNITY AND FOR PAYMENT OF ANY SUMS DUE TO THE CARRIER (DAMAGES,LOSS OF TARPAULINS/CROSSBARS,LOSS OF CONTAINER). AND IN PARTICULAR FOR PAYMENT OF ALL DETENTIONS/DEMURRAGES ACCRUED AT DESTINAT

TRANSIT LAHREM Z
ALGER
Tél/Fax: 023 82 02 49

CAISSE
02 MAI 2019
GEMA - SPA
AGENCE MARITIME D'ALGER

Total No. of Packages for LCL
Total No. of Containers for FCL

(*) Applicable only when this document is used as a Through Bill of Lading.

Weight, measure, marks, number, quality, contents and value, if mentioned in this Bill of Lading, are to be considered unknown unless the contrary has been expressly acknowledged and agreed to. The signing of the Bill of Lading by Carrier is not to be considered as such an agreement.

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations, whether written, typed, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. The Shipper according to and by the effect of articles 1341 and 1342 of the Italian Civil Code declares specifically to approve the conditions of this Bill of Lading Nos. 2c) 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 12 - 15a) 15b) 16a) 16b) 17 - 21 - 22 - 23 of which he declares his knowledge. (Terms. Ed. 06/13).

THE SHIPPER

Freight: PREPAID AT GENOA

Place and date of issue: GENOA 18 Apr 2019

IGNAZIO MESSINA & C.S.p.A.
A SOCIO UNICO
AS CARRIER

A B E
Special provisions overleaf printed under letters ____ to apply

1 10 15B
Special clauses hereunder printed Nos. ____ to apply

SPECIAL CLAUSES (only those expressly stated on front page with relevant number are applicable)

1) Free out.
2) Ex ramp (liner out).
3) F.A.S. delivery.
4) Free Terminal delivery.
5) F.O.T. at Port Container Terminal delivery.
6) Door delivery.
7) Through Bill of Lading. If this document is used as a Through Bill of Lading it is agreed that the issuing sea Carrier accepts responsibility for the sea carriage only and acts as Agent for the Shipper in arranging carriage and in handling the goods to the subsequent Carrier. Therefore pre-carriage/on-carriage even if arranged by ship Agent (or subcontractors), are at risk and expenses of the Merchant.
8) Customs clearance, transit taxes, transit port storage dues, overtime, truck demurrages at site and fees whatsoever for account of Consignee.
9) Said to contain. Conditions, quality and quantity of the goods not checked by the Carrier.
10) Said to contain. Shipper's pack, load, stow and count. Conditions, quality and quantity of the goods not checked by the Carrier.
11) Remarks as per attached checking lists which are to be considered as part of this Bill of Lading.
12) Being perishable the goods declared by shipper, carrier is not responsible for damages to cargo arising from rot, deterioration,sweating condensation and/or other similar causes. Moreover due to nature of the goods same to be withdrawn by receiver within 48 hours from its arrival at the place of delivery; eventual delay exempts carrier from any responsibility for damages.
13) This ship is not owned/operated by Israeli Company nor black listed and never scheduled or called at any Israeli port.
14) Merchant is aware that in accordance with conditions of this B/L Carrier is not responsible for damages to empty trailers/ containers and vehicles (Merchant's own equipment) while on return voyage, unless Merchant proves that such an equipment has been reloaded in sound conditions. Master having no means to check it.
15) Empty trailers/containers to be returned free of freight:
A) at Free In/F.A.S. condition.
B) at F.A.S./F.A.S. condition.
C) at Ramp/F.A.S. condition.
D) at Ramp/Ramp condition.
16) Dangerous/Hazardous cargo: Shippers/Receivers responsible for direct delivery upon discharge and for eventual return freight.

2018 - LAS/LM - c. 06/17 - TERMS AND CONDITIONS ED. 06/13 - SEDE SOC.: 16121 GENOVA - ITALY - VIA G. D'ANNUNZIO, 91 - REA GE N. 463848 - REG. IMPRESE, C. F. e P. IVA N. (IT) 02150010995 - PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS

Annexe n°4 : Facture de surestaries

```
`G.E.M.A'
AGENCE : ALGER
02, RUE JAWAHARLAL-NEHRU
Id Fisc.: 099916000857642 D E S T I N A T A I R E
R.C. : 0008576 B 99 +-----------------------------+
Tel: 021 71.93.27/66 |XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX |
Tlx: 021 71.93.14 |Z.A. ZAOUIA EL ABIDIA BP XX |
Fax: 021 71.93.54 |ALGERIE |
| CODE : 999999 |
+-----------------------------+
F A C T U R E S U R E S T A R I E S
No : 2019 - 1350
No D'AVIS : 2018 - 1772
TRANSITAIRE : 100791 - TR XXXXXX
REF. NAVIRE : HH EAST No VOY : 415 A ALGER LE 23/08/2018
VENANT DE : LA SPEZIA
ARMATEUR : 380065 - IGNAZIO MESSINA & C SPA
ESCALE :2018 - 115 B/L. No : LS800733
DEVISE : EUR
REDUCTION : 0.00 %
+-------------------------------------------------------------------------
--------------------+
| No CONTENEUR | TYPE | DATE | DATE |FRAN.|JOURS| TAUX PAR | COUT | TOTAL
|
| | CONTEN.|DEBARQUEM.| RESTITUT.|JOURS|SURE.| JOUR |DEVISE | |
+--------------+--------+----------+----------+-----+-----+----------+--
------+-------------+
| LMCU1210979 | 20" | 23/08/18 | 30/04/19 | 7 | 8 | 1629.78 |135.8155|
13038.24 |
| | | | | | 15 | 2037.23 |135.8155| 30558.45 |
| | | | | | 30 | 2987.94 |135.8155| 89638.20 |
| | | | | | 30 | 4074.46 |135.8155| 122233.80 |
+-----------------------------------------------------------+--------------
--------------------+
| TOTAL SURESTARIES | D.A. 255468.69 |
+-----------------------------------------------------------+--------------
--------------------+
| FRAIS FIXES | D.A. 5000.00 |
| T.V.A. SUR FRAIS FIXES | D.A. 950.00 |
+-----------------------------------------------------------+--------------
--------------------+
| TOTAL GENERAL | D.A. 261418.69 |
+-----------------------------------------------------------+--------------
--------------------+
Arretee la presente facture a la somme de :
DEUX CENT SOIXANTE UN MILLE QUATRE CENT DIX HUIT DA
ET 69 Cts
                                        Le :
```

Annexe n°III.5 : Booking Export

EDITION DE LA LISTE DES TCS DU DOSSIER EXPORT
PAGE : 1

DATE D'EDITION :23/04/2019

DOSSIER EXPORT No : 2019- 10
MISE A QUAI No: 3699

NAVIRE : HOLANDIA DATE PREVUE LE : 22/04/2019

No BOOKING	Ref. Containers	Tare	Nbr.Colis	Pds.colis	No Plombage	Status du TC
2019- 48	LMCU-1221926	2250	2370	20595	M1845791	CP
2019- 48	EGHU-3094813	2180	2370	20595	M1845793	CP
2019- 48	TCKU-2574919	2230	2370	20595	M1845757	CP
2019- 48	CLHU-2355450	2250	2370	20595	M1845769	CP
2019- 48	LMCU-1196269	2250	2370	20595	M1845768	CP
2019- 48	LMCU-1216560	2250	2370	20595	M1845780	CP
2019- 48	CAIU-2362715	2160	2370	20595	M1845756	CP
2019- 48	SGRU-2004980	2220	2370	20595	M1845754	CP
2019- 48	TEMU-3990670	2200	2370	20595	M1845777	CP
2019- 48	LMCU-1206578	2250	2370	20595	M1845752	CP
2019- 48	FSCU-7324187	2220	2370	20595	M1845761	CP
2019- 48	LMCU-1163537	2250	2370	20595	M1845776	CP
2019- 48	HJCU-8429611	2240	2370	20595	M1845759	CP
2019- 48	LMCU-1246550	2250	2370	20595	M1845809	CP
2019- 48	CXDU-1057418	2250	2370	20595	M1845751	CP
2019- 48	TGHU-2760355	2200	2370	20595	M1845813	CP
2019- 49	LMCU-9108881	4400	11	8879	M1845804	CP
2019- 50	CAIU-3389670	2200	3	7542	M1845820	CP
2019- 50	LMCU-1253008	2250	3	7581	M1845810	CP
2019- 50	CAIU-3372908	2160	3	7578	M1845823	CP
2019- 50	CLHU-3464687	2185	3	7567	M1845821	CP
2019- 50	CAIU-2842015	2200	3	7549	M1845807	CP
2019- 50	LMCU-1252059	2250	3	7588	M1845805	CP
2019- 50	LMCU-0478123	3900	8	20733	M1845802	CP
2019- 50	LMCU-1255058	2250	3	7610	M1845811	CP

الشركة العامة للخدمات البحرية
GEMA EPE / SPA
Agence Maritime d'Alger
Département Marketing
Service Export
Société Générale Maritime

Annexe n°6 : Scellé



Annexe n°III.7 : Bon de caution



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة النقل
Ministère des Transports
المجمع الجزائري للنقل البحري
Groupe Algérien de Transport Maritime

الشركة العامة للخدمات البحرية
Générale Maritime
EPE / Gema - Spa, au capital de: 327 900 000 DA.

وكالة: ALGER
عنوان: 02, RUE JAWAHARLAL-NEHRU
هاتف: 021 71.93.27/66
021 71.93.14
021 71.93.54
البريد الإلكتروني:
فاكس:
رقم: BON DE REMISE DE CHEQUE CAUTION 2019 1042
تاريخ: 02/04/2019

يدفع
الزبون
DOIT
SARL ARYJ IMPORT EXPORT
CITE MOHAMMED BEKALEM GROUPE
N: 20 LOT NO. 08 DAR EL BEIDA
ALGER
CODE : 909965

REGL.PAR:100716-TRANSIT ADEL

مرجع: 2019/ 19/ 012001/ 380021/ G0922342 Avis No : 2019 / 470
RÉFÉRENCE
الرسو: 2019/ 19
ESCALE
السفينة: السفر: 037
VOYAGE
NAVIRE
ميناء القدوم: الناقل: IGNAZIO MESSINA
ARMATEUR
ميناء الوصول: تاريخ الوصول: 13/03/2019
تاريخ المغادرة:
HOLANDIA
GENOA
ALGER

المحتويات	تعيين	المبلغ
CAU	CAUTION CONTENEUR 0 de 20' 1 de 40' Mode Regl. REGLEMENT CAUTION/CHQ BADR No Chèque 6480272 Nom Emet. TRANSIT ADEL	320000.00

CAISSE
02 AVR. 2019
GEMA - SPA
AGENCE MARITIME D'ALGER-DJAZAIR

H.T. السعر الإجمالي دون رسم		320000.00
T.V.A. الرسم على القيمة المضافة		
T.T.C. السعر الإجمالي مع كل الرسوم		320000.00

يحدد هذا المبلغ بقيمة:
مسؤول الصندوق
LE 02/04/2019

R.C N° 99 B 000 8576
N.I.F: 099916000857642
N° d'Article : 16 013 830 021
SGS
02, Rue Jawaharlal Nehru (ex, Béziers) - Alger 16000 B.P 386 Grande Poste Alger - ALGERIE
Tél. : +213 (0) 21 747 300 / Fax : +213 (0) 21 747 673
E-mail : gemade@gema-group.com / Site web: www.gema-group.com

Annexe n°III.8 : La facture commerciale



gema
الشركة العامة للخدمات البحرية
Générale Maritime

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة النقل
Ministère des Transports
المجمع الجزائري للنقل البحري
Groupe Algérien de Transport Maritime

الشركة العامة للخدمات البحرية
Générale Maritime
EPE / Gema - Spa, au capital de: 327 900 000 DA

وكالة: ALGER
عنوان: 02, RUE JAWAHARLAL-NEHRU
هاتف: 021 71.93.27/66
021 71.93.14
021 71.93.54
البريدالإلكتروني:
فاكس:
رقم: FACTURE : IMPORT
تاريخ: 2019 1353
02/05/2019

يدفع الزبون
DOIT
EURL EN-CO-RE
CITE 618 LOGTS BATIMENT 02
BLOC A MOHAMMADIA ALGER
ALGER
CODE : 300600
REGL.PAR:300600-EURL ENCORE ENTREPRISE DE
CB:BADR AGENCE D'ALGER CPT:0030006006479730000

مرجع: RÉFÉRENCE 2019/ 33/ 012001/ 380021/ G0936107 Avis No : 2019 / 780
الرسو: ESCALE 2019/ 33
السفينة: NAVIRE HOLANDIA
ميناءالقدوم: GENOA
ميناءالوصول: ALGER
السفر: VOYAGE 096
الناقل: ARMATEUR IGNAZIO MESSINA
تاريخ الوصول: 21/04/2019
تاريخ المغادرة:

المبلغ	تعيين	المحتويات
738.99	PEAGES	PEA
2000.00	FRAIS DE DOCUMENTATION	FD
1000.00	Timbre sur BL	TIMBL
29790.00	FRAIS MANUTENTION PORT	FMP
1500.00	FRAIS INTERVENTION AGENCE	FIA
	No Chèque : 9206982	

TRANSIT LAHREM - N
ALGER
Tél/Fax: 023 82 02 49
Agrément N°: 20088
Cité 618 Logts Bt 28 N°10 - 11 Le Mohammadia

GEMA - SPA
AGENCE MARITIME D'ALGER-DELTA
02 MAI 2019
AISSE

35028.99	H.T. السعرالإجمالي دون رسم
6099.00	T.V.A. الرسم على القيمةالمضافة T.V.A. au taux de 19.00 P/C
41127.99	T.T.C. السعرالإجمالي مع كل الرسوم

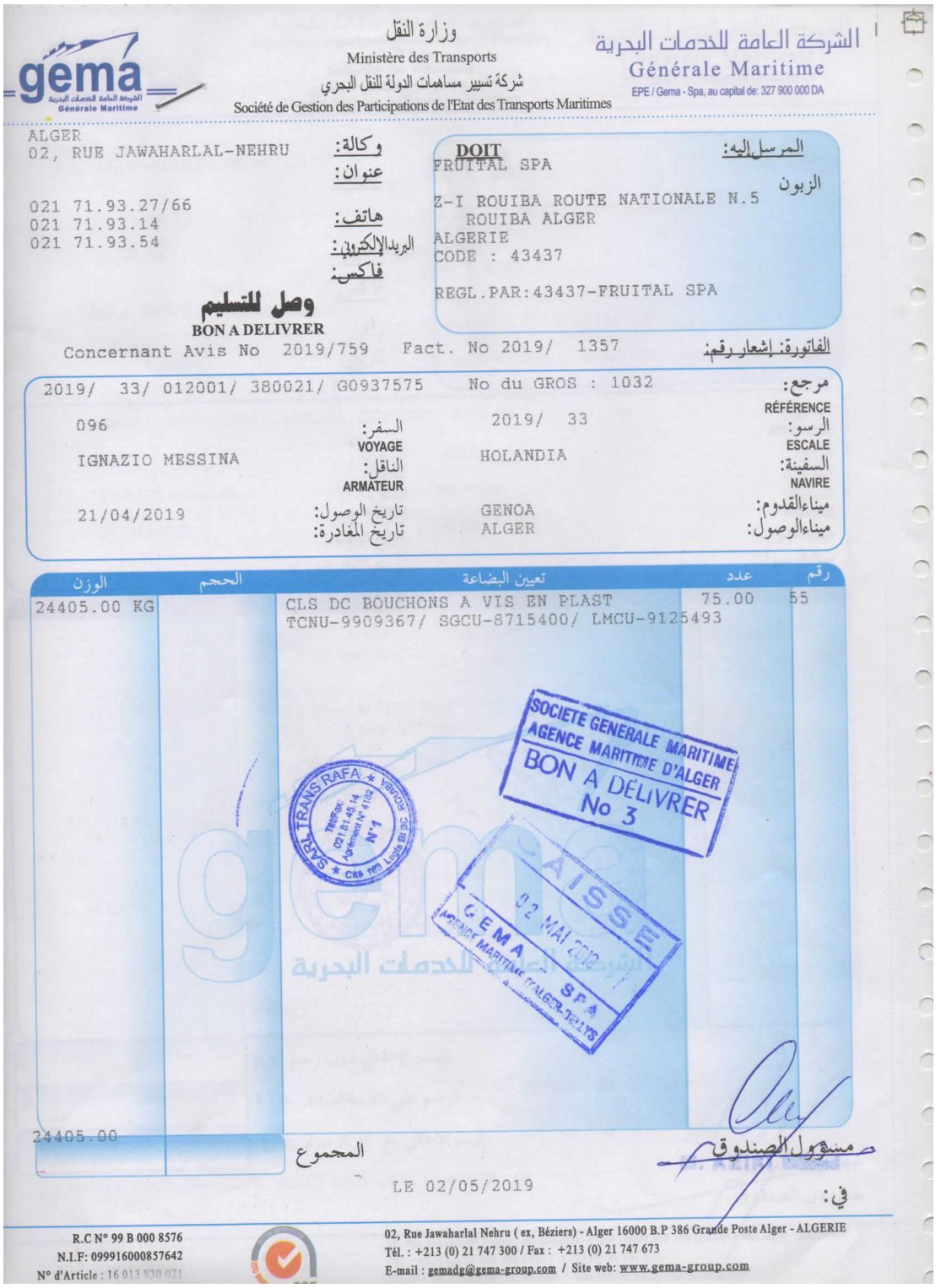
QUARANTE UN MILLE CENT VINGT SEPT DA
Et 99 Cts

يحددهذاالمبلغ بقيمة:
مسؤول الصندوق

R.C N° 99 B 000 8576
N.I.F: 099916000857642
N° d'Article : 16 013 830 021

02, Rue Jawaharlal Nehru (ex, Béziers) - Alger 16000 B.P 386 Grande Poste Alger - ALGERIE
Tél. : +213 (0) 21 747 300 / Fax : +213 (0) 21 747 673

Annexe n°III.9 : Bon à délivrer



وزارة النقل
Ministère des Transports
شركة تسيير مساهمات الدولة للنقل البحري
Société de Gestion des Participations de l'Etat des Transports Maritimes

الشركة العامة للخدمات البحرية
Générale Maritime
EPE / Gema - Spa, au capital de: 327 900 000 DA

ALGER
02, RUE JAWAHARLAL-NEHRU

وكالة:
عنوان:

021 71.93.27/66
021 71.93.14
021 71.93.54

هاتف:
البريد الإلكتروني:
فاكس:

المرسل إليه: الزبون
DOIT
FRUITAL SPA
Z-I ROUIBA ROUTE NATIONALE N.5
ROUIBA ALGER
ALGERIE
CODE : 43437
REGL.PAR:43437-FRUITAL SPA

وصل للتسليم
BON A DELIVRER

الفاتورة: إشعار رقم: Concernant Avis No 2019/759 Fact. No 2019/ 1357

مرجع: RÉFÉRENCE: 2019/ 33/ 012001/ 380021/ G0937575 No du GROS : 1032

الرسو: ESCALE: 2019/ 33
السفينة: NAVIRE: HOLANDIA
السفر: VOYAGE: 096
الناقل: ARMATEUR: IGNAZIO MESSINA
ميناء القدوم: GENOA
ميناء الوصول: ALGER
تاريخ الوصول: 21/04/2019
تاريخ المغادرة:

رقم	عدد	تعيين البضاعة	الحجم	الوزن
55	75.00	CLS DC BOUCHONS A VIS EN PLAST TCNU-9909367/ SGCU-8715400/ LMCU-9125493		24405.00 KG
		المجموع		24405.00

SOCIETE GENERALE MARITIME
AGENCE MARITIME D'ALGER
BON A DÉLIVRER
No 3

SARL TRANS RAFA
CAISSE
02 MAI 2019
GEMA SPA

مسؤول الصندوق

في: LE 02/05/2019

R.C N° 99 B 000 8576
N.I.F: 099916000857642
N° d'Article : 16 013 830 021

02, Rue Jawaharlal Nehru (ex, Béziers) - Alger 16000 B.P 386 Grande Poste Alger - ALGERIE
Tél. : +213 (0) 21 747 300 / Fax : +213 (0) 21 747 673
E-mail : gemadg@gema-group.com / Site web: www.gema-group.com

Annexe n°III.10 : Bon de mise à quai

1998

3

الشركة العامة للخدمات البحرية

Société Générale Maritime

LA PRESENCE INDISPENSABLE
DU CHARGEUR A L'EMBARQUEMENT

gema

N° 190411

Siège Social : 2, Rue Bézier-Alger

Agence de : **GEMA AGENCE D'ALGER**
Remis par : **GEMA AGENCE D'ALGER**
Pour compte de : **IGNAZIO MESSINA**
Pour être chargé sur : **MV HOLANDIA ETA 20/04/2019, VGE 096/19 QUAI 22pc**
A destination de **GENOA**

CONTROLE SOUCHE D'EMBARQUEMENT

MISE A QUAI

Aux clauses et conditions des connaissements de l'Armateur maritime dont le chargeur déclare avoir pris connaissance et qu'il accepte entièrement

LISTING N° 01 | **60 CONTENEURS VIDES 20 PIEDS**

Marque Numéros	Marque Numéros	Marque Numéros	Marque Numéros	Marque Numéros
LMCU1113808	TTNU1764505	LMCU1182162	LMCU1115333	
OCEU0111132	LMCU1195365	LMCU1083560	LMCU1211316	
LMCU1216046	TEMU3598340	LMCU1166829	LMCU1064658	
TGHU0871200	LMCU1125809	LMCU1134781	LMCU1158968	
XINU1142823	LMCU1135279	LMCU1169520	LMCU1115210	
TGHU0487149	EMCU3819078	LMCU1179765	TGHU0954346	
LMCU1185897	LMCU1175163	LMCU1118081	LMCU1139377	
CAXU3275279	LMCU9003031	LMCU1184360	LMCU1090338	
LMCU1221802	LMCU1181715	CLHU2459177	CAXU3205266	
LMCU1196443	LMCU1111702	TEMU2155500	LMCU1106157	
LMCU1181720	LMCU1249630	LMCU1170686	CAIU2494352	
LMCU1134586	CAIU2132163	LMCU1126148	GLDU5150811	
LMCU1161637	LMCU1102172	LMCU1118857	LMCU1160332	
LMCU1218563	CAXU6446159	LMCU1068355	CLHU2729842	
LMCU1196464	LMCU1126430	LMCU1207091	LMCU1238240	

DOUANES ALGERIENNES
IDAC - ALGER PORT
BRIGADE DE MAINTENANCE
VU A L'EMBARQUEMENT
NAVIRE : Holandia
QUAI N° : 22 pc
ALGER PORT LE : 21/04/2019

CONTENEURS VIDES EN RETOUR

Cette déclaration, signée par le chargeur, doit être remise à la Société avant tout dépôt de marchandise à quai

Les marchandises sont remises aux conditions indiquées

Au verso, que les chargeurs déclarent accepter

UNE DECLARATION PAR CONNAISSEMENT

Alger, le 21/04/2019

signature et cachet du chargeur

الشركة العامة للخدمات البحرية
Société Générale Maritime
GEMA EPE / SPA
Agence Maritime d'Alger
Département Logistique
Export Conteneurs Vides
BON A EMBARQUEMENT

Annexe n°III.11 : Sailling repport

FM :ALGER 02, RUE JAWAHARLAL-NEHRU
Date : 05/02/2019
TO : IGNAZIO MESSINA GOA

Loading.Report.
HOLANDIA
33
04/24/2019

1	AMFU	X	8753874	X	LE	
2	CAIU	X	2132163	X	LE	
3	CAIU	X	2252929	X	LE	
4	CAIU	X	2362715	X	LF	(FULL)
5	CAIU	X	2494352	X	LE	
6	CAIU	X	2842015	X	LF	(FULL)
7	CAIU	X	3372908	X	LF	(FULL)
8	CAIU	X	3389670	X	LF	(FULL)
9	CAXU	X	3205266	X	LE	
10	CAXU	X	3275279	X	LE	
11	CAXU	X	6446159	X	LE	
12	CAXU	X	7272133	X	LE	
13	CAXU	X	7428490	X	LE	
14	CAXU	X	7440659	X	LE	
15	CAXU	X	7462730	X	LE	
16	CAXU	X	8028857	X	LE	
17	CLHU	X	2355450	X	LF	(FULL)
18	CLHU	X	2459177	X	LE	
19	CLHU	X	2729842	X	LE	
20	CLHU	X	3464687	X	LF	(FULL)
21	CLHU	X	4448063	X	LE	
22	CLHU	X	8261960	X	LE	
23	CLTU	X	5846048	X	LE	
24	CXDU	X	1057418	X	LF	(FULL)
25	ECMU	X	9449601	X	LE	
26	EGHU	X	3094813	X	LF	(FULL)
27	EISU	X	9019624	X	LE	
28	EMCU	X	3819078	X	LE	
29	FCIU	X	2541848	X	LE	
30	FCIU	X	8368262	X	LE	
31	FCIU	X	8611330	X	LE	
32	FSCU	X	4265692	X	LE	
33	FSCU	X	6430559	X	LE	
34	FSCU	X	7324187	X	LF	(FULL)
35	GETU	X	5936006	X	LE	
36	GLDU	X	5150811	X	LE	
37	GLDU	X	5218779	X	LE	
38	GSIU	X	4342512	X	LE	
39	HJCU	X	1659016	X	LE	
40	HJCU	X	8429611	X	LF	(FULL)
41	HMSU	X	4505939	X	LE	
42	LMCU	X	0440149	X	LE	
43	LMCU	X	0451858	X	LE	
44	LMCU	X	0457223	X	LE	
45	LMCU	X	0463170	X	LE	
46	LMCU	X	0463566	X	LE	
47	LMCU	X	0472336	X	LE	
48	LMCU	X	0473374	X	LE	
49	LMCU	X	0476115	X	LE	
50	LMCU	X	0476178	X	LE	

Annexe n°III.12 : Guide d'entretien n°1

Pour mener à bien notre recherche sur la gestion de conteneurs comme levier d'optimisation dans le transport maritime de marchandises, nous avons effectué des entretiens au niveau de votre agence maritime. Nous vous remercions pour le temps consacré pour répondre à nos questions et pour votre contribution à réaliser notre enquête.

Particulièrement, cet entretien a pour but de comprendre le caractère logistique du conteneur, ainsi que les frais engendrés par son utilisation.

Fonction de l'interviewé :	Chef département logistique chez **GEMA**

Question 01 : Quels sont les outils et les supports informatiques que vous utilisez pour gérer les conteneurs ?

Pour gérer les conteneurs, nous utilisons un système d'informatique intégré T.S.A qui permet la bonne gestion du flux conteneurisés et l'enregistrement de toutes les opérations avant, durant et après l'escale du navire. Ainsi qu'autres outil pour la circulation d'informations entre les différents départements de l'agence, avec l'armateur et avec les clients.

Question 02 : Quels sont les frais supportés par l'agence maritime ?

Les frais supportés par l'agence sont facturés à l'armateur, ils concernent les frais portuaires à l'embarquement du navire ; frais de pilotage, remorquage, droits à quai et droits de navigation. Par contre, les frais de débarquement des conteneurs du navire à quai, le magasinage, frais de transport avant restitution et les coûts de fourche sont à la charge du réceptionnaire. GEMA supporte rarement les frais de réparation quand ils ne sont pas significatifs et s'il s'agit d'un client important.

Question 03 : Comment procédez-vous au calcul des surestaries ?

Pour procéder au calcul des surestaries, nous basons sur la franchise qui est négociée au port de chargement. Celle-ci varie entre 7 et 45 jours. Les surestaries sont facturées dès le premier jour qui suit l'expiration de la franchise accordée au client, pour lui aviser du dépassement du délai de franchise, nous lui envoyons une relance chaque semaine qu'il devra régler sa facture de surestaries sachant que le montant est transféré à l'armateur.

Question 04 : Quels sont les principaux problèmes rencontrés dans la gestion de conteneurs ?

Le problème majeur que nous rencontrons dans la gestion des conteneurs n'est autre que la non-restitution des conteneurs, car il sera difficile à manipuler et maîtriser le conteneur quand il se trouve chez le client. D'autres problèmes aussi, l'endommagement des conteneurs.

Annexe n°III.13 : Guide d'entretien n°2

Pour mener à bien notre recherche sur la gestion de conteneurs comme levier d'optimisation dans le transport maritime de marchandises, nous allons effectuer des entretiens au niveau de votre agence maritime. Nous vous remercions pour le temps consacré pour répondre à nos questions et pour votre contribution à la réalisation de cette enquête.

Particulièrement, cet entretien a pour but de connaitre les différents litiges rencontrés dans le transport maritime de marchandises et dans l'utilisation du conteneur.

Fonction de l'interviewé :	Responsable litiges et contentieux chez **GEMA**

Question 01 : Quels sont les cas de litiges que vous traitez en général, et particulièrement ceux qui surviennent dans l'usage de conteneurs ?

Les litiges concernant les dommages subis sur le navire et les conteneurs, le navire lors de son accostage, quand il y'a un mauvais temps, il peut se percuter contre le quai ce qui cause son endommagement. Quant au conteneur, il peut être endommagé à cause des incidents liés aux opérations de manutention.

Question 02 : Comment procédez-vous en cas de dommage de conteneur ?

En cas d'endommagement d'un conteneur, nous procédons à une expertise en avisant toutes les parties concernées pour la traçabilité du dommage, ensuite le constat de l'expert définit le responsable qui doit prendre en charge les frais de réparation.

Question 03 : Quelles sont les causes et les conséquences de l'immobilisation des conteneurs ?

Plusieurs causes peuvent être à l'origine de l'immobilisation des conteneurs, les clients peuvent avoir un problème de retard ou de manque de documentation, ou encore un problème financier. Ce qu'il leurs empêche de dédouaner leurs marchandises. D'autre part, la méconnaissance des clients du règlement entraîne un refus de domiciliation où un saisie

de marchandise par la douane. L'immobilisation des conteneurs est très coûteuse, lorsqu'il s'agit d'une marchandise avariée car cette dernière elle doit être détruite, et les coûts de destruction sont très élevés. Les clients peuvent aussi abandonner leurs marchandises à cause de l'immobilisation ce qui lui entraîne une grande perte ainsi que la non-restitution des conteneurs lui engendre le payement des frais davantage. En ce qui concerne les conséquences d'immobilisation sur l'armateur, ce dernier ne peut donc récupérer ou restituer ses conteneurs ce qui signifie un manque à gagner.

Question 04 : Selon vous, comment peut-on réduire le temps d'immobilisation des conteneurs ?

Pour réduire le temps de l'immobilisation, l'agence ne peut rien y faire car les conteneurs immobilisés sont sous le contrôle des douanes et toutes les demandes de restitution des conteneurs sont restées sans aucune réponse, mais il vaut mieux éviter tout ce qui cause l'immobilisation des conteneurs et c'est au client de veiller sur les nouveaux règlements.

Question 05 : Quelles sont les conséquences des retards dans les délais de restitution des conteneurs ?

Le retard de la restitution des conteneurs se répercute d'abord sur l'Etat, il est considéré comme une perte sèche pour l'économie nationale car c'est une devise et un fond non justifié qui se transfèrent. Ensuite sur l'armateur, car la non-restitution affecte la productivité des conteneurs donc un manque à gagner.

Annexe n°III.14 : Guide d'entretien n°3

Pour mener à bien notre recherche sur la gestion de conteneurs comme levier d'optimisation dans le transport maritime de marchandises, nous allons effectuer des entretiens au niveau de votre agence maritime. Nous vous remercions pour le temps consacré pour répondre à nos questions et pour votre contribution à réaliser notre enquête.

Particulièrement, cet entretien a pour but de connaître la procédure de programmation de l'arrivée du navire et l'impact du choix du terminal sur les opérations portuaires.

Fonction de l'interviewé :	Responsable shipping chez **GEMA**

Question 01 : Comment procédez-vous pour programmer l'arrivée du navire ?

Avant l'arrivée du navire, nous recevons l'ETA (Estimated Time Arrival) par l'armateur, l'évènement qui déclenche toute l'opération, nous préparons par la suite notre plan d'accostage des navires pour la commission de placement qui est organisée au niveau de la capitainerie et assistée par toutes les compagnies maritimes. Les quais sont accordés selon un ensemble de critères : le tirant d'eau, premier arrivé premier servi, etc. Quand le quai est accordé, le navire en rade entre pour accoster et les opérations débutent.

Question 02 : Quelles est la durée moyenne de séjour du navire en rade et à quai ?

La durée moyenne de séjour du navire en rade se varie entre un et deux jours. Quant à son séjour à quai est de trois à cinq jours

Question 03 : Quel est l'état des quais au port d'Alger ?

Les quais du port d'Alger sont bien construits sauf qu'ils ne sont pas adaptés à la charge à cause du manque d'espace, ce qui fait retarder l'embarquement ou le débarquement des conteneurs.

Question 04 : Quel est l'impact du choix de la capitainerie quant au choix du port de déchargement sur le déroulement des opérations portuaires ?

Il n'existe pas vraiment un impact considérable, les deux entreprises portuaires que ce soit l'EPAL ou le DP World, possèdent la même infrastructure qui mène à bien le déroulement des opérations au niveau du terminal.

Question 05 : Quels sont les problèmes rencontrés au niveau du port d'Alger ?

Les problèmes rencontrés quotidiennement au niveau du port d'Alger sont des problèmes techniques liés à la manutention, cela entraîne les dommages. Ainsi que les deux entreprises portuaires EPAL ou DP World ne possèdent pas des ateliers de réparation donc elles ne réparent pas les conteneurs endommagés et même lorsque les dommages subis sur les navires, nous ne somme pas remboursés.

Annexe n°III.15 : Guide d'entretien n°4

Pour mener à bien notre recherche sur la gestion de conteneurs comme levier d'optimisation dans le transport maritime de marchandises, nous avons effectué des entretiens au niveau de votre agence maritime. Nous vous remercions pour le temps consacré pour répondre à nos questions et pour votre contribution à réaliser notre enquête.

Particulièrement, cet entretien a pour but de connaître la procédure de programmation de l'arrivée du navire et l'impact du choix du terminal sur les opérations portuaires.

Fonction de l'interviewé :	Responsable marketing chez **GEMA**

Question 01 : Quels sont les critères que les clients sollicitent le plus souvent ?

En premier lieu, les clients cherchent toujours un tarif de fret préférentiel et ils demandent si les frais de transport sont négociables. Ensuite, pour eux, le Transit Time est un critère très important, ils veulent savoir si leurs marchandises arrivent rapidement du port de chargement jusqu'au port de déchargement et le dernier critère, les clients prennent en considération aussi la qualité de prestation donc nous sommes toujours à l'écoute de leurs besoins dans le but de l'amélioration de la qualité de nos services et pour garantir leur satisfaction.

Question 02 : Les clients reçoivent-ils leurs marchandises dans les délais prévus ?

Généralement, les clients reçoivent leurs marchandises à temps, mais quelques fois, les intempéries empêchent la disponibilité du navire dans les délais prévus ce qui engendre le retard de réception.

Question 03 : Quels sont les problèmes habituellement rencontrés avec les clients ?

Le seul problème que nous rencontrons avec les clients c'est lorsqu'ils ne reçoivent pas leurs marchandises à temps. Certains clients commencent à faire des réclamations mais ils restent toujours fideles à la compagnie.

Annexe n°III.16 : Guide d'entretien n°5

Pour mener à bien notre recherche sur la gestion de conteneurs comme levier d'optimisation dans le transport maritime de marchandises, nous avons effectué des entretiens au niveau de votre agence maritime. Nous vous remercions pour le temps consacré pour répondre à nos questions et pour votre contribution à réaliser notre enquête.

Particulièrement, cet entretien a pour but de connaître la procédure de programmation de l'arrivée du navire et l'impact du choix du terminal sur les opérations portuaires.

Fonction de l'interviewé :	Chef département TCs vides chez **FILTRANS**

Question 01 : Comment procédez-vous à la gestion des conteneurs vides ?

La gestion des conteneurs vides se fait grâce à une équipe de professionnel et à l'aide des outils informatiques qui permet de gérer les flux des conteneurs vides, de leur arrivée jusqu'à leur sortie du parc à vide en restant toujours en contact avec l'armateur et son représentant qui doivent recevoir des états journaliers du mouvement des conteneurs vides.

Question 02 : Quelles sont les parties avec lesquelles vous êtes en constante relation ?

Toutes les informations concernant les conteneurs vides, sont partagées avec le port d'Alger d'un côté, et avec l'armateur ou son représentant de l'autre côté. Ainsi que la mise à disposition nous met en relation indirecte avec les clients, ils doivent d'abord passer par l'agence maritime qui nous communique par ma suite les informations nécessaires par messagerie.

Question 03 : Comment procédez-vous dans le cas où le conteneur restitué est endommagé ?

Dans le cas où le conteneur restitué est endommagé, notre expert prend des photos du conteneur, prépare son rapport et l'envoie au département logistique de GEMA pour qu'elle procède à une expertise et définir le responsable. Si le dommage n'est pas significatif. FILTRANS le répare automatiquement sinon il attend l'accord de l'agence maritime pour la réparation.

Question 04 : Quels sont les principaux problèmes survenus dans la gestion des conteneurs vides ?

Lorsque nous avons une énorme quantité des conteneurs vides à transférer, le manque du matériel entraîne un retard de transfert, cela implique des problèmes avec l'armateur ou avec son représentant. Aussi les problèmes techniques qui peuvent bloquer les opération au niveau du parc à vide.

Annexe n°III.17 : Le questionnaire

Bonjour,

Dans le cadre de l'élaboration d'un mémoire de Master en Affaires Internationales, à l'école des Hautes Etudes Commerciales (HEC Alger ex INC), nous vous prions de bien vouloir répondre à ce questionnaire, relatif à la gestion de conteneurs dans l'optimisation du transport maritime de marchandise.

Vos informations resteront anonymes et utilisées à des fins de recherche académique.

Identification

Etes-vous un :

Importateur

Exportateur

Les deux

1. Quelles sont les compagnies maritimes que vous connaissez ?

……..

2. Dans l'opération d'importation, recevez-vous votre marchandise dans les délais ? :

Oui

Non

3. Dans la plupart des cas, recevez-vous votre marchandise dans un bon état ? :

Oui

Non

4. Si non, quelles sont les causes habituelles ? :

……

……

5. Dans l'opération d'exportation, les conteneurs sont-ils mis à votre disposition dans les délais souhaités ? :

Oui

Non

6. Les conteneurs mis à votre disposition sont-ils toujours en bon état ? :

Oui

Non

Table de matières

Dédicace

Remerciements

Résumé

Liste des tableaux

Liste des figures

Liste des abréviations

Introduction générale…..……..…….....2

Chapitre I : Le transport maritime des marchandises……...……....5

Section 1 : Les principes de base du transport maritime…….....7

1. Présentation du transport maritime…….....7
   1.1.Approche historique du transport maritime…….……...…7
   1.2.Définition du transport maritime…….……...8
   1.3.Différents types de transport maritime……...9
      1.3.1. Service de ligne régulière……...9
      1.3.2. Tramping……...10
   1.4.Les avantages et les inconvénients du transport maritime ……..12
      1.4.1. Les avantages ……...12
      1.4.2. Les inconvénients……..13
2. L'organisation et la chaîne logistique du transport maritime……..14
   2.1.Les auxiliaires du transport maritime……....14
   2.2.Les techniques de transport maritime……....17
      2.2.1. Le navire……....17
         2.2.1.1.Définition du navire……17
         2.2.1.2.Types de navire……....18
            2.2.1.2.1. Les navires spécialisés……..18
            2.2.1.2.2. Les navires non spécialisés……...18
      2.2.2. L'équipement portuaire……..20
3. Les incoterms ……...21
   3.1.Définition d'incoterms……....21
   3.2.Les incoterms maritimes……22
4. Les documents du transport maritime……...23
   4.1.Le connaissement……..…..23
   4.2.Autres documents liés au transport maritime…….....25

Section 2 : Le cadre législatif et réglementaire du transport maritime…….....27

1. Conventions et lois du transport maritime.……...27
1.1.Convention de Bruxelles…….....27
1.2.Les Règles de Hambourg…….....28
1.3.Les Règles de Rotterdam…….....29
2. Contrat du transport maritime…….....29
3. Les principaux risques du transport maritime…….....30
3.1.Les avaries simples ou particulières…….....31
3.2.Les avaries communes……..…….....31
4. L'assurance maritim……...……...…31
4.1.Le contrat d'assurance...……....32
4.2.Les garanties de l'assurance maritime…….....32
4.2.1. Les garanties tout risques…….....32
4.2.2. Les garanties FAB sauf…….....32
4.2.3. Les garanties « risque de guerre et assimilé »…….....33
4.3.Les différentes polices d'assurance de marchandises……..……...…….....33
4.3.1. La police flottante…….....33
4.3.2. La police au voyage…….……...…34

Chapitre II : La conteneurisation et l'acheminement du conteneur.....……..….36

Section 1 : Les fondements de base de la conteneurisation ……..……...…….38

1. Présentation de la conteneurisation……..…….....38
1.1.L'historique et l'évolution de la conteneurisation..……...….....38
1.2.Définition de la conteneurisation…….……39
2. Le conteneur……..……40
2.1.Définition.…….……...40
2.2.Types de conteneur…….....41
2.3.Le marquage du conteneur…….....43
3. Les différentes modalités d'expédition du conteneur…….....45
3.1.FCL/FCL…….……....46
3.2.LCL/LCL…….……....47
3.3.FCL/LCL…….……....47
3.4.LCL/LCL…….……48
4. Les avantages et les inconvénients de la conteneurisation.……....49
4.1.Les avantages…….....49
4.2.Les inconvénients……..50

Section2 : l'acheminement du conteneur……..52

1. Processus de la zone d'opérations portuaire…….....52
1.1.Processus de déchargement des navires…….....52
1.2.Processus de chargement…….....53
2. Processus de la zone d'opérations terrestre…….54
2.1.Identification des camionneurs et traitement d'opérations portuaires …….54

2.2.Processus de réception par camion…….....55
2.3.Processus de livraison…….....56
3. Processus de la zone de stockage du terminal…….....57
3.1.Remaniement des conteneurs…….....57
4. Les flux d'informations……...58
4.1.Les flux d'information en amont du terminal……...58
4.2.Les flux d'information en aval du terminal……...58
4.3.Les flux d'information en interne du terminal……...59

Chapitre III : Le suivi du mouvement des conteneurs par SPA GEMA…….....62

Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil « GEMA »…….....63

1. Création de GEMA…….....63
1.1.L'historique……...63
2. Domaine d'activité……..64
2.1.Consignation des navires……...64
2.2.Consignation des conteneurs…….....66
2.3.Affrètement en ligne régulière……...66
2.4.Affrètement maritime en tramping…….....66
3. L'environnement de GEMA…….....67
3.1.Les clients de la société…….67
3.2.La présence de GEMA au niveau des ports…….....67
3.3.Les sociétés filiales et les prises de participation de GEMA…….....67
3.3.1. Les filiales…….67
3.3.2. Les prises de participation……68
3.4.Les concurrents……69
4. Le pouvoir de GEMA……69
4.1.Moyens et matériels du groupe GEMA……69
4.2.Certification de GMA…….....69
4.3.Politique de tarification……70
4.4.Plan de développement……70
5. Structure organisationnelle de GEMA……71
5.1 Statut organique……72

Section 2 : Le suivi du mouvement de conteneurs …….....74

1. Le cycle de conteneur…….....74
2. Procédures de suivi des conteneurs par GEMA…….....75
3. Acheminement des conteneurs vides à parc à vide FILTRANS…….....78
4. Suivi d'une escale au sein de GEMA…….....79
4.1.Les caractéristiques techniques du navire étudié…….....79
4.2.Préparation d'escale et programmation du navire……..80
4.3.L'accostage du navire……82
4.4.La gestion commerciale de marchandises et des conteneurs……..….....83
4.5.L'apurement de l'escale……..….....84

Section 3 : Enquête dur la gestion des conteneurs ……..……88

1. L'objectif de l'enquête……...…….88
2. L'enquête par entretien……...……..88
   2.1.Le déroulement d'entretien……...…….88
      2.1.1. 1er guide d'entretien…….....89
      2.1.2. 2ème guide d'entretien…….89
      2.1.3. 3ème guide d'entretien…….89
      2.1.4. 4ème guide d'entretien…….89
      2.1.5. 5ème guide d'entretien…….89
   2.2.Présentation des interviewés…….....90
   2.3.Méthode de traitement des données…….....91
3. Présentation d'enquête par questionnaire…….....91
   3.1.Population de l'enquête…….....92
4. Interprétation des résultats …….....92
   4.1.Discussion des résultats des entretiens…….....92
      4.1.1. L'analyse des entretiens…….....92
      4.1.2. Synthèse des résultats…….....95
   4.2.Discussion des résultats du questionnaire……..97
      4.2.1 Traitement des données ……...……..97
         4.2.1.1.L'identification des clients…….....97
         4.2.1.2.Opération d'importation…….....100
         4.2.1.3.Opération d'exportation…….....102
      4.2.2. Synthèse des résultats……...105

Conclusion générale……107

Bibliographie

Glossaire maritime

Liste des annexes

Table des matières