

**ECOLE DES HAUTES ETUDES COMMERCIALES**

**EHEC**

**Mémoire de fin de Cycle pour l'obtention du diplôme de Master en**

**Sciences Commerciales**

**Option : Affaires Internationales**

**THEME :**

**ANALYSE DE LA CONTRIBUTION  
DES PORTS AUX ÉCHANGES  
COMMERCIAUX INTERNATIONAUX  
ETUDE DE CAS : PORT DE DJEN DJEN**

**Élaboré par :**

**M<sup>lle</sup>. BENMAKHLOUF Amina**

**Encadré par :**

**M<sup>me</sup>. DJEMA Hassiba**

**Professeur à EHEC Alger**

**3<sup>ème</sup> promotion**

**Juin 2016**



**ECOLE DES HAUTES ETUDES COMMERCIALES**

**EHEC**

**Mémoire de fin de Cycle pour l'obtention du diplôme de  
Master en**

**Sciences Commerciales**

**Option : Affaires Internationales**

**THEME :**

**ANALYSE DE LA CONTRIBUTION  
DES PORTS AUX ÉCHANGES  
COMMERCIAUX INTERNATIONAUX  
ETUDE DE CAS : PORT DE DJEN DJEN**

**Élaboré par :**

**M<sup>lle</sup>. BENMAKHOLOUF Amina**

**Encadré par :**

**Mme. DJEMA Hassiba**

**3<sup>ème</sup> promotion**

**Juin 2016**

## ملخص:

إن التجارة الدولية في سياق عالمي متغير باستمرار (انتشار اتفاقيات التجارة الحرة، المنافسة بين الشركات الأجنبية الاقتصادية، وما إلى ذلك)، وانفتاح الاقتصاد يخلق منافسة شرسة لوحدة الإنتاج المحلي. وقد شجع هذا كله على حركة البضائع دولياً عن طريق البحر.

الهدف من هذا البحث هو محاولة التوصل إلى فهم أفضل لتطور التجارة الدولية من خلال حركة الموانئ، مع مزيد من التركيز على العملية والعراقيل التي يمكن أن تؤثر و تمدد وقت تفريغ البضائع في ميناء جن جن.

لقد أخذنا بعين الاعتبار الجانب النظري من أجل تحليل المعلومات المتاحة، كما أجرينا مقابلات مع مسؤولين في مصلحة الاستغلال.

في إطار هذا البحث، تمكننا من تقديم اقتراحات من أجل تحسين فعالية عملية تفريغ البضائع المختلفة على مستوى مصلحة الاستغلال.

**الكلمات المفتاحية:** تجارة دولية، نقل بحري، حركة الموانئ، الصعوبات، عملية تفريغ البضائع.

## **Résumé :**

Le commerce international évolue dans un contexte global en continuelle mutation (multiplication des accords de libre-échange, concurrence des économies des entreprises étrangères, etc.), et l'ouverture de l'économie crée une concurrence acharnée pour les unités productrices nationales. Tout ça a encouragé la circulation des marchandises à l'international par voie maritime.

À cet effet, le but de cette recherche est d'essayer d'adopter une contribution à une meilleure compréhension de l'évolution des échanges internationaux à travers le trafic portuaire, avec une plus de concentration sur le processus et les défaillances qui peuvent entraver et élargir le temps de déchargement des marchandises au sein du port de Djen Djen.

La littérature a été prise en considération dans cette recherche, il était vu nécessaire d'analyser les données dont dispose le port, ainsi, nous avons interviewé les responsables de la direction de l'exploitation.

Au terme de cette recherche, des suggestions peuvent être formulées, pour améliorer l'efficacité du processus de déchargement de diverses marchandises au sein de la direction de l'exploitation.

**Mots clés :** Commerce international, voie maritime, trafic portuaire, les défaillances, le processus de déchargement.

## **Abstract :**

The international economy operates in a continually changing global context (proliferation of free trade agreements, competition from economies of foreign companies, etc.), and the opening of the economy creates fierce competition for national production units. All this encouraged the movement of goods internationally by sea.

For this, the purpose of this study is to try to adopt a contribution to a better understanding of the evolution of international trade through the port traffic, by focusing on the process and then shortcomings that can broaden the lead time of unloading in port of Djen Djen.

Research literature is reviewed in this research, it was seen necessary to analyze the data port available, and we interviewed those responsible of operating department.

Then the research continues with discussion and proposing, in order to improve the work efficiency in operating department.

**Key words :** International trade, maritime transport, port traffic, failures, unloading goods.

# *Dédicace*

*Cette thèse est consacrée à mes parents, et surtout ma mère, pour ses prières et pour sa foi inébranlable dans ma réussite,*

*Que Dieu te préserve en bonne santé et te prête  
longue vie.*

*À mes chers frères et sœurs : Nadji ; Mohamed ;  
Rofia et Wissam,*

*À ma petite "Alaa",*

*À "Islam" pour son aide et ses grands encouragements*

*À ma adorable "Asma",*

*À toute personne que j'aime et qui m'aime.*

*...Amin@*

# REMERCIEMENT

*Tout d'abord, je remercie Dieu tout-puissant pour nous donner foi en lui et la force de réaliser ce travail.*

*Je tiens à exprimer vive reconnaissance à M<sup>me</sup>. "DJEMA Hassiba " qui a assumé la charge de me diriger et de m'encadrer durant ce travail, ma dette est particulièrement grande pour ses précieux conseils et directives.*

*Cette thèse ne serait pas possible sans le soutien du département d'exploitation:*

*Je voudrais en particulier exprimer ma gratitude au chef du département de manutention et acconage Mr. "BOUDJEDRA Messaoud " et au chef de service de manutention et acconage Mr. "BOUTAA Redouane" pour leurs intérêt à mon sujet,*

*Il est un plaisir de remercier Mr. "DEBBACHE Housseem", Mr. "SAMAH Lokmane" et Mr. "LOURCI Kamel " pour leur volonté de m'aider ce qui a rendu possible cette étude.*

*Enfin, je tiens à remercier tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce présent mémoire.*

## Liste des figures et graphes

<b>Numéro</b>	<b>Titres</b>	<b>Page</b>
I-1	Volume du commerce mondial des marchandises, 2007- 2014	<b>13</b>
I-2	Le processus du paiement	<b>21</b>
I-3	Les acteurs de la transaction internationale	<b>22</b>
II-1	Évolution des trafics portuaires en Algérie, 1981- 2009	<b>56</b>
III-1	L'évolution du trafic portuaire à l'EPJ, 2013- 2014	<b>69</b>
III-2	Trafic marchandises à la sortie / l'EPJ, 2013- 2014	<b>71</b>
III-3	Trafic marchandises à l'entrée / l'EPJ, 2013- 2014	<b>72</b>
III-4	Le temps total du navire au port	<b>79</b>

## Liste des tableaux

<b>Numéro</b>	<b>Titres</b>	<b>Page</b>
I-1	Les deux formes de crédit documentaire	<b>20</b>
I-2	Les deux formes de remise documentaire	<b>21</b>
II-1	Comparaison entre les Incoterms : version 2000 et la version 2010	<b>35</b>
II-2	Les Incoterms multimodaux	<b>38</b>
II-3	Les Incoterms maritimes	<b>39</b>
III-1	La capacité des hangars	<b>62</b>
III-2	Les installations spécialisées	<b>62</b>
III-3	La capacité des entreposages	<b>62</b>
III-4	La capacité des accès	<b>62</b>
III-5	Les caractéristiques d'accostage	<b>63</b>
III-6	Les caractéristiques techniques des postes	<b>63</b>
III-7	Nature de marchandises / Quai	<b>64</b>
III-8	La capacité des équipements	<b>64</b>
III-9	L'évolution du trafic portuaire à l'EPJ, 2003-sep 2015	<b>69</b>
III-10	Trafic marchandises à la sortie / EPJ, 2013-2014	<b>70</b>
III-11	Trafic marchandises à l'entrée / EPJ, 2013-2014	<b>71</b>
III-12	Trafic roulant à l'EPJ, Sep 2014-Sep 2015	<b>72</b>
III-13	Evolution du trafic conteneurisé, 2008-2014	<b>73</b>
III-14	Liste des interviews élaborées pour la recherche	<b>74</b>
III-15	La durée de séjour des navires au quai, 2015	<b>80</b>
III-16	Liste des observations élaborées pour la recherche	<b>86</b>
III-17	Quantité BIG BAG / unité	<b>87</b>
III-18	Tonnage BIG BAG / tonnes	<b>87</b>
III-19	Nombre des équipes de travail	<b>87</b>
III-20	Les outils de contrôle	<b>93</b>

## Liste des abréviations

<b>Abréviation</b>	<b>Signification</b>
<b>MNT</b>	Mesures Non Tarifaires
<b>DI</b>	Déclaration d'Importation
<b>CDF</b>	Contrôle de la Destination Final
<b>GATT</b>	General Agreement on Tariffs and Trade
<b>L'OMC</b>	L'Organisation Mondiale du Commerce
<b>CNUCED</b>	Conférence des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement
<b>FMI</b>	Fonds Monétaire International
<b>OCDE</b>	Organisation de Coopération et de Développement Economique
<b>UE</b>	Union européenne
<b>L'ONU</b>	L'Organisation des Nations Unies
<b>L'ECO</b>	Les pays d'Europe Centrale et Orientale
<b>PVD</b>	Pays en Voie de Développement
<b>SPG</b>	Système de Préférences Généralisées
<b>Credoc</b>	Crédit documentaire
<b>D/P</b>	Documents contre paiement
<b>D/A</b>	Document contre acceptation
<b>TVA</b>	Taxe sur la Valeur Ajoutée
<b>CIV</b>	Conditions Internationales de Vente
<b>CCI</b>	Chambre de Commerce Internationale
<b>GEMA</b>	Société générale maritime
<b>NASHCO</b>	National Shipping Company
<b>M.T.A</b>	La Maghrébine de Transport et Auxiliaire
<b>FILTRANS</b>	International Transit Transport
<b>SOLAS</b>	Safety Of Life At Sea
<b>CMI</b>	Comité Maritime International
<b>OMI</b>	Organisation Maritime Internationale
<b>MSC</b>	Mediterranean Shipping Company
<b>MEPC</b>	Marime Environment Protection Committee
<b>CMI</b>	Comité Maritime International
<b>SNTM-HYPROC</b>	Société Nationale de Transport Maritime des Hydrocarbures et produits chimiques

<b>ENTMV</b>	Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs
<b>CMA</b>	Compagnie Maritime d'Affrètement
<b>CGM</b>	Compagnie Générale Maritime
<b>III<sup>e</sup></b>	3 <sup>ème</sup> siècle
<b>XIII<sup>e</sup></b>	13 <sup>ème</sup> siècle
<b>XIX<sup>e</sup></b>	19 <sup>ème</sup> siècle
<b>XX<sup>e</sup></b>	20 <sup>ème</sup> siècle
<b>PME</b>	Petites et Moyennes Entreprises
<b>EPJ</b>	Entreprise Portuaire Djen Djen -Jijel-
<b>SPA</b>	Société Par Action
<b>m</b>	Mètre
<b>m<sup>2</sup></b>	Mètre carré
<b>ha</b>	Hectar
<b>T</b>	Tonne
<b>Km</b>	Kilomètre
<b>RO/RO</b>	Roll-On/Roll-Of
<b>CV</b>	Contingent Valuation
<b>DED</b>	Direction des Etudes et Développement
<b>DFC</b>	Direction des Finances et Comptabilité
<b>DRH</b>	Direction des Ressources Humaines
<b>DTM</b>	Direction des Travaux et de la Maintenance
<b>D.CAP</b>	Direction Capitainerie
<b>D.E</b>	Direction de l'Exploitation
<b>EPAL</b>	Entreprise Portuaire Alger
<b>PAF</b>	Police des frontières
<b>TP</b>	Terre-plein
<b>ALFAPIPE</b>	Entreprise publique économique algérienne de fabrication de pipe
<b>BEA</b>	Banque extérieur d'Algérie
<b>T.T.T.P</b>	Taxe de transit sur terre –plein
<b>CMA</b>	Code Maritime Algérien
<b>CIAR</b>	Compagnie Internationale d'Assurance et de Réassurance
<b>EVP</b>	Equivalent vingt pieds

# Sommaire

<b>Introduction générale.....</b>	<b>A</b>
<b>Chapitre I : Généralités sur le commerce international.....</b>	<b>5</b>
Section 01 : Les notions fondamentales du commerce international.....	7
Section 02 : Les éléments du contrat commercial international.....	14
Section 03 : Les intervenants au commerce international.....	22
<b>Chapitre II : Le déroulement des opérations du commerce international..</b>	<b>32</b>
Section 01 : Les incoterms liés à l'activité commerciale.....	33
Section 02 : L'auxiliaire au transport maritime.....	41
Section 03 : Les concepts généraux du port.....	49
<b>Chapitre III : Les échanges internationaux au port de Djen Djen.....</b>	<b>59</b>
Section 01 : Présentation de l'entreprise portuaire Djen Djen.....	60
Section 02 : Le déroulement de l'enquête.....	68
Section 03 : Synthèse et suggestions.....	91
<b>Conclusion générale.....</b>	<b>97</b>

# **Introduction générale**

Mondialisation, réglementation, développement des marchés économiques et concurrence, sont les principales caractéristiques du paysage économique international.

Le commerce international qui existe depuis des siècles de par son importance et son utilité, a connu une progression considérable à l'ère de la reconnaissance européenne qui se limite essentiellement aux matières premières. De même, la fin de la Deuxième Guerre Mondiale qui s'accompagnait de libérer les colonies, a conduit à la libéralisation des échanges.

Il n'en demeure bien que le transport joue un rôle essentiel dans le commerce international, c'est un élément stratégique qui met en valeur la compétitivité du l'exportateur. Le transport de marchandises reflète une activité complexe, il englobe plus particulièrement des distances à parcourir, des produits à livrer, à stocker et des délais à respecter.

Aujourd'hui, le transport maritime occupe une place de choix dans les échanges internationaux. C'est le transport de masse par excellence, le plus accessible par son coût, du moment que 90% des marchandises sont transportées par voie maritime.

En parallèle, et suite à l'ouverture du commerce international, les ports sont devenus des maillons centraux dans le transport international des marchandises, et permettent ainsi le rapprochement des marchés économiques à l'échelle mondiale.

À cela s'ajoute l'internationalisation et la croissance de l'économie mondiale qui poussent actuellement l'opérateur économique, acteur principal du commerce international à créer de nouvelles méthodes d'organisation de ses opérations d'importation et d'exportation de marchandises, afin d'obtenir une plus grande performance. D'ici souligne l'interdépendance importante entre les ports et le commerce international.

À l'instar des autres pays, l'Algérie se devait s'intégrer dans le tissu économique mondial par la mise en œuvre de réformes économiques et financières, visant la libéralisation du commerce extérieur. Ces réformes ont eu, bien entendu, une incidence sur l'ensemble des intervenants algériens dans le commerce international (opérateurs économiques, banques, douanes...).

En effet, le trafic portuaire a depuis longtemps maintenu son niveau face aux différents avantages que présentent ses moyens appropriés, à savoir les navires et les installations portuaires, il détient près de 2/3 des échanges mondiaux en valeur. Devant l'ampleur de cette

évolution, nous avons porté notre choix dans l'élaboration de notre mémoire de fin du cycle sur le thème suivant :

**« Analyse de la contribution des ports aux échanges commerciaux internationaux ».**

Le choix de ce thème n'est pas fortuit, les raisons ayant motivés notre choix de ce thème de recherche s'expliquent par :

- Le port de Djen Djen est considéré comme le principal point de transfert et d'expédition des marchandises entre les pays au niveau régional, cette dynamique du port est le facteur principal qui a motivé notre choix du port de Jijel.
- Une forte relation avec le sujet et la spécialité que nous étudions « Affaires internationales ».
- Ce sujet est convenable à la recherche et à l'étude théorique et pratique, il est d'actualité aussi.
- Il est à noter que ce thème sera traité pour la première fois au niveau de notre école.

Vu l'importance du thème, notre étude sera centrée sur la problématique suivante :

**« Quelle est la contribution des ports aux échanges commerciaux internationaux ? »**

De la problématique précédente, en émettant les questions secondaires suivantes :

- **Quels sont les intervenants mettant dans une opération de commerce international ?**
- **Comment peut-on définir le port ? et quelles sont ses principales activités ?**
- **Y'a-t-il des défaillances rencontrées lors du processus de déchargement au port de Djen Djen ? et quels sont les principaux facteurs qui l'influencent ?**

Afin d'apporter des réponses aux sous-questions, nous avons proposé des hypothèses provisoires suivantes :

- **H1** : Une opération de commerce international met en présence des administrations (banques, assurances, douane) visant à sécuriser les opérateurs de commerce international.

- **H2** : Le port est le lieu de jonction entre deux modes de transport (terrestre et maritime), où s'effectuent les opérations de manutention des marchandises.
- **H3** : La principale défaillance rencontrée lors des activités de déchargement à l'EPJ est l'arrêt du navire qui dû aux différentes causalités.

Vu la nature de notre thème de recherche, nous avons fait appel à une démarche méthodologique adaptée aux besoins de la problématique et les hypothèses de départ.

La méthodologie suivie dans ce travail de recherche est basée sur la méthode descriptive qui s'appuie essentiellement sur la recherche bibliographique, notre mémoire a été élaboré grâce à la recherche documentaire nécessaire à la définition des concepts relatifs à notre sujet, cette technique est la plus importante et la plus difficile tout au long d'un processus de collecte d'information.

Nous avons jugé utile de faire appel à la méthode analytique, en effet, le recueil et le traitement des données font largement appel à une analyse de contenu, l'observation et un guide d'entretien.

Pour ce faire, nous avons subdivisé notre travail en trois chapitres :

**Chapitre I : « Généralités sur le commerce international »**, tout d'abord, nous nous sommes intéressées au contexte général de notre travail, celui du commerce international. Pour cela, nous introduisons sur le commerce international. Ensuite, nous traiterons le contrat de vente international comme base de la transaction internationale. Puis, nous aborderons les intervenants aux opérations du commerce international.

**Chapitre II : « Le déroulement des opérations du commerce international »**, ce chapitre exposera la définition de transport maritime et la typologie de ses documents commerciaux requis à l'exécution d'une transaction commerciale, expliquera les incoterms liés à cette transaction, ensuite, nous citerons les concepts liés à l'activité portuaire et expliquerons l'accroissement des échanges commerciaux à travers le trafic portuaire.

**Chapitre III : « Les échanges internationaux au port de Djen Djen »**, dans un premier temps, nous aurons présenté l'entreprise portuaire Djen Djen. Après, nous procédons à présenter la méthodologie appliquée à cet effet de la recherche. Ensuite, on faire des propositions et des suggestions pour améliorer le processus de déchargement des marchandises.

**Chapitre I :**  
**Généralités sur le**  
**commerce international**

## **Introduction du chapitre I :**

La production de divers produits et services nécessite des différentes matières premières, et ces ressources ne sont pas réparties équitablement entre les nations, ajoutons à cela, la différence de niveau de progrès scientifique et technologique. C'est pour cela, il est nécessaire de faire des échanges commerciaux entre elles qui prennent la forme d'importation et d'exportation. Ces opérations sont complexes, puisqu'elles reposent sur l'accord de deux parties, un importateur et un exportateur. Généralement, ce consentement se matérialise dans un contrat de vente international, mais elles mettent aussi en présence les banques, la douane, transporteurs et les assurances.

Dans ce chapitre, qui vise à expliquer la gestion des opérations du commerce international, nous avons présenté en trois sections des généralités sur le commerce international qui sont citées comme suit :

- La première section, est consacrée à un récapitulatif général sur le commerce international;
- La deuxième section, traite essentiellement le contrat de commerce international comme base de la transaction internationale;
- La troisième section, porte sur les intervenants dans le traitement des opérations du commerce international.

## **Section 01 : Les notions fondamentales du commerce international**

Le concept commerce international est entendu dans le sens des transactions entre habitants de différents pays, il s'agit ici d'un aspect dans le sens que tout ce qui est produit quelque part est vendu ; et consommé ailleurs. Ce type de commerce existe depuis des siècles, mais il connaît un essor récent du fait des facteurs, dont il est une composante majeure.

### **I.1.1- Définition et l'évolution du commerce international :**

#### **I.1.1.1- Définition du commerce international :**

*« Le commerce international c'est l'ensemble des activités commerciales relatives à l'expédition et à la vente des biens et services au niveau d'un marché étranger, cela peut être réalisé par l'importation et l'exportation, par la concession des licences et les investissements à l'étranger. »<sup>1</sup>*

*« Le commerce international est l'ensemble de transactions commerciales qui regroupent les biens, les services et les capitaux entre les différentes nations du monde. Ces échanges commerciaux sont des opérations qui prennent la forme d'importation et d'exportations. »<sup>2</sup>*

*« Le commerce international regroupe l'ensemble des échanges des biens ou des services entre agents résidents sur des territoires économiques différents, et ces échanges s'accomplissent à travers les opérations d'importation et/ou d'exportation. »<sup>3</sup>*

#### **I.1.1.2- L'évolution du commerce international dans le temps :**

**I.1.1.2.1- De l'époque industrielle :** <sup>4</sup> L'époque moderne du commerce international débute réellement à l'aube du 19<sup>ème</sup> siècle avec la première révolution industrielle, puis s'amplifie avec le percement (l'ouverture) des grandes voies: de SUEZ, de PANAMA et l'organisation de lignes régulières de transport maritime grâce aux grandes compagnies d'armement (compagnie des Indes).

La révolution industrielle a commencé en Grande - Bretagne, elle a permis d'avoir une production importante sur le plan interne et la recherche de débouchés et la source d'approvisionnement des matières premières sur le plan extérieur. C'est ce

---

<sup>1</sup> NHAYOHO (E) et PROULX (P) : *Le commerce international*, 3<sup>ème</sup> édition, édition Québec, 2011, p.11.

<sup>2</sup> LASARY (S) : *Le commerce international à la portée de tous*, ouvrage imprimé à compte d'auteur, 2005, p.20.

<sup>3</sup> PHILIPPE (V) : *Les échanges internationaux*, édition Ellipses, 1998, p.4.

<sup>4</sup> BARELIER (A) : *EXPORTER : pratique du commerce international*, 9<sup>ème</sup> édition, édition Foucher, Paris, 1992, p.29.

qui justifie l'organisation du vaste empire colonial britannique. Cette situation a fait que l'Europe occidentale soit le premier pôle du commerce international avec la Grande Bretagne en tête. La révolution industrielle a été transférée dans les pays suivants: la France, la Belgique, la Hollande, les Etats Unis d'Amérique, le Japon, l'Australie. Dans tous ces pays, l'évolution industrielle a produit le même effet (la surproduction) qu'en Grande - Bretagne. Ces pays vont, à leur tour, chercher des débouchés pour leurs produits finis et les sources d'approvisionnement en matières premières. C'est ce qui justifie l'expansion coloniale de l'Europe. L'accroissement du commerce international n'était plus le fait que de l'Angleterre mais aussi le fait d'autres pays comme la France, la Belgique, le Japon, l'Allemagne, les Etats - Unies d'Amérique et les Pays bas.

### **I.1.1.2.2- Au cours des 20 à 30 dernières années :**

Les flux commerciaux internationaux ont enregistré une augmentation spectaculaire au cours des trois dernières décennies. Selon les statistiques commerciales de L'OMC, la valeur des exportations mondiales de marchandises est passée de 2 030 milliards de dollars en 1980 à 18 260 milliards de dollars en 2011, soit une croissance moyenne de 7,3 % par an en dollars courants. Le commerce des services commerciaux a augmenté encore plus vite pendant la même période, passant de 367 milliards de dollars en 1980 à 4 170 milliards de dollars en 2011, soit une croissance de 8,2 % par an. Le commerce mondial des marchandises a plus que quadruplé entre 1980 et 2011.<sup>1</sup>

### **I.1.2- L'importance du commerce international :**

Les échanges commerciaux peuvent jouer un rôle clé dans l'élimination de la pauvreté et la recherche d'une prospérité partagée, dans la mesure où il s'agit d'élargir l'accès des pays en développement aux marchés des pays développés, et de soutenir la mise en place d'un système commercial prévisible et réglementé. Il est établi que les pays ouverts au commerce international connaissent généralement une croissance plus rapide et offrent davantage de débouchés à leur population. Comme l'a souligné la Commission sur la croissance et le développement, tous les pays en développement qui ont connu des périodes

---

<sup>1</sup> Rapport sur le commerce mondial : «Tendances du commerce international», 2013, p.57.

durables de croissance économique soutenue ont prospéré en s'ouvrant aux marchés mondiaux.<sup>1</sup>

## **I.1.2.1- Les obstacles au commerce :<sup>2</sup>**

Les échanges commerciaux internationaux se sont multipliés, plus particulièrement pour les pays développés, et pour les nouveaux pays industrialisés, favorisant la croissance de ces derniers. Les pays les moins avancés n'ont pas connu une telle hausse des échanges commerciaux internationaux. Les obstacles au commerce comprennent :

Tous les coûts liés à la fourniture du produit au consommateur final, mis à part le coût de production lui-même : coûts de transport (coût du fret et coût en temps), obstacles liés à la politique commerciale (droits de douane et mesures non tarifaires MNT), et coûts internes du commerce et des transactions (y compris les coûts d'information intérieurs, les coûts d'exécution des contrats, les coûts juridiques et réglementaires, la distribution locale, les procédures de dédouanement, les formalités administratives, etc.).

**I.1.2.2- Le contrôle du commerce extérieur:** Malgré la libéralisation des échanges mondiaux, certaines marchandises font toujours l'objet de mesures particulières :<sup>3</sup>

- **Les marchandises surveillées:** Leur commerce est libre, mais il est néanmoins nécessaire de produire un document de surveillance communautaire.
- **Les marchandises contingentées:** Elles nécessitent d'obtenir une licence d'importation, ou une déclaration d'importation (DI), préalablement visée.
- **Les marchandises prohibées:** L'exportation doit être accompagnée d'une licence, des règles particulières concernent, par exemple, des produits de haute technologie à double usage (civil et militaire) qui doivent faire l'objet d'un "Contrôle de la destination final" (CDF). Certaines importations sont également soit totalement interdites, soit soumises à l'obtention de documents spéciaux.

---

<sup>1</sup> Conférence des Nations Unies : «*Le commerce et le développement*», 24 Février 2014, p. 2.

<sup>2</sup> Rapport sur le commerce mondial : opcit, p.58.

<sup>3</sup> BELOTTI (J) : *Transport international de marchandises*, 4<sup>ème</sup> édition, édition Vuibert, Janvier 2012, p.75.

## **I.1.3- Les organisations de développement des échanges internationaux :**

### **I.1.3.1- Les organisations internationales de commerce :**

« Les organisations internationales de commerce sont l'ensemble des structures et des mécanismes mis en place pour encadrer les activités commerciales à l'échelle internationale. »<sup>1</sup>

Ces institutions sont nées, pour la plupart d'entre elles au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale. En effet, les Nations Unies se sont attachées à créer de tels cadres de règlement des problèmes liés aux échanges internationaux.

Les institutions dont il sera question sont : <sup>2</sup>

- ✓ L'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) ;
  - ✓ L'Organisation Mondiale du Commerce (L'OMC) ;
  - ✓ La Commission des Nations Unies pour le Commerce Et le Développement (CNUCED) ;
  - ✓ La commission des nations unies pour le développement du droit commercial international (UNITRADE) ;
  - ✓ L'Organisation des Nations Unies pour le Développement Industriel (ONUDI) ;
  - ✓ Le Fonds Monétaire International (FMI) ;
  - ✓ La Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement ou Banque Mondiale (BIRD).
- **Du GATT à L'OMC :**

L'échec de la charte de la Havane ne signifiait pas l'abandon des thèses et visées américaines en matière de libéralisation des échanges internationaux, le GATT constituait l'application du chapitre 04 de la charte consacrée à la politique commerciale.

#### **I.1.3.1.1- Le GATT :**

Le GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) est né le 30 octobre 1947, mais son entrée en vigueur a été retardée de deux mois, au 1<sup>er</sup> janvier 1948, signé par 28 pays. Pendant près de 47 ans, il a régi les relations commerciales internationales jusqu'à son remplacement par l'OMC.

---

<sup>1</sup> CHARPENTIER (J) et SIERPINSKI (B) : *Institutions internationales*, 18<sup>ème</sup> édition, édition Dalloz, Paris, 2012, p.52.

<sup>2</sup> BARELIER (A) : *opcit*, pp.33-35.

Après la 2<sup>ème</sup> Guerre Mondiale, l'ONU convoqua une conférence mondiale destinée à élaborer les règles d'une libéralisation du commerce international, la crise économique de l'entre-deux-guerres ayant favorisé l'instauration de politiques protectionnistes. Le GATT, c'est un "code de bonne conduite" qui repose sur deux principes de base :

- ✓ **Le libre-échange** : Les restrictions quantitatives sont interdites, sauf exceptions temporaires et les droits de douane sont progressivement diminués lors des négociations commerciales multilatérales, qui se sont tenues à Genève de 1964 à 1967 (Kennedy Round), puis à Tokyo de 1973 à 1979 (Tokyo Round ou Nixon Round). Depuis 1987, un nouveau cycle de négociations s'est ouvert à Punta-del-Este. L'Uruguay Round aborde essentiellement le problème des services et de l'agriculture, domaines dans lesquels d'importants dispositifs protectionnistes existent : systèmes de prélèvement aux frontières pour les produits agricoles (par exemple dans la politique agricole commune), normes et règles non douanières pour les services.
- ✓ **Le mondialisme** : Il est assuré par la "clause de la nation la plus favorisée". Tout avantage consenti par un pays signataire à un autre (diminution des droits de douane par exemple) doit être automatiquement étendu à tous les autres pays signataires de l'accord (sauf lorsque ces avantages sont consentis pour permettre la création d'une zone de libre-échange ou d'une union douanière comme l'UE). Toutefois des clauses de sauvegarde et des dérogations atténuent la rigidité de ces principes et permettent aux pays en difficulté (balance des paiements fortement déficitaire, industries naissantes) d'appliquer des protections prohibées.

### **I.1.3.1.2- L'OMC :**

L'OMC symbolise le succès de l'Uruguay Round, née le 1<sup>er</sup> janvier 1995. Comparativement au défunt GATT, L'OMC se caractérise par sa structure plus étoffée, sa composition véritablement universelle et son champ d'action beaucoup plus vaste. L'accord sur L'OMC comprend l'accord fédéral sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994.

- **Les règles de base de l'OMC :**

Dans le cadre de la libéralisation totale des échanges internationaux avec pour fondement de l'assurer une compétition loyale, l'action de l'OMC est basée sur les règles suivantes :

- Les producteurs nationaux ne peuvent être protégés qu'au moyen des droits de douane ;
- Les droits de douane doivent être réduits et consolidés ;

Et on peut retenir comme principe de base de l'OMC :

- Le commerce sans frontières.
- L'accès aux marchés prévisible et croissant.
- La concurrence loyale.
- La transparence.
- L'encouragement du développement à travers une répartition efficace des ressources.

### **I.1.3.1.3- La CNUCED :**

Créée en 1964, la CNUCED (Conférence des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement) rassemble les pays de l'ONU en quatre groupes (les PVD d'Afrique, les PVD d'Amérique Centrale et Latine, les pays de l'ECO).

Comme le GATT, son principal moyen d'action est la négociation. La CNUCED se préoccupe plus spécialement du sort des PVD et étudie les moyens que les pays riches pourraient mettre en place pour favoriser leur développement.

C'est ainsi que fut organisé un système de préférences généralisées (SPG), des accords par produit (blé, café, cacao, étain, sucre), une réglementation des partages des lignes maritimes (accords de pavillons). À Manille, en 1979, pour limiter les variations trop brutales des cours, on mit en place un fond commun pour financer les stocks des matières premières.

### **I.1.3.1.4- Le FMI :**

Le FMI (Fonds Monétaire International) est le garant du système monétaire international. Créé lors des accords de "Bretton Woods", il regroupait à sa création 44 pays, il en compte aujourd'hui 140.

Son rôle essentiel est de lutter contre les désordres monétaires internationaux. À ce titre, il accorde des facilités de paiement aux pays dont la balance des paiements est déficitaire. Son intervention est soumise à la mise en place de

politiques économiques nationales visant à rétablir l'équilibre. Il peut par exemple imposer à une nation une limitation de sa consommation intérieure afin de réduire le déficit commercial. Le degré d'ingérence du FMI dans les affaires des pays adhérents est donc très fort.

### **I.1.3.1.5- L'OCDE :**

L'origine de l'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Economique) remonte au plan Marshall. Créée pour accélérer la reconstruction de l'Europe, elle fit adopter un code de libération des échanges qui fixait les conditions d'une suppression progressive des barrières douanières.

**I.1.3.2- Les facteurs de croissance du commerce mondial :** De nombreux facteurs ont pu contribuer à la croissance plus rapide du commerce au cours des trois dernières décennies :<sup>1</sup>

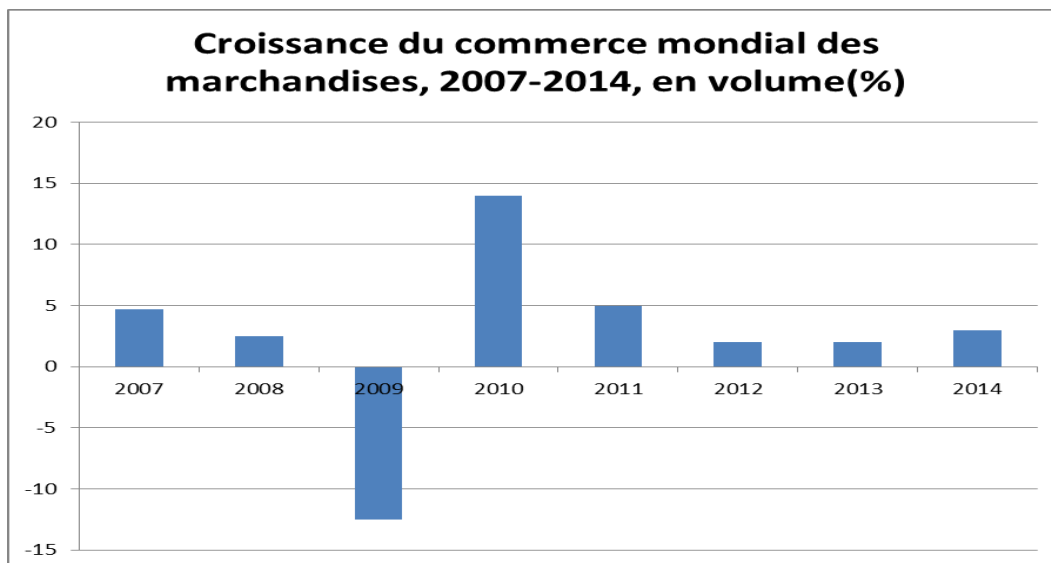
La fin de la guerre froide a apporté aux économies développées le "dividende de la paix", ce qui leur a permis de réduire leurs dépenses militaires et d'accroître l'investissement dans d'autres domaines. Le développement d'Internet et de l'économie numérique semble aussi avoir stimulé le commerce, peut-être de manière insoutenable, comme en témoigne, l'éclatement ultérieur des bulles d'actifs de par le monde. Enfin, les grandes économies en développement comme la Chine et l'Inde ont engagé des réformes économiques et amorcé un processus de croissance de rattrapage dans lequel le commerce a joué un rôle important.

Le fait le plus significatif en ce qui concerne l'évolution du commerce mondial depuis 2007 est illustré par la figure n° I-1 :

---

<sup>1</sup> Rapport sur le commerce mondial : opcit, p.59.

**Figure I-1 :** Volume du commerce mondial des marchandises, 2007-2014, (Variation annuelle %).



**Source:** Rapport sur le commerce mondial : «Tendances du commerce international», 2013, p.58.

Le commerce mondial en volume a été de 4,7% en 2007. Mais, l'évolution des échanges mondiaux a grandement changé depuis la crise qui a sévi en 2008 et 2009 (-12,5%). Différents facteurs peuvent expliquer cette diminution tels que : les difficultés financières issues de cette crise qui ont engendré des problèmes de financement pour les exportateurs et les importateurs. En 2014, le taux de croissance du commerce mondial est inférieur (de l'ordre de 2,5%) correspond à la moyenne des exportations et des importations de marchandises en volume.

## **Section 02 : Les éléments du contrat commercial international.**

Les partenaires dans une opération de commerce extérieur sont confrontés à des multiples risques, une bonne connaissance des éléments fondamentaux du contrat commercial international; qui constitue la base juridique essentielle de la transaction conclue entre eux, est indispensable afin de faciliter les échanges internationaux.

### **I.2.1- Le contrat commercial (contrat de vente) international :**

**I.2.1.1- Définition du contrat commercial :** Différentes règles encadrent le contrat de vente internationale, dans un objectif d'harmonisation et de faciliter les échanges internationaux. On peut le définir :

*« Le contrat est un accord de volonté qui lie deux ou plusieurs personnes et qui précise les droits et les obligations des différentes parties. »<sup>1</sup>*

Il est préférable qu'il soit écrit, il doit préciser : <sup>2</sup>

- Les références de l'exportateur ;
- Les références de l'importateur potentiel ;
- Les produits (poids, quantités, prix) ;
- Le délai de livraison et point de départ de ce délai ;
- Les conditions de livraison ;
- Les conditions de paiement ;
- La devise de facturation et le montant total de l'offre.

### **I.2.1.2- Les clauses importantes du contrat commercial :<sup>3</sup>**

L'objectif est de déterminer, avec le plus de précisions possibles, le cadre juridique de la vente. Elles englobent les clauses de portée générales et les clauses à aspects commerciaux et économiques :

---

<sup>1</sup> MAYER (V) et ROLIN (C) : *Techniques du commerce international*, édition Nathan, Paris, 1997, p 52.

<sup>2</sup> GHISLAINE (L) et HUBERT (M) : *Techniques du commerce international*, édition Dunod, Paris, 2002, p. 202.

<sup>3</sup> Ibid, p. 201.

**I.2.1.2.1- Clauses de portée générale :** Parmi ces clauses ; on cite quelques points :

- Désignation des contractants ;
- Durée et objet du contrat ;
- Entrée en vigueur du contrat et langue de référence.

**I.2.1.2.2- Clauses de portée économique :** La transaction internationale fait apparaître des points délicats qu'il faut examiner avec beaucoup d'attention :

- **Garantie des produits :** Il faut distinguer la garantie légale des vices cachés et la garantie conventionnelle précisée dans le contrat. Les produits vendus doivent être exempts de vices cachés et de vices apparents (conformité des produits). Si tel n'est pas le cas, l'importateur peut obtenir le remboursement ou une diminution du prix (vice caché), ou encore la réparation du bien aux frais de l'exportateur (vice apparent).
- **Responsabilité du fait des produits :** Elle concerne les effets du produit et les dommages éventuels qui peuvent en résulter. L'exportateur est considéré comme responsable de ces dommages et peut être amené à verser des indemnités conséquentes aux victimes (dommages corporels, matériels ou immatériels tels que perte de clientèle par exemple).
- Le prix.
- Les conditions de paiement.
- La livraison.

**I.2.2- Les risques liés au commerce international :<sup>1</sup>**

La rédaction d'un contrat international engendre des risques pour l'exportateur et pour l'importateur ne résidant pas dans le même pays, n'ayant donc pas les mêmes lois, ni les mêmes habitudes commerciales et culturelles.

**I.2.2.1- La classification des risques :** Il est opportun de distinguer les risques en fonction de leur nature :

---

<sup>1</sup> Ibid, pp.107, 108.

### **I.2.2.1.1- Risque politique (risque pays) :**

Le risque pays représente l'ensemble des événements d'origine politique ou économique, susceptible d'empêcher le bon déroulement d'une opération commerciale ou d'investissement (risque d'interruption de marché, risque de non-paiement ...).

### **I.2.2.1.2- Risque de non-paiement :**

Mise à part le paiement d'avance, l'exportateur supporte le risque de ne pas être payé par son client. Outre le litige commercial, le défaut de paiement résulte soit de la carence ou de la faillite de l'importateur, soit du contexte politique et économique dans le pays de ce dernier (infra-insolvabilité et carence prolongée puis évaluation du risque pays). Une analyse de la solvabilité du client et de la situation économique et politique de son pays s'impose avant d'entamer une relation commerciale.

### **I.2.2.1.3- Risque économique :**

Il recouvre de nombreuses définitions. Il peut s'agir du risque économique lié à la hausse anormale ou importante des matières premières ou des éléments du coût de fabrication. D'autres organismes internationaux assimilent le risque économique à un risque-pays (donc inclus dans le risque politique).

### **I.2.2.1.4- Risque de change :**

Il se définit comme un risque associé à toute transaction sensible aux variations de la valeur d'une monnaie par rapport à une autre. Son évaluation et les couvertures associées sont fonction de la devise de règlement (certaines devises sont plus volatiles que d'autres), de la durée de l'exposition (quelques jours, quelques mois voire plusieurs années) et de la nature de l'opération (exportations, importations, investissements, recettes sur investissements).

### **I.2.2.1.5- Risque technologique :**

Il est propre aux activités industrielles. Un procédé de fabrication ou une technologie adoptée par une entreprise peuvent se trouver opposés à d'autres options industrielles et mettre l'industriel en dehors du marché.

### **I.2.2.1.6- Risque juridique :**

Ce risque est parfois ignoré ou sous-évalué. Il est malheureusement souvent détecté lors de contentieux ou de conflits liés à des contrats de vente, de représentation, de cession de transfert de savoir-faire.

### **I.2.2.1.7- Autres risques :**

On peut citer d'autres risques tels que le risque fiscal, le risque sur actifs financiers, le risque sur le matériel de chantier, le risque sur le personnel (protection sociale et responsabilité civile),... etc. Tous doivent être listés, évalués et souvent intégrés dans des politiques de couverture interne ou externe.

**I.2.3- Les opérations de paiements à l'international :** La qualité de l'utilisation des moyens et techniques de paiement est proportionnelle au degré de confiance qui règne entre l'importateur et l'exportateur. On distingue les instruments et les techniques de paiements :

**I.2.3.1- Les moyens (les instruments) de paiement :** Nous avons la possibilité d'utiliser les quatre moyens de paiement suivants :

**I.2.3.1.1- Le chèque :** Se définit comme :

*« Le chèque est un mandat formel par lequel une personne (le tireur), qui a des fonds disponibles dans une banque, donne au banquier (le tiré) l'ordre de payer une certaine somme à une autre personne ou à lui-même (le bénéficiaire). »<sup>1</sup>*

Pour le règlement financier des opérations import/export, il est intéressant en termes de risque, de bien distinguer les deux types de chèques suivants: <sup>2</sup>

- **Le chèque d'entreprise :** est émis par l'importateur et débité directement de son compte au moment de la présentation du chèque à sa banque;
- **Le chèque de banque :** est émis par une banque sur instructions de l'importateur et débité du compte de sa banque ou de l'un de ses correspondants. Le chèque de banque doit être privilégié dans les opérations import/export, car il couvre l'exportateur contre le risque de non-paiement, garantie que n'apporte pas un simple chèque émis par une entreprise.

Ce moyen de paiement peut être utilisé tant à l'importation qu'à l'exportation, peu coûteux et très répandu dans le monde. Mais il est préférable d'éviter le paiement par chèque pour les opérations import-export, car les risques sont nombreux: risque d'impayé, risque de perte, vol, risque de falsification.

---

<sup>1</sup> KSOURI (I) : *Les opérations de commerce international*, édition BERTI, Alger, 2014, p. 34.

<sup>2</sup> LUCIAS (L) et JOSELYNE (S) : *Vendre plus, acheter mieux à l'international*, édition Vuibert, 2003, p.133.

### **I.2.3.1.2- Le virement international :**

« Il s'agit d'un ordre donné par l'acheteur à sa banque à l'effet de prélever la somme due de son compte (ou la contre-valeur) et de la faire porter au compte de son créancier, le vendeur.»<sup>1</sup>

Le virement peut être effectué de diverses manières : <sup>2</sup>

- **Par télex :** C'est une forme de paiement rapide, le virement télex n'en n'est pas moins inadapté à l'évolution du commerce extérieur, les banques travaillent à base des données informatisées et non plus de documents papiers.
- **Par Swift :** Il s'agit d'un moyen peu coûteux, très rapide grâce au système Swift (Society for Worldwide Inter- bank Financial Telecommunications), sûr et rendant l'impayé impossible si le virement est effectué avant toute expédition.

### **I.2.3.1.3- La lettre de change (la traite) :**

« La lettre de change est un effet de commerce par lequel le créateur ou (tireur) donne l'ordre à une autre personne, le (tiré), de payer certaine somme à une date déterminée, entre les mains d'une troisième personne, le (bénéficiaire).»<sup>3</sup>

Selon le contrat conclu entre l'exportateur et l'importateur, la traite peut être tirée: <sup>4</sup>

- **À vue :** c'est-à-dire payée à première présentation.
- **À terme :** de 30 à 90 jours à compter de la date l'acceptation de la traite; ou à compter de la date de facturation ou d'expédition.

Par ce moyen de paiement, le vendeur accorde à son client un délai de paiement plus ou moins long. Cependant, ce mode de paiement n'est plus beaucoup répandu. Il est possible d'écarter le risque d'impayé.

---

<sup>1</sup> KSOURI (I): opcit, p. 36.

<sup>2</sup> LUCIAS (L) et JOSELYNE (S) : opcit, p 132.

<sup>3</sup> KSOURI (I): opcit, p. 36.

<sup>4</sup> BENKHADRA (I) : *L'optimisation d'une opération d'importation par le choix d'une technique de paiement adaptée*, mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales (option : affaires internationales), EHEC Alger, Juin 2015, p.32.

### **I.2.3.1.4- Le billet à ordre :**

*« C'est l'écrit par lequel le souscripteur s'engage à payer à un bénéficiaire ou à son ordre une somme d'argent déterminée à une échéance définie. »<sup>1</sup>*

Pour limiter le risque d'impayé, le vendeur a intérêt à demander à l'acheteur l'obtention d'un billet à ordre avalisé par une banque de premier rang. L'aval est une garantie de paiement du billet à ordre donné par une banque, souvent celle de l'acheteur, qui se substituera à celui-ci en cas de défaut de paiement à l'échéance.

**I.2.3.2- Les techniques de paiement :** Ce sont les différentes procédures à suivre pour que le paiement puisse être réalisé.

Les principales techniques de paiement en commerce international sont :<sup>2</sup>

#### **I.2.3.2.1- L'encaissement direct (transfert libre) :**

Le règlement de la facture est effectué par l'acheteur qui utilise pour cela un des instruments de paiement présentés ci-dessus. Cette technique est utilisée entre partenaires qui se connaissent.

#### **I.2.3.2.2- Le contre remboursement :**

Il consiste à ne livrer la marchandise que contre son paiement, l'encaissement étant confié au transporteur ou au transitaire. Cette technique est utilisable pour des colis de faible valeur unitaire, dans le cadre de vente par correspondance à des particuliers.

#### **I.2.3.2.3- Le crédit documentaire :**

*« C'est une technique de paiement par laquelle une banque a reçu mandat d'un exportateur de remettre à l'acheteur des documents représentatifs de la marchandise que contre paiement ou acceptation d'effet de commerce. »*

Mais il n'y a pas d'engagement à payer de la part de la banque. Au minimum deux banques interviennent dans la procédure du crédit documentaire.

L'engagement de payer des documents conformes peut être pris par une seule banque, celle qui émet le crédit documentaire ou par deux banques impliquées dans la procédure.

Le crédit documentaire prend deux formes, (tableau I- 1) ;

---

<sup>1</sup> KSOURI (I): opcit, p.38.

<sup>2</sup> LOTH (D) : *L'essentiel des techniques du commerce international*, édition Publibook, France, janvier 2010, pp.94, 95.

**Tableau I- 1 :** Les deux formes de crédit documentaire.

<b>Crédit documentaire</b>	<b>Banque ayant pris l'engagement</b>	<b>Nature de l'engagement</b>
<b>Crédit irrévocable</b>	émettrice	L'engagement de la banque est ferme. Le crédit ne pourra être amendé à la demande de l'acheteur qu'avec l'accord de la banque et de bénéficiaire.
<b>Crédit irrévocable et confirmé</b>	Emettrice et confirmatrice	L'engagement irrévocable de la banque émettrice, dans le pays de l'acheteur est doublé par un engagement de la banque confirmatrice, dans le pays du vendeur de payer les documents conformes.

**Source :** PAVEAU (J) et autres : *Exporter : Pratique du commerce international*, 24<sup>ème</sup> édition, édition Foucher, Paris, Juillet 2013, p.360.

Il existe 2 types e Credoc :

- Credoc irrévocable : où il y'a un engagement d'une seule banque à payer, (c'est la banque émettrice),
- Credoc irrévocable et confirmé : il y'a un engagement de deux banques à payer (banque émettrice et banque confirmatrice).

#### **I.2.3.2.4- La remise documentaire :**

« C'est l'engagement d'une banque (la banque émettrice) de payer un montant déterminé au fournisseur d'une marchandise ou d'une prestation (le bénéficiaire), contre remise, dans un délais fixé, des documents conformes aux instructions de l'acheteur (le donneur d'ordre) prouvant que la marchandise a été expédiée ou la prestation effectuée.»

Selon la nature de l'instrument de paiement, la remise documentaire prend deux formes (tableau I- 2) ;

**Tableau I- 2 :** Les deux formes de remise documentaire.

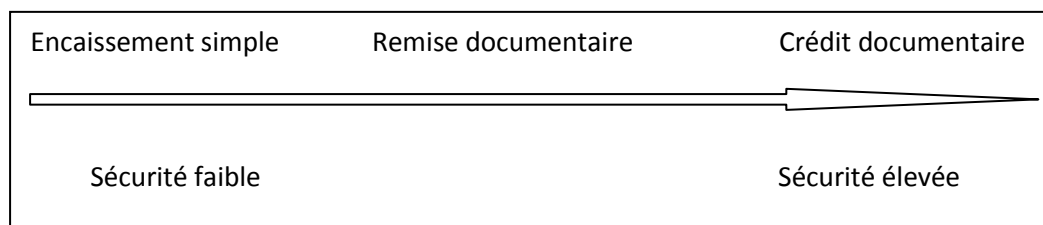
Documents contre paiement D/P	Document contre acceptation D/A
La banque informe l'acheteur de la réception du document et ne les lui remet que contre paiement immédiat, généralement par virement électronique.	La banque informe l'acheteur de la réception des documents et ne les lui remet que contre la mise en place d'un instrument de paiement aux échéances fixées dans le contrat de vente.
L'exportateur est payé et bénéficie de la fiabilité du virement.	La mise en place de l'instrument de paiement ne garantit pas la solvabilité du débiteur à l'échéance. Elle ne supprime pas le risque d'impayé.

**Source :** PAVEAU (J) et autres : *Exporter : Pratique du commerce international*, 24<sup>ème</sup> édition, édition Foucher, Paris, Juillet 2013, p 352.

La banque de l'acheteur traite la remise documentaire selon les instructions de la banque de vendeur. Elle demande à l'acheteur son accord de paiement immédiat (D/P) ou son acceptation de la traite à échéance (D/A).

- **La sécurité du paiement :** la question de la sécurité du paiement doit s'apprécier dans le contexte global de la relation commerciale internationale.

**Figure I- 2 :** Le processus du paiement.



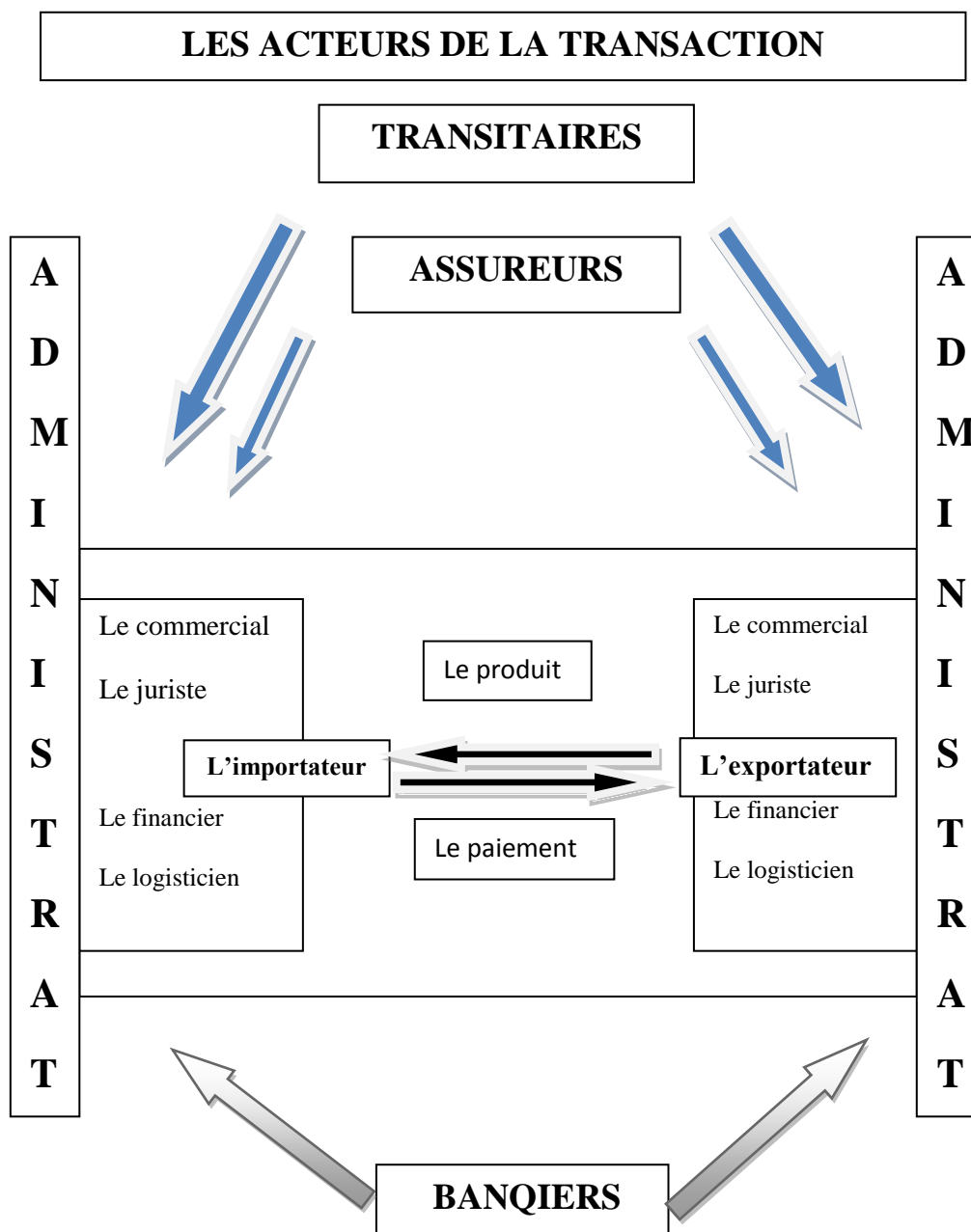
**Source :** PAVEAU (J) et autres : *Exporter : Pratique du commerce international*, 24<sup>ème</sup> édition, édition Foucher, Paris, Juillet 2013, p 352.

La figure schématise les trois principales techniques classées selon le degré croissant de sécurité apporté au processus de paiement.

**Section 03 : Les intervenants au commerce international.**

Le traitement des opérations internationales est composé d'une chaîne d'actions interdépendantes émanant de nombreux intervenants, respectant de multiples règles, normes, variant dans le temps et dans l'espace.

**Figure I- 3 : Les acteurs de la transaction internationale.**



**Source :** BARELIER (A) : *Exporter: pratique du commerce international*, 9<sup>ème</sup> édition, édition Foucher, Paris, 1992, p.22.

La transaction commerciale met en œuvre un très grand nombre de participants : entreprises, banques, l'assurance, administrations...etc.

**I.3.1- L'entreprise :** Elle se définit comme :

*« L'entreprise est une organisation économique dotée de moyens humains, matériels et financiers qu'elle utilise pour produire et offrir sur le marché dès à qui elle verse bien ou services. »<sup>1</sup>*

- **Les acteurs dans l'entreprise :** La transaction internationale fait intervenir de nombreux acteurs qui ont chacun un regard particulier sur la transaction : <sup>2</sup>
- **Le commercial :** à qui revient la charge de définir "l'offre solution" qui répondra le mieux aux attentes de son client.
- **Le juriste :** qui vérifiera l'adéquation des contrats à la volonté des parties, à leurs exigences de sécurité et au cadre juridique choisi comme référence.
- **Le financier :** soucieux de préserver l'équilibre de l'entreprise, tant pendant la durée de réalisation du contrat qu'au cours de la période de crédit.
- **Le logisticien :** qui devra organiser les flux physiques et les flux d'informations de façon à optimiser le service rendu à la clientèle, dans le cadre des coûts prévus pour la transaction.

**I.3.2- Les institutions financières :** À l'extérieur de l'entreprise, les banquiers, les transitaires, les assureurs et les administrations participent pleinement à la transaction.

**I.3.2.1- La banque :** Une opération de banque consiste à collecter des fonds et à accorder des crédits tout en proposant et gérant des moyens de paiement pour la clientèle :

**I.3.2.1.1- Définition de la banque :**

*« La banque est un établissement de crédit ayant pour objet de procurer des services financiers aux particuliers ainsi qu'aux entreprises, qu'elles soient privées ou publiques. »<sup>3</sup>*

**I.3.2.1.2- Le rôle de la banque :** la banque a pour objectif de : <sup>4</sup>

- Collecter des fonds ;
- Offrir des services en matière de financement et de couverture des risques ;

---

<sup>1</sup> BARELIER, (A): opcit, p.22.

<sup>2</sup> Ibid, p. 23.

<sup>3</sup> KARYOTIS (C) : *L'essentiel de la banque*, 2<sup>ème</sup> édition, édition Gualino, 2015, p.17.

<sup>4</sup> Ibid, p.17.

- Conseiller l'exportateur (informations sur les législations, pratiques locales, débouchés offerts);
- Délivrer des cautions en faveur du client de l'exportateur (paiement de pénalités des commissions, couvertures d'accréditifs);
- Mettre en rapport les industriels avec des importateurs;
- Gérer des comptes spécifiques (comptes bloqués).

**I.3.2.2- L'assurance :** L'assurance de marchandises a pour objet principal de procurer aux acteurs de commerce international, une protection contre les différents risques liés à son expédition lors du voyage, au cours de transbordement, ou pendant les séjours dans les entrepôts.

**I.3.2.2.1- Définition de l'assurance :** L'assurance peut être définie comme :

*« Une réunion de personnes qui, craignant l'arrivée d'un évènement dommageable pour elles, se cotisent pour permettre à ceux qui seront frappés cet évènement, de faire face à ses conséquences. »<sup>1</sup>*

**I.3.2.2.2- Particularités du contrat d'assurance :**

**I.3.2.2.2.1- Définition :** Le contrat d'assurance est défini comme étant :

*« Un accord entre deux ou plusieurs personnes qui s'engagent respectivement à faire ou pas quelque chose ; de ce principe le contrat d'assurance, est un accord entre, d'un côté, l'assureur qui s'engage à couvrir une chose ou une personne, contre un risque éventuel, et de l'autre côté, l'assuré qui s'engage à payer la prime de couverture. »<sup>2</sup>*

**I.3.2.2.2.2- Les parties intéressées au contrat d'assurance :** Le contrat d'assurance intéresse l'assureur, l'assuré et l'assurance pour compte :<sup>3</sup>

➤ **L'assureur :**

C'est la partie au contrat qui s'engage à exécuter une prestation à l'assuré en cas de réalisation du risque faisant l'objet du contrat. L'assureur ne peut être qu'une personne morale et ne peut

---

<sup>1</sup> CONILBAULT (F), ELIASHBERG (C) et LATRASSE (M) : *Les grands principes de l'assurance*, 5<sup>ème</sup> édition, l'Argus de l'assurance, Paris, 2002, p.517.

<sup>2</sup> Article 54 du Code Civil Algérien.

<sup>3</sup> CHATILLON (S) : *Le contrat international*, édition Dalloz, Paris, 2006, P.122.

pas être une personne physique, donc les entreprises d'assurance soumises au contrôle de l'état sont autorisés à exercer une activité d'assurance.

➤ **L'assuré :**

C'est le e souscripteur du contrat d'assurance qui est la personne comme entité morale ou physique ayant payé la prime d'assurance.

Les assurés dans l'assurance maritime sont les propriétaires des marchandises transportées, qui peuvent être soit les chargeurs, soit les réceptionnaires.

➤ **L'assurance pour compte :**

L'assurance pour compte est une technique fréquente dans le domaine maritime. L'assurance peut être contractée en vertu d'un mandat général ou spécial, ou même sans mandat, pour le compte d'une personne déterminée. Dans ce dernier cas, l'assurance profite à la personne pour le compte de laquelle elle a été conclue, alors même que la ratification n'aurait lieu qu'après le sinistre.

### **I.3.2.2.3- Les obligations des parties lors de la conclusion du contrat d'assurance :**

La signature d'un contrat d'assurance entre l'assureur et l'assuré, impose à ces derniers le respect d'un certain nombre d'obligations contractuelles spécifiques à chaque partie contractante :<sup>1</sup>

• **Les obligations de l'assureur :** Il a pour mission :

➤ **L'assureur doit prendre en charge le sinistre :**

L'acte d'acceptation des risques et d'accord pour les garanties offertes à l'assuré, c'est-à-dire le règlement des sinistres lorsqu'ils surviennent.

• **Les obligations de l'assuré :** Les obligations par les quelles l'assuré, dont les trois notions distinctes sont :

➤ **La déclaration des risques :**

Il pèse donc sur l'assuré une obligation stricte, au moment de la conclusion du contrat, de déclarer toutes les circonstances connues de lui qui peuvent être importantes pour l'assureur dans la prise en charge de risques.

➤ **L'assuré doit payer sa cotisation :**

Payer sa cotisation<sup>1</sup> ou sa prime d'assurance aux échéances convenues, qui est une somme d'argent représentant l'évaluation des risques faite par l'assureur d'après un calcul de

---

<sup>1</sup> Martin (A) : *Techniques d'assurances*, 3<sup>ème</sup> édition, édition Dunod, 2014, p.64.

probabilité, dont les principaux éléments d'appréciation sont inhérents au voyage à effectuer, les dangers affrontés, la fréquence de réalisation du risque, ainsi qu'à la valeur et la nature plus ou moins périssable de la marchandise assurée.

### ➤ **La déclaration du sinistre :**

L'assuré doit faire une déclaration de sinistre à son assureur, dès qu'il a pris connaissance de l'évènement générateur du dommage et au plus tard dans un délai de sept jours.

**I.3.3- La douane :** elle est indispensable pour l'application des opérations d'importations et d'exportation.

#### **I.3.3.1- Définition de la douane :**

« *La douane est une administration qui organise et surveille la perception des droits d'importation et d'exportation des marchandises; système de surveillance et de taxation du commerce international.* »<sup>1</sup>

De ce qui précède, nous déduisons que la douane est une administration qui s'occupe la place du contrôleur et percepteur chargé de percevoir les droits sur certaines marchandises à l'entrée ou à la sortie d'un Etat.

**I.3.3.2- Les missions de la douane :** Trois missions essentielles peuvent être recensées : protéger l'espace, recouvrer les recettes et soutenir l'activité économique :<sup>2</sup>

**I.3.3.2.1- Une mission de protection (la mission sécuritaire) :** Elle consiste à :

- Lutter contre les trafics illicites : drogue, blanchiment d'argent;
- Contribuer à la sécurité publique : lutte contre les trafics d'armes et de matériel de haute technologie;
- Protéger les entreprises et l'emploi : saisie des contrefaçons ;
- Protéger les consommateurs : la surveillance des flux de médicaments, contrôle des normes techniques ;
- Protéger l'environnement : lutte contre les trafics d'animaux ou de végétaux ;
- Préserver le patrimoine culturel : lutte contre les trafics de biens culturels ;

---

<sup>1</sup> MARTIN (C) : *La douane instrument de la stratégie internationale*, édition ECONOMICA, Paris, 1995, p.98.

<sup>2</sup> BELOTTI (J) : *Transport international de marchandises*, 4<sup>ème</sup> édition, édition Vuibert, Janvier 2012, pp.64, 65.

- Assurer la police fiscale et la protection en mer : contrôle de la réglementation applicable à la navigation de commerce.

### **I.3.3.2.2- Une mission fiscale :**

Son objectif est de garantir le recouvrement de toutes les impositions conformément à la réglementation communautaire et nationale. Elle a une part importante des recettes fiscales brutes du pays.

### **I.3.3.2.3- Une mission économique :**

La douane joue un rôle très important en matière de mise en œuvre des mesures de politique commerciale, ainsi la mondialisation et la libéralisation des échanges, la croissances des volumes, la sophistication des produits, l'évolution des modes de commerce, ont lancé de nouveaux défis pour l'administration des douanes quoi se trouve actuellement sensibilisée d'identifier les domaines réglementaires appelant un rapprochement des législations et une harmonisations des procédures.

L'objectif consiste à :

- Développer la compétitivité des opérateurs économiques : conseils aux entreprises, procédures douanières modernisées ;
- Appliquer des mesures de contrôle du commerce extérieur (exemple : licences d'importations) ;
- Elaborer et diffuser les statistiques du commerce extérieur.

### **I.3.3.3- Les procédures de dédouanement :**

L'évolution du commerce mondial, les réalités économiques ou monétaires propres à chaque pays ou aux communautés existantes, la nécessité d'adapter les échanges à des conditions plus au moins contraignantes se traduisant par un ensemble de règles et de contrôles mis en place par l'administration des douanes ce qu'on a souvent appelé « les procédures douanières », sa mise à niveau reste la clé nécessaire de la mission fiscale et économique de la douane.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> <http://www.cnrtl.fr/lexicographie/douane> , (consulté le 11/03/2016 à A9/19h).

Dans ce cadre on note les procédures manuelles de dédouanement et les nouvelles procédures de dédouanement :<sup>1</sup>

**I.3.3.3.1- Les procédures manuelles de dédouanement :** L'ensemble des opérations de dédouanement se scinde en trois aspects principaux :

- **La déclaration des marchandises :**

Avant le dépôt de la déclaration en douane, toute la marchandise est soumise impérativement aux opérations de conduite, présentation et mise en douane qui constituent les obligations du transporteur vis-à-vis des services de la douane.

- **La présentation des marchandises en douane :**

Pour tout navire accostant dans un port, il y'a obligation de conduite et de présentation en douane, quel que soit le mode de conditionnement des marchandises (vrac conteneurs, conventionnels et remorques).

Cette obligation se traduit par le dépôt du manifeste qui reflète l'état de la cargaison à décharger. Il doit être déposé à la douane dans les 24 heures qui suivent l'arrivée du navire au port, par le transporteur/armateur ou son représentant. Le déchargement de marchandises est soumis à l'autorisation de la douane qui doit en être informée suffisamment à l'avance pour procéder à des contrôles éventuels.

- **Paiement de la dette douanière :**

Le terme "dette douanière" désigne l'ensemble des sommes qui sont perçues par la douane à l'importation, de façon exceptionnelle à l'exportation.

**I.3.3.3.2- Les nouvelles procédures de dédouanement :**

Dans le cadre de la facilitation des procédures, la douane a créé des nouvelles procédures de dédouanement, on distingue :

- **La procédure de droit commun :**

C'est celle que l'on met en œuvre lorsqu'on ne peut pas ou qu'on ne veut pas bénéficier d'une procédure dérogatoire (particulière). Elle s'applique donc lorsque l'exportateur ou l'importateur ne demande rien de spéciale soit de plein droit. Ceci implique aussi que toute procédure dérogatoire doit faire l'objet d'une demande.

---

<sup>1</sup> PAVEAU (J) et autres : *Exporter : pratique du commerce international*, édition Foucher, Paris, Juillet 2013, pp.321, 322.

### **• La procédure simplifiée de dédouanement :**

La procédure de droit commun de dédouanement est relativement contraignante, surtout pour les opérateurs qui ont un trafic important à gérer ou qui doivent respecter des délais très courts. On a donc mis en place de nombreuses procédures simplifiées (dérogatoires) afin de ne pas entraver le fonctionnement normal de certaines activités. Il ne faut pas cependant perdre de vue qu'une procédure simplifiée signifie un contrôle plus faible. De ce fait, les procédures simplifiées peuvent être refusées en raison :

- Du manque de fiabilité de l'opérateur ;
- De la nature à risque de certains produits ;

Leur objectif est de simplifier la procédure par rapport à celle du droit commun, pour faciliter le travail de certains opérateurs. Sont visé en particulier ceux qui ont une activité douanière importante.

### **Conclusion du chapitre I :**

Le commerce international est né du besoin, ressenti par les hommes, de faire des échanges au-delà des frontières géographiques, linguistiques, raciales ou religieuses, en raison de la diversité dans la répartition des richesses.

Devant cette nécessité des échanges internationaux et l'accélération qu'a connue le commerce international, parfois, les partenaires dans un processus d'importation ou d'exportation sont confrontés à de multiples risques, qui pourront compliquer la négociation et la rendant parfois longue et difficile. Les différentes règles qui encadrent un contrat de vente internationale qui précise la répartition des obligations, des frais et de risques, a pour objectif d'harmoniser et de faciliter des échanges internationaux. Et afin de minimiser ces risques et s'adapter à cette évolution des échanges, des administrations (banques, assurances, douane) n'ont pas cessés de créer des techniques de plus en plus performantes visant à sécuriser les opérateurs de commerce international.

**Chapitre II :**  
**Le déroulement des**  
**opérations du commerce**  
**international**

### **Introduction du chapitre II :**

Pour le transport des marchandises, le choix du moyen de transport peut évidemment varier en fonction de diverses considérations. En effet, depuis la Deuxième Guerre Mondiale, le commerce par voie maritime s'est énormément développé ; il représente 90% du volume du commerce international. De même, la poursuite du développement du secteur de transport maritime est étroitement liée à l'amélioration de la gestion des ports. Cependant, l'évolution des techniques de transport, de manutention, de transmission des pratiques commerciales a conduit à mettre des codes contractuels symbolisés par des acronymes ; "les Incoterms", permettant une unification de langage entre le vendeur et l'acheteur, de sorte qu'ils sachant exactement quels sont leurs obligations et droits en matière de transport de marchandises au niveau international.

Ce deuxième chapitre, sera organisé en trois sections :

- La première section, comprend les termes de l'accord "Incoterms" liés à l'activité commerciale ;
- La deuxième section, concernant dans un premier temps de définir le mode de transport maritime, et citer ses principales conventions internationales. Dans un deuxième temps, nous avons essayé de clarifier les documents commerciaux requis à l'exécution d'une transaction commerciale ;
- La troisième section, nous allons mettre en évidence les concepts liés à l'activité portuaire, et clarifier l'accroissement des échanges commerciaux à travers le trafic portuaire.

### **Section 01 : Les incoterms liés à l'activité commerciale.**

Vu que le transport international de marchandises fait intervenir principalement trois acteurs ou leurs représentants, l'exportateur, l'importateur et le transporteur, la répartition des frais et des risques liés au transport de la marchandise est une source de conflit potentielle. D'où l'importance des Incoterms.

#### **II.1.1- Définition et rôle des Incoterms :**

##### **II.1.1.1- Définition des Incoterms :** Les Incoterms se définissent comme :<sup>1</sup>

"Incoterms" est une abréviation anglo-saxonne de l'expression "International Commercial Terms" (termes du commerce international ou Conditions Internationales de Vente-CIV-). Ce terme résulte d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la Chambre de Commerce Internationale (CCI).

Chaque modalité, codifiée par trois lettres, est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique. Les Incoterms visent à fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ils définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale, le plus souvent internationale (importateur et exportateur), mais qui peut également s'établir entre des opérateurs nationaux ou communautaires. Ils concernent essentiellement les obligations des parties à un contrat de vente, en ce qui concerne la livraison de la marchandise vendue, la répartition des frais et des risques liés à cette marchandise, ainsi que la charge des formalités d'export et d'import.

##### **II.1.1.2- Le rôle des Incoterms :** Les incoterms ont un rôle primordial dans le contrat commercial international, ils définissent :<sup>2</sup>

- **Les points de transfert des frais :** répartition des frais de transport, assurance et douane entre importateur et exportateur.
- **Le point de transfert des risques :** à partir de quel lieu l'importateur est responsable des risques encourus par la marchandise.

---

<sup>1</sup> BELOTTI (J) : *Transport international de marchandises*, 4<sup>ème</sup> édition, édition Vuibert, Janvier 2012, p.87.

<sup>2</sup> MAKHLOUFI (M) : *L'importance de l'assurance des marchandises dans les transactions internationales*, mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales, EHEC Alger, Juin 2015, p.22.

- Les documents dus par l'exportateur à l'importateur.

### **II.1.2- La nouvelle version des Incoterms 2010 :**

**II.1.2.1- La modification des Incoterms 2000 :** La nouvelle classification est applicable depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

Cette révision des Incoterms s'est imposée: <sup>1</sup>

- Pour prendre en compte les évolutions récentes des pratiques du commerce international.
- Pour intégrer les nouvelles obligations mondiales en matière de sûreté-sécurité.
- Pour introduire la dématérialisation des documents utilisés dans le commerce international.
- Pour simplifier l'utilisation de ces règles et ainsi faciliter les transactions commerciales.

Après suppression de quatre Incoterms et ajout de deux, la nouvelle version passe donc de treize à onze Incoterms:

- Les Incoterms DAF, DES et DDU ont été supprimés et remplacés par DAP (Delivered At Place). Ce nouvel Incoterm signifie que les marchandises sont mises à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport d'approche, prêtes pour le déchargement au lieu de destination convenu comme prévu par les anciennes règles DAF, DES, DDU.
- L'Incoterm DEQ a été supprimé et remplacé par DAT (Delivered At Terminal). Ce nouvel Incoterm signifie que les marchandises sont mises à la disposition de l'acheteur au terminal désigné, dûment déchargées du moyen de transport, comme prévu par l'ancienne règle DEQ.

Le tableau suivant présente de façon schématique le contenu de chaque incoterm, par rapport à la révision 2000 ;

---

<sup>1</sup> BELOTTI (J): opcit, p.88.

**Tableau II- 1** : Comparaison entre les Incoterms, la version 2000 et la version 2010.

<b>13 Règles Incoterms 2000</b>	<b>11 Règles Incoterms 2010</b>
EXW (ex-works)	EXW (ex-works)
FAS (free alonside ship)	FAS (free alonside ship)
FCA (free carrier)	FCA (free carrier)
FOB (free on board)	FOB (free on board)
CFR (cost and freight)	CFR (cost and freight)
CPT (carriage paid to)	CPT (carriage paid to)
CIF (cost insurance and freight paid to)	CIF (cost insurance and freight paid to)
CIP (carriage insurance paid to)	CIP (carriage insurance paid to)
<del>DEQ (delivered ex quay)</del>	DAT (delivered at terminal)
<del>DAF (delivered at frontier)</del>	DAP (delivered at place)
<del>DES (delivered ex ship)</del>	
<del>DDU (delivered duties unpaid)</del>	
DDP (delivered duties paid)	DDP (delivered duties paid)

**Source** : MADELINE (N) : *Importer : inclus les Incoterms 2010*, 4<sup>ème</sup> édition, éditions d'Organisation, 2011, p.52.

**II.1.2.2- Le classement des Incoterms 2010** : Les incoterms peuvent être classés en fonction de la famille, du risque et du mode de transport :<sup>1</sup>

**II.1.2.2.1- En fonction de la famille** : Les Incoterms sont répartis en quatre familles :

- La famille des «F» : (Free/Franco);
- La famille des «C» : (Cost or Carriage/Coût ou Port);
- La famille des «D» : (Delivered /Rendu);
- La famille des «E» : (Obligation minimale du vendeur).

<sup>1</sup> Ibid, pp.90, 91.

\* Les Incoterms dont la référence débute par «E», «F» et «C» correspondent à des ventes au départ (VD). Ils libèrent le vendeur de ses obligations dans le pays d'expédition.

\* Les Incoterms dont la référence débute par «D» (DAP, DDP, DEQ) correspondent à des ventes à l'arrivée (VA). Ils ne libèrent le vendeur de ses obligations que lorsque les marchandises sont arrivées chez le destinataire.

**II.1.2.2.- En fonction du risque :** Les Incoterms sont répartis en :

- Vente au départ (VD): auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de l'acheteur, comprend huit Incoterms : EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP.
- Vente à l'arrivée (VA) : auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls du vendeur, comprend trois Incoterms : DAP, DAT, DDP.

**II.1.2.3.- En fonction des modes de transport :** La distinction porte sur les Incoterms:

- **Maritimes** : exclusivement réservés au transport maritime de port à port ;
- **Tous modes de transport** : aérien, terrestre, maritime dès lors que ce dernier s'inscrit dans un transport multimodal.

Sur les onze Incoterms:

\* Quatre sont des incoterms exclusivement maritimes (FAS, FOB, CFR, CIF).

\*Sept sont des incoterms tous modes de transport (EXW, FCA, CPT, CIP, DDP, DAT, DAP).

**II.1.2.3- Présentation des Incoterms 2010 :** Il y a désormais 11 Incoterms qui peuvent être classés en deux catégories: ceux utilisables pour tous les modes de transport, et ceux utilisables uniquement pour les modes de transport par voie fluviale ou maritime :<sup>1</sup>

• **L'Incoterm EXW :**

EXW signifie (Ex Works /À l'usine au lieu convenu). L'unique responsabilité du vendeur est de mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur en son établissement. L'acheteur doit supporter tous les frais et coûts liés à l'enlèvement des marchandises dans les établissements

---

<sup>1</sup> MADELINE (N) : *Importer : inclus les Incoterms 2010*, 4<sup>ème</sup> édition, éditions d'Organisation, 2011, pp.51-53.

du vendeur jusqu'au lieu de destination. Cet Incoterm représente donc le moins risqué pour le vendeur.

### • **L'Incoterm FCA :**

FCA signifie Free Carrier /Franco-transporteur au lieu convenu). C'est l'acheteur qui choisit le mode de transport et le transporteur, et qui le paye. Le vendeur remplit ses obligations lorsqu'il délivre les marchandises entre mains du transporteur désigné par l'acheteur au point convenu dans l'incoterm. Le transfert des frais et des risques intervient au moment où ce transporteur prend en charge la marchandise.

### • **L'Incoterm CPT :**

CPT signifie (Carriage Paid To /Port payé jusqu'au lieu de destination convenu). Le vendeur choisit le transporteur et paye le fret pour le transport de la marchandise au lieu de destination convenu. Cependant, les risques d'avarie à la marchandise ou de sa perte, ainsi que d'augmentation des coûts en cours de transport, sont transférés du vendeur à l'acheteur lorsque la marchandise est remise au premier transporteur.

### • **L'Incoterm CIP :**

CIP signifie (Carriage and Insurance Paid To/ Port et assurance payés jusqu'au point de destination connu). Le vendeur, en plus des mêmes conditions qu'en CPT, a l'obligation de souscrire une assurance contre le risque de perte ou de dommages aux marchandises pendant leur transport.

### • **L'Incoterm DDP :**

DDP signifie (Delivered Duty Paid/Rendu droits acquisés au lieu de destination convenue). À l'inverse du terme EXW à l'usine, ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur. Le vendeur prend à sa charge le transport jusqu'au lieu de destination convenu et notifie à l'acheteur la date de mise à disposition, il assume le risque du transport jusqu'à destination. Pour l'acheteur prend possession des marchandises dès leur livraison, décharge la marchandise, supporte les frais et risques dès la livraison.

### • **L'Incoterm DAT :**

DAT signifie (Delivered At Terminal /Rendu au terminal, terminal de destination convenu). Il remplace le terme DEQ. Le vendeur supporte les frais d'embarquement, le fret maritime, les

frais de débarquement, et accomplit les formalités en douane. L'acheteur prend possession de la marchandise dès sa livraison au quai de débarquement, lieu de transfert de risques.

• **L'Incoterm DAP :**

DAP signifie (Delivered At Place/Rendu au lieu de destination convenu). Ce terme remplace les termes DAF, DES et DDU. Le vendeur a rempli son obligation dès lors que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur sur le moyen de transport d'approche, prêt pour le déchargement au lieu de destination convenu. Il a la charge de tous les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination.

Sept sont des incoterms tous modes de transport (tableau II-2) :

**Tableau II- 2 : Les Incoterms multimodaux.**

<b>Sigle</b>	<b>Traduction</b>	
EXW	EX-Works	/ À l'usine
FCA	Free-Carrier	/ Franco-transporteur
CPT	Carriage Paid To	/ Port payé jusqu'à
CIP	Carriage Insurance Paid to	/ Port payé, assurance comprise jusqu'à
DAT	Delivered At Terminal	/ Rendu au Terminal
DAP	Delivered At Place	/ Rendu au lieu de destination
DDP	Delivered Duty Paid	/ Rendu droits acquittés

**Source :** MADELINE (N) : *Importer : inclus les Incoterms 2010*, 4<sup>ème</sup> édition, éditions d'Organisation, 2011, p.51.

• **L'Incoterm FAS :**

FAS signifie (Free Along Side Ship/Franco le long du navire au port d'embarquement convenu). Le vendeur remplit ses obligations en livrant les marchandises le long du navire, sur le quai ou sur péniche, au port de chargement nommé. Le vendeur fournit la marchandise accompagnée de la facture et des documents spécifiés dans le contrat et dédouanée à l'exportation. Le transfert du risque et des frais se fait au moment où la marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement.

**• L'Incoterm FOB :**

FOB signifie (Free On Board/Franco-bord au port d'embarquement convenu). C'est un des incoterms les plus utilisés au monde, car il ne présente que peu d'ambiguïtés. Il est tellement répandu, qu'il est également utilisé en transport aérien. Le vendeur doit acheminer les marchandises au port d'embarquement convenu et placer celles-ci à bord du bateau. Le transfert des risques entre vendeur et acheteur a lieu lorsque les marchandises ont passé le bastingage du bateau. C'est l'acheteur qui choisit le navire et paye le fret maritime. Les formalités d'exportation incombent au vendeur.

**• L'Incoterm CFR :**

CFR signifie (Cost and Freight/Coût et fret au port de destination convenu). Le vendeur qui choisit le navire et paye le fret maritime jusqu'au port convenu, chargement sur le navire à la charge du vendeur. Le risque de perte ou de dommages aux marchandises, ainsi que toute augmentation des frais est transféré du vendeur à l'acheteur lorsque la marchandise passe le bastingage du navire au port d'embarquement.

**• L'Incoterm CIF :**

CIF signifie (Costs, Insurance and Freight/Coût assurance, fret au port de destination). Identique au CFR avec l'obligation supplémentaire pour le vendeur de fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou dommages aux marchandises en cours du transport maritime. Quatre sont des incoterms exclusivement maritimes (tableau II-3) :

**Tableau II- 3 : Les Incoterms maritimes.**

<b>Sigle</b>	<b>Traduction</b>
FAS	Free Along side Ship / Franco le long du navire
FOB	Free On Board / Franco à Bord
CFR	Cost and Freight / Coût et Fret
CIF	Cost Insurance Freight / Coût Assurance et Fret

**Source :** MADELINE (N) : *Importer : inclus les Incoterms 2010*, 4<sup>ème</sup> édition, éditions d'Organisation, 2011, p.51.

**II.1.3- Charge de la garantie des risques du transport des marchandises :<sup>1</sup>**

Les Incoterms déterminent le lieu de livraison et de transfert du risque (elle précise qui de l'acheteur ou du vendeur doit supporter l'assurance du transport des marchandises), à savoir au départ ou à l'arrivée, dans le pays du vendeur ou de l'acheteur ou à un point déterminé du trajet :

L'assurance est à la charge du vendeur jusqu'à la livraison. À partir de la livraison, elle est à la charge de l'acheteur, et les Incoterms précisent le moment de la livraison. Avec les Incoterms CIF et CIP, c'est le vendeur qui contracte une assurance des marchandises transportées pour le compte de l'acheteur, donc, c'est l'acheteur qui supporte l'assurance. Cependant, pour les Incoterms FOB, CFR et CIF, le transfert des risques, donc, la livraison se fait une fois que les marchandises sont mises à bord du navire.

---

<sup>1</sup> MEDOU (M) : «*Les Incoterms et le transfert du risque dans le transport international de marchandises : problématique de la garantie*», Décembre 2015, p.5.

### **Section 02 : L'auxiliaire au transport maritime.**

Les expéditions de marchandises nécessitent la combinaison de plusieurs modes de transport : transport maritime ; transport routier ; transport aérien ; transport ferroviaire. Mais le transport maritime, demeure de très loin le principal mode de transport dans le monde.

**II.2.1- Concepts sur le transport maritime :** Le transport maritime est le premier mode de transport à l'international, en tonnage comme en valeur. D'après la CNUCED, 8,17 milliards de tonnes ont été transportées par la mer en 2008, soit 90 % du commerce mondial. <sup>1</sup>

#### **II.2.1.1- Définition du transport maritime :**

*« Le terme "transporteur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle, un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur. Les termes "contrat de transport par mer" désignent les contrats par lesquels le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre.»<sup>2</sup>*

*« Le transport maritime consiste à déplacer les marchandises ou les voyageurs dans le territoire du pays ou même à l'internationale par voie maritime du fait de son coût attractif.»<sup>3</sup>*

#### **II.2.1.2- Les atouts et les inconvénients de la voie maritime :**

**II.2.1.2.1- Les atouts de transport maritime :** Le transport maritime offre plusieurs avantages par rapport aux autres moyens de transport :<sup>4</sup>

- **La massification du transport :** la croissance des échanges dans le monde a été facilitée par les possibilités de massification offertes par le transport maritime. C'est un moyen de transport adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par des gros navires.

---

<sup>1</sup> Article 01: «Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué par mer», 2008, p.01.

<sup>2</sup> LECUYER (D) : *Commerce international : exporter en toute sécurité*, édition Gualino, Janvier 2004, p. 12.

<sup>3</sup> BELOTTI (J) : *Transport international de marchandises*, 4<sup>ème</sup> édition, édition Vuibert, Janvier 2012, p.244.

<sup>4</sup> LADJEROUD (S) et MESMOUDI (A) : *Le transport maritime comme vecteur de compétitivité pour l'entreprise*, mémoire de fin de cycle pour l'obtention de licence en sciences commerciales, EHEC Alger, Juin 2012, p.37.

- **Le moindre coût** : le transport maritime est un moyen de transport peu coûteux. Il permet l'acheminement des marchandises en grande masse, le transport maritime est également un moyen de transport qui convient pour les petits lots et des courtes distances, il ne nécessite pas de fortes dépenses d'infrastructures, il n'est pas nécessaire de construire des infrastructures que celles des ports, le milieu maritime est à disposition et, contrairement aux autres modes.

- **Autres avantages** : Le transport maritime offre des avantages :

- \* **De sûreté** : le niveau d'insécurité le plus faible de tous les modes de transport au regard des accidents de personnes et des chargements de marchandises, ainsi que le conteneur va protéger la marchandise contre les intempéries, même pendant la manutention. Il sera aussi un rempart contre le vol, les incidents légers de manutention et les pertes.

- \* **De moindre pollution** : il a une faible consommation d'énergie à la tonne-kilomètre.

- \* **De fiabilité** : pour ses garanties de régularité.

**II.2.1.2.2- Les inconvénients du transport maritime** : De même, le transport maritime a quelques inconvénients :<sup>1</sup>

- Lent ;
- Assurance et emballage plus chers ;
- Pré et post acheminement souvent plus onéreux.

**II.2.1.3- Les intervenants dans une expédition maritime** : Dans une expédition maritime de marchandises, il intervient :<sup>2</sup>

**II.2.1.3.1- Le chargeur** : C'est celui qui met la marchandise à la disposition du transporteur, qu'il soit propriétaire ou non.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> MADELINE (N) : *Importer : inclus les Incoterms 2010*, 4<sup>ème</sup> édition, éditions d'Organisation, 2011, p.86.

<sup>2</sup> MAKHLOUFI(M) : *L'importance de l'assurance des marchandises dans les transactions internationales*, mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales (option : affaires internationales), EHEC Alger, Juin 2015, pp.27-29.

<sup>3</sup> Article 797 du CMA.

**II.2.1.3.2- Le transporteur :** C'est la personne physique ou morale qui exploite le navire et est, seul responsable des marchandises qu'il transporte.<sup>1</sup>

**II.2.1.3.3- Le consignataire :** Il agit comme mandataire, salarié de celui qui requiert ses services. On distingue deux catégories de consignataires :<sup>2</sup>

**II.2.1.3.3.1- Le consignataire du navire :** Le consignataire du navire ou agent maritime, il est considéré comme consignataire du navire, toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port.

Le rôle du consignataire du navire est très variable,

- Il prépare d'une part, l'escale du navire au port, et d'autre part, Il fournit aux navires qu'il représente durant leur escale, tous les services nécessaires à leur accueil dans les ports.
- Le paiement des droits, des frais et d'autres charges dus à l'occasion de l'escale du navire dans le port, etc.

En Algérie, ces fonctions sont exercées par des entreprises publiques (GEMA, NASHCO, M.T.A et FILTRANS).

**II.2.1.3.3.2- Le consignataire de la cargaison :** Il est considéré comme telle, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droit de marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison de la marchandise au nom et pour le compte de ses mandants, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires.

Le consignataire de la marchandise a trois missions principales :

- Prendre livraison de la marchandise au lieu et place du réceptionnaire.
- Payer le fret maritime s'il est encore dû.

---

<sup>1</sup> Article 770 du CMA.

<sup>2</sup> Article 609 du CMA.

- Veiller aux intérêts des ayants droits (réserves, constat contradictoire, etc.).

**II.2.1.3.4- Le manutentionnaire :** La manutention portuaire se fait suivant contrat et donne lieu à rémunération. L'entrepreneur de la manutention portuaire est responsable de ses fautes envers celui qui requiert ses services. Il est chargé des opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage, de débarquement, de mise ou de reprise des marchandises sur terre-plein ou dans les magasins.<sup>1</sup>

**II.2.1.3.5- L'aconier :** Il prend en charge les opérations : de réception ; de pointage ; de reconnaissance à terre des marchandises déchargées ; ainsi que leur gardiennage jusqu'à leur chargement ou délivrance au destinataire.<sup>2</sup>

**II.2.1.3.6- Le transitaire :** Il est considéré comme l'un des principaux auxiliaires de transport. Il intervient en amont et en aval de la chaîne de transport, en sa qualité de mandataire qui agit, pour le compte du chargeur (au chargement) et du réceptionnaire (au déchargement). Il agit pour effectuer les opérations suivantes :

- Il conseille son client sur la meilleure façon d'organiser le transport.
- Il le renseigne sur les formalités exigées par les administrateurs du commerce extérieur (la douane, les banques, les assurances, les consignataires, les autorités portuaires etc. ...).
- Il réceptionne les marchandises au port en cas de manquants ou d'avaries.

### **II.2.2- L'organisation maritime :**

**II.2.2.1- L'encadrement législatif :** Le transport maritime est régi par les conventions suivantes :<sup>3</sup>

- **La convention internationale de Bruxelles :** Signée en 25 août 1924 (dite règles de La Haye) ratifiée par plus de 100 États, traite des règles en matière de connaissance maritime (le titre de transport), établies à l'occasion de transports internationaux par mer. La convention est applicable à tous les pays signataires.

---

<sup>1</sup> Article 914 du CMA.

<sup>2</sup> Article 912 du CMA.

<sup>3</sup> BELOTTI(J): opcit, p.245.

- **La convention de L'ONU du 31 mars 1978** : Cette convention, également appelée "règles de Hambour", en vigueur depuis fin 1992, 34 pays ont ratifié cette convention, elle n'entrera en application que lorsqu'elle sera ratifiée par au moins vingt États.
- **Protocole sur les connaissements** : Signé à Bruxelles le 21 décembre 1979, il porte modification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement du 25 août 1924.
- **Les règles de Rotterdam** : De 2009 devraient, à terme, remplacer les précédentes conventions.
- **Les autres conventions** : Citons, à titre d'exemple, la convention en matière de créances maritimes (Londres, 1976) ou encore la convention en matière de sécurité (SOLAS).

### **II.2.2.2- Les différents contrats et documents de transport maritime :**

Le contrat de transport est généralement signé et approuvé par deux parties : d'une part, le transporteur, et d'autre part, l'usager du moyen de transport. Cela dit, il arrive que pour aller d'un point de départ à un point d'arrivée, un usager emprunte plusieurs moyens de transport appartenant à différents transporteurs avec des documents, qui permet de bien communiquer et bien passer les marchandises d'un port à un autre.<sup>1</sup>

**II.2.2.2.1- Les différents contrats de transport maritime de marchandises** : Le transport maritime peut entrer dans le cadre de deux types de contrat :

#### **II.2.2.2.1.1- Le contrat de transport de marchandise:**

*« Le contrat de transport maritime est celui par lequel une personne, le chargeur, s'engage à payer un fret déterminé à une autre personne, le transporteur, qui s'engage à son tour à acheminer la marchandise d'un port à un autre. »<sup>2</sup>*

➤ **Les parties du contrat de transport** : Concernant les parties au contrat :

- **Le chargeur** : doit présenter sa marchandise en temps et lieu fixé, ce peut être l'expéditeur réel, un mandataire de celui-ci (transitaire) ou le destinataire de la marchandise.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> <https://prezi.com/h7tylc63dsuv/quest-ce-que-le-contrat-de-transport/>, (consulté le 04/04/2016 à 03 :12h).

<sup>2</sup> Article 738 du CM A.

• **L'armateur** : Il est considéré comme toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom, soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire.<sup>2</sup>

### **II.2.2.1.2- Le contrat d'affrètement :**

*« L'affrètement de navire est le contrat par lequel le propriétaire de navire, appelé fréteur, met à la disposition d'une personne, appelée affréteur, tout ou une partie de la capacité d'un navire pour un type d'exploitation déterminé moyennant un loyer d'affrètement. »<sup>3</sup>*

### **II.2.2.2- Les différents documents de transport maritime :**

Au regard du foisonnement des émetteurs et de la diversité des engagements souscrits, seule la normalisation et la standardisation des pratiques au niveau international permettront de matérialiser les documents de transport maritime. Il existe deux types : le connaissement et la charte partie.

#### **II.2.2.2.1- Le connaissement :**

*« Le connaissement constitue la preuve de la réception par le transporteur de marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime, de même qu'un titre pour disposer des marchandises et en obtenir. »<sup>4</sup>*

Donc, l'élément qui matérialise le contrat de transport est le connaissement ou "Bill of Lading" (B/L). Le CMA impose au transporteur ou son représentant de l'émettre sur demande du chargeur ; c'est-à-dire, si le chargeur ne demande pas ce titre, le transporteur n'est pas tenu de le lui remettre. Il est délivré en quatre exemplaires destiné aux : commandant en chef du navire ; l'agent consignataire ; shipper et le réceptionnaire.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Article 797 du CMA.

<sup>2</sup> Article 572 du CMA.

<sup>3</sup> Décret N°66-1078 : «Les contrats d'affrètement et le transport maritime», 31 Décembre 1966.

<sup>4</sup> ADYEL (K) : *Crédit documentaire et connaissement*, édition Larcier, 2012, p.214.

<sup>5</sup> Article 748 du CMA.

### **II.2.2.2.2- La charte partie:**

« La Charte-partie est l'acte constituant le contrat d'affrètement, il s'agit d'un accord par lequel le propriétaire d'un navire (fréteur) loue celui-ci à d'autres personnes (affréteurs) en vue du transport d'une cargaison. La charte-partie est donc l'instrument du contrat d'affrètement.»<sup>1</sup>

### **II.2.3- Le secteur du transport maritime :**

**II.2.3.1- Les organismes maritimes internationaux :** Deux principales organisations interviennent au niveau international dans le secteur maritime : le CMI (Comité Maritime International) et L' OMI (Organisation Maritime Internationale) :<sup>2</sup>

#### **II.2.3.1.1- L'OMI (Organisation Maritime Internationale) :**

L'OMI a été créée par une convention de L'ONU (L'Organisation des Nations Unies) adopté à Genève le 17 Mars 1948. Sa première rencontre a eu lieu en Janvier 1959. Elle compte présentement 157 Etats membres en 2007.C'est une organisation internationale dont l'une des principales tâches est d'élaborer des dispositions relatives à la sécurité en mer. Cette organisation a adopté une quarantaine de conventions et de protocoles et plus de 800 recueils de règles, codes et recommandations. Tous ces textes ont exclusivement trait à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et à d'autres questions connexes.

Le principal travail technique de L' OMI est effectué par un certain nombre de comités et de sous-comités, notamment le comité de la sécurité maritime, (MSC) en anglais, le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) et le Comité juridique.

#### **II.2.3.1.2- Le CMI (Comité Maritime International) :**

Le CMI est une organisation internationale non gouvernementale ayant pour objectif de contribuer à l'harmonisation des différentes législations maritimes au niveau mondial. En sa qualité de dépositaire des Règles d'York et d'Anvers, le Comité Maritime International procède périodiquement à leur révision, pour tenir compte des évolutions économiques et juridiques, ainsi que des impératifs commerciaux auxquels les acteurs du commerce maritime sont confrontés.

---

<sup>1</sup> GHISLAINE (L) et HUBERT (M) : *Gestion des opérations import-export*, édition Dunod, Paris, 2008, p.38.

<sup>2</sup> CALME (S) : *L'essentiel du droit des transports*, édition Gualino, Paris, 2012, p.132.

**II.2.3.3- La marine marchande algérienne :**<sup>1</sup> L'Algérie a pris conscience de l'importance du secteur du transport maritime dans la consolidation de sa souveraineté économique, en créant en 1963 la première société algérienne de transport maritime qui est la société nationale de navigation (CNAN), créée par le décret N°63-643. La CNAN avait sous son autorité l'administration des différentes activités du transport maritime, en plus de sa fonction principale représentée par le transport maritime et la consignation des marchandises, elle avait aussi la fonction de la direction des ports, en plus des transports de toutes les variétés de produit sans aucune destination. Ces attributions ont été étendues, précisées et modifiées au fil des années. Au milieu des années quatre-vingts, elle a connu, comme les grandes entreprises publiques de restructuration qui ont donné naissance des entreprises spécialisées :

- La SNTM/ CNAN : chargée de transport des marchandises.
- L'ENTMV (Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs) : qui prendra plus tard le nom d'Algérie Ferries.
- La SNTM-HYPROC (Société Nationale de Transport Maritime des Hydrocarbures et produits chimiques).

Suite à la restructuration des années quatre-vingts et l'ouverture des services de transport maritime et des activités annexes, plusieurs compagnies maritimes étrangères ont pénétré le marché du transport telles que : CMA CGM (CMA pour Compagnie Maritime d'Affrètement et CGM pour Compagnie Générale Maritime) en 1996, suivie par Maersk et MSC en 2000 et la création de Nolis-Spa, le premier armement privé d'Algérie.

---

<sup>1</sup> LADJEROUD (S) et MESMOUDI (A) : opcit, p.45.

**Section 03 : Les concepts généraux du port.**

Le transport maritime a besoin des points d'ancrages territoriaux que sont les ports. Le trafic portuaire a depuis longtemps maintenu son niveau face aux différents avantages que présentent ses moyens appropriés, à savoir les navires et les installations portuaires.

**II.3.1- Généralités sur le port :** Les ports constituent les places fortes de l'économie des nations, disposant d'une façade maritime et sont les véritables poumons de leur commerce extérieur.

**II.3.1.1- Historique sur les ports :<sup>1</sup>****II.3.1.1.1- Antiquité :**

Le port d'Alexandrie en Égypte, fut construit vers le III<sup>e</sup> siècle. D'autres ports ont suivi, les ports construits semblent toutefois remonter aux Phéniciens avec les ports de Sidon et Tyr au XIII<sup>e</sup> siècle. Ces ports permettaient le commerce mais également le départ de colons et le soutien des unités navales. Les techniques de construction de l'époque utilisaient principalement des enrochements locaux et offrait des constructions extrêmement durables.

**II.3.1.1.2- Du moyen âge à l'époque contemporaine :**

Malgré les destructions suivant la fin de l'empire romain, les ports se développent sur le pourtour de la Méditerranée et progressivement sur la façade Atlantique. Les ports se développèrent au fur et à mesure de l'expansion du commerce. Ce n'est qu'au XIX<sup>e</sup> siècle avec la révolution industrielle que l'apparence des ports change clairement : la spécialisation entre ports de commerce, de pêche et militaires apparaît et le béton permet d'autres types de construction, aux entrepôts s'ajoutent les lignes de chemin de fer et les grues, les docks s'étendent et les professions se spécialisent ; le balisage et l'assistance aux navires (par le remorquage par exemple) se développent.

Au XX<sup>e</sup> siècle, la transformation est complète : les ports de commerce se spécialisent en sous-ensembles et en terminaux dédiés aux types de marchandises (vrac solide et liquide, conteneurs, passagers) ; les engins grandissent (tels les portiques) afin de pouvoir charger les navires grandissant sans cesse, les cadences s'accroissent afin de rester dans la compétition, mais les effectifs embauchés baisse drastiquement. Les ports de plaisance se développent et

---

<sup>1</sup> HERMIME (T) : *Etude de l'interaction du sol de fondation avec les ouvrages portuaires utilisant des pieux*, mémoire de Magister (spécialité : Génie civil), université Mouloud MAMMERRI Tizi-ouzou, Février 2012, p.4.

prolifèrent le long des côtes des pays développés par la création des marinas parfois géantes. Les derniers développements incluent la construction d'immenses complexes portuaires comme le port de Rotterdam.

**II.3.1.2- Les concepts liés au port :** Les notions relatives à l'activité portuaire sont nombreuses :

**II.3.1.2.1- Définition du port :**

« Un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert de marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses.»<sup>1</sup>

« Le port est un point de rivage de la mer, aménagé et équipé pour recevoir, arbitrer des navires et assurer toutes les opérations de commerce maritime, de pêche et de plaisance.»<sup>2</sup>

« Le port est l'ensemble des espaces terrestres, eaux maritimes ou fluviales, des infrastructures et des superstructures réunissant les conditions physiques et d'organisation permettant l'accueil des navires pour qu'ils s'y abritent, y accostent, y effectuent les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises ou des passagers.»<sup>3</sup>

**II.3.1.2.2- Définition d'une communauté portuaire :**

« La collectivité portuaire désigne l'ensemble des différents professionnels qui concourent localement à délivrer un service portuaire. Ainsi, elle couvre l'ensemble des prestations fournies au navire et à la marchandise transportée à l'intérieur de l'enceinte portuaire, manutention, entreposage, douane, assurance, courtage.»<sup>4</sup>

Cette définition nous indique trois choses primordiales quant à la compréhension du concept :

- Tout d'abord, la communauté portuaire désigne l'ensemble des professionnels qui vivent pour et par l'activité du port (marchandises et navires) ;
- Ensuite, on note l'importance de l'espace physique que traduit l'enceinte portuaire ;

---

<sup>1</sup> GUERIN (F) et FREDOUET (C) : *Le management portuaire*, édition e-theque, 2002, p.07.

<sup>2</sup> Article 888 du Code Algérien.

<sup>3</sup> Bulletin Officiel relative aux ports, article 01, p.847.

<sup>4</sup> GUERIN (F) et FREDOUET (C) : *opcit*, p.13.

- Enfin, nous devons souligner la notion d'intérêt commun.

### **II.3.1.2.3- Définition d'une place portuaire :**

*« La notion de place portuaire est également beaucoup utilisée et très souvent de façon indifférenciée avec celle de communauté portuaire ou même de port. C'est un lieu ouvert où se réalisent des opérations liées à l'industrie ou aux services portuaires. Cette acception permet alors de contenir la grande diversité de systèmes portuaires à travers le monde. »<sup>1</sup>*

**II.3.1.3- Les différents types de port :** Selon leurs activités et les types de bateaux accueillir, on distingue les ports de commerce, de pêche, de plaisance et les ports militaires:<sup>2</sup>

**II.3.1.3.1- Les ports de commerce :** En réalité, seule la convention de Genève du 9 décembre 1923 nous indique que, sont considérés comme des ports maritimes, les ports fréquentés par les navires de mer servant au commerce extérieur. Sont des ports dont l'activité est essentiellement marchande ; c'est le commerce de marchandises (et l'ensemble des services qui en résulte) qui constitue sa principale activité.

**II.3.1.3.2- Les ports militaires :** De nature évidemment différente, ont pour mission essentielle d'abriter et de favoriser l'utilisation des navires armés spécialement pour la guerre. Cette mission suppose des structures, des compétences spécifiques, des métiers contingents à ce type d'activité.

**II.3.1.3.3- Un port de pêche :** Peut se définir comme un port dont les installations permettent l'accueil, la sécurité et les opérations des navires équipés pour la pêche.

**II.3.1.3.4- Les ports de plaisance :** Sont des ports artificiels affectés à la navigation sportive ou touristique et aménagés sur le domaine public maritime ou fluvial.

### **II.3.2- Les échanges commerciaux et le transport maritime :**

Depuis la Deuxième Guerre Mondiale, le commerce par voie maritime s'est énormément développé ; notamment marqué par un rythme accéléré du volume du commerce international.

**II.3.2.1- La maritimisation du commerce international :** Un secteur de transport maritime efficace est indispensable à l'accroissement des échanges commerciaux; il constitue la voix d'accès aux nouveaux marchés et aux nouvelles opportunités, et permet d'intégrer les petites

---

<sup>1</sup> Ibid, p.14.

<sup>2</sup> Ibid, pp.8, 9.

et moyennes entreprises (PME) dans la chaîne logistique internationale, encourageant ainsi une croissance économique impulsée par les exportations. L'économie mondiale est de plus en plus tributaire de l'efficacité du secteur des transports maritimes et des ports. Donc, l'amélioration de la gestion des ports est un préalable à la poursuite du développement du secteur de transports maritime.<sup>1</sup>

De ce fait ; il est temps d'entreprendre d'importantes réformes portuaires :<sup>2</sup>

- **L'amélioration des performances** : L'évolution des techniques et des technologies associée à un besoin permanent d'amélioration de la productivité, a également contribué à l'évolution des équipements et techniques portuaires, de manutention devenus de plus en plus performants. Pour répondre à ce besoin du marché et à l'évolution des technologies, les ports doivent poursuivre une politique de modernisation de leurs équipements, le remodelage d'installations d'infrastructures (aménagement de nouvelles passerelles pour le trafic routier, élargissement d'écluse, etc.), et la mise en service d'installations de déchargement et de stockage performantes permettent d'améliorer la productivité des transbordements mer-mer et mer-terre (pré et post-acheminement) et de répondre à l'exigence de raccourcissement des temps d'escale.

C'est ainsi que les ports modernes traitant un trafic important sont équipés de bassins, de portiques, de matériels de manutention, d'aires de stockage, etc., qui représentent un investissement considérable. Quant aux ports secondaires, ils sont moins bien équipés et souvent desservis par des navires plus petits (feeders), équipés de leurs propres moyens de manutention et assurant l'écoulement du trafic entre les grands ports et les autres.

- **De vastes zones de stockage et de distribution** : Les ports s'adaptent aux réalités économiques du transport du 20<sup>ème</sup> siècle. La dimension logistique multimodale s'impose de plus en plus la prestation de fourniture d'outil portuaire pour la manipulation des marchandises s'élargit vers une intervention beaucoup plus complète, vers un service global de transport.

C'est en s'intégrant au sein de chaînes multimodales performantes que les ports évoluent au mieux. À ce titre, le développement de zones logistiques à proximité immédiate des grands

---

<sup>1</sup> ALAN (H), Gylfi (P) et Gaël (R) : «*Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre*», Mai 2007, p.3.

<sup>2</sup> BELOTTI (J) : *Transport international de marchandises*, 4<sup>ème</sup> édition, édition Vuibert, Janvier 2012, p.257.

ports devient incontournable. Ces zones où la marchandise peut être regroupée, transformée, conditionnée et dirigée vers les lieux de consommation ou exportée sont fortement créatrices de valeur et d'emploi. Ces zones doivent être munies de dessertes terrestres performantes. Les grands ports doivent disposer également de systèmes informatiques de pointe qui contribuent à leur efficacité et à celle de toute la chaîne logistique.

**II.3.2.2- Le rôle des ports :** Le rôle des ports est comme suit :<sup>1</sup>

**II.3.2.2.1- Sur le plan économique :**

Le port est un établissement destiné à la réception des navires en vue d'assurer la continuité des transports entre les voies maritimes et terrestre ou ferroviaires. À cette fonction de jonction entre deux modes de transports, se greffent deux aspects du rôle des ports maritimes :

**• Rôle industriel :**

Le port peut comporter des installations destinées à traiter ou transformer les matières premières importées ou exportées par la voie maritime, ce rôle industriel qui a déjà connu un grand développement au cours des dernières années, tend à simplifier et pose aux ports le problème de la constitution d'une vaste réserve foncière pour permettre l'implantation des usines.

**• Rôle de marché :**

Le rôle de transbordement d'un moyen de transport terrestre ou fluvial à un navire de mer (et inversement), peut s'accompagner d'opérations commerciales faisant du port un lieu de marché. Cette fonction nécessite de puissants moyens de stockage et de conditionnement de marchandises.

**II.3.2.2.2- Sur le plan physique :** Le port permet d'abords aux navires de stationner à l'abri de la houle et du vent pour :

- Effectuer les opérations de transit (chargement et déchargement des marchandises, embarquement et débarquement des voyageurs).
- Effectuer leurs avitaillement (combustible ou carburant, eau, produits nécessaires à la vie de l'équipage et des passagers).

---

<sup>1</sup> CHAPON (J) : *Travaux maritimes*, édition EYROLLES, Paris, 1975, pp 60-62.

- Assurer leurs entretiens et leurs réparations.
- Stationner en période de désarmement, c'est-à-dire lorsque leur équipage est réduit au minimum indispensable à leur sécurité en attente de marchandises ou de voyageurs à transporter.

### **II.3.2.2.3- L'importance économique :**

Les ports, outils essentiels de l'économie nationale, sont des maillons importants des chaînes de transport de la continuité territoriale, du cabotage et du transport intercontinental. S'intégrant dans des chaînes logistiques de plus en plus complexes où la performance du maillon terrestre de pré-acheminement ou de post-acheminement, ils jouent un rôle essentiel.<sup>1</sup>

### **II.3.3- Le trafic maritime:**

**II.3.3.1- L'évolution du trafic conteneurisé :** Comme le commerce mondial a connu une croissance importante ces dernières années, il a pour corollaire une augmentation des opérations de transport, qui revient d'une grande part au transport maritime et en particulier au mode de la conteneurisation des marchandises.

Le conteneur, qu'on appelle aussi container (terme anglais), a été créé en 1956 par l'Américain Malcolm Mac Lean, pour se généraliser petit à petit dans le monde et révolutionner le transport maritime de marchandises. Cette augmentation peut être expliquée par l'apparition de navires porte-conteneurs, en 1965, le premier navire porte-conteneurs intégral "L'AMERICAN RACER" de la compagnie US LINES atteignit l'Europe, ce qui a provoqué une véritable révolution dans le monde du trafic de marchandise.<sup>2</sup>

Il se définit comme étant :

*« Une boîte généralement métallique, de forme parallélépipédique, destinée à contenir des marchandises en vue de faciliter leur manutention et leur transport. »*<sup>3</sup>

Le conteneur est un coffre rigide destiné à contenir les marchandises, pour effectuer le voyage maritime dans des conditions telles qu'elles puissent résister aux périls de l'expédition

---

<sup>1</sup> BELOTTI (J) : opcit, p.256.

<sup>2</sup> Rapport de la CNUCED : «Etude sur le transport maritime», 2002, P.82.

<sup>3</sup> HAL (archives-ouvertes) : «Les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs», France, Avril 2015, P.15.

maritime en toute sécurité, mais aussi une permanente idée de gagner du temps en limitant les délais d'escale des navires dans le but de satisfaire une clientèle en accélérant la manutention et la rotation des navires, et il est conçu de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à l'autre, ainsi, il est facile à remplir et vider. Plusieurs dimensions des conteneurs sont en service, mais certaines catégories tendent à disparaître laissant essentiellement la place aux conteneurs de 20 pieds et 40 pieds, (un pied= 0,3048 mètre).<sup>1</sup>

La conteneurisation a été l'une des conditions de croissance des échanges et le moyen de lutter contre la saturation des ports. De ce fait, plus de 85% des échanges entre pays développés de marchandises se font par conteneur, aussi les pays en développement dans leur commerce international. En Algérie, les premiers conteneurs ont été réceptionnés au port d'ARZEW en 1973, et depuis cette date, le trafic de conteneurs s'est généralisé à l'ensemble des grands ports algériens.<sup>2</sup>

### **II.3.3.2- Le trafic portuaire en Algérie :<sup>3</sup>**

La valeur ajoutée créée par l'activité portuaire, ainsi que l'emploi induit sur l'ensemble du territoire, constituent des indicateurs pertinents de l'importance économique des ports. En effet, ces derniers constituent des outils structurants de l'aménagement du territoire, impliquant l'amélioration des réseaux terrestres de l'arrière-pays, ce qui rend le territoire et l'économie nationale plus attractive, entre autres, pour les investisseurs locaux et étrangers. Le trafic de marchandise ayant transité au niveau de l'enceinte portuaire représente environ le tiers des échanges nationaux, et ce en relation avec la réalité de relance économique consacrée par les pouvoirs publics.

L'extraversion qui caractérise les trafics portuaires algériennes, se reflète directement dans le déséquilibre entre importations et exportations, cette situation spécifique s'explique par le poids écrasant des vrac liquides, le gaz naturel et les produits pétroliers occupent ainsi une place énorme dans l'économie algérienne en général.

---

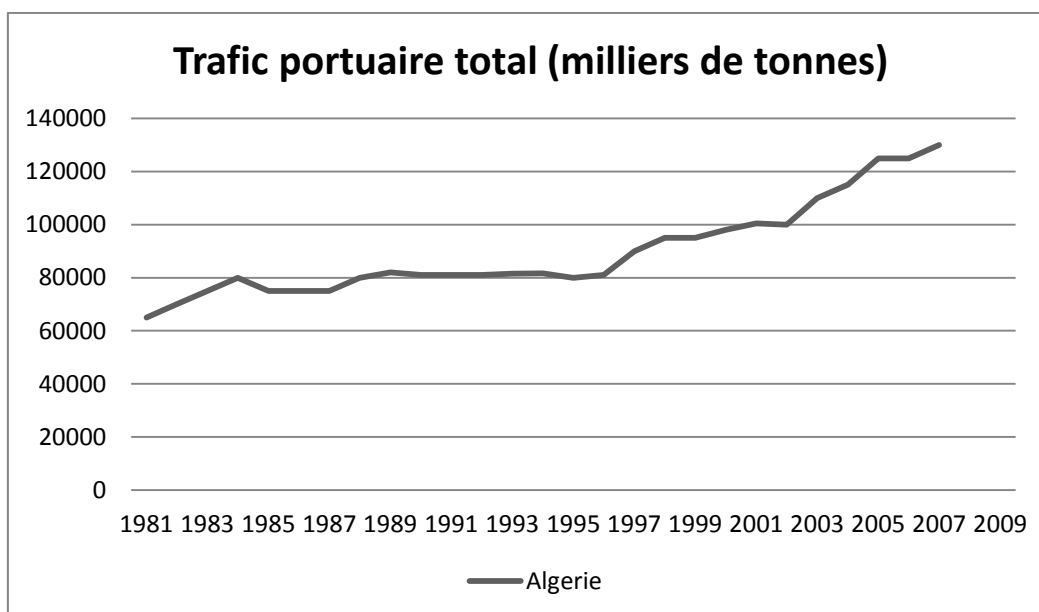
<sup>1</sup> Ibid, P.6.

<sup>2</sup> BOUMELIT (A) : *L'évolution du trafic des conteneurs et son impact sur la gestion des terminaux portuaire*, mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales (option : Affaires internationales), EHEC Alger, Septembre 2015, p.30.

<sup>3</sup> LABARONNE (D) : *Villes portuaires au Maghreb*, édition Mines, Paris, 2015, pp. 19, 39.

La figure suivante souligne l'évolution des trafics portuaires en Algérie de 1981 à 2009,

**Figure II- 1** : Évolution des trafics portuaires en Algérie, 1981- 2009, (T).



**Source :** LABARONNE (D) : *Villes portuaires au Maghreb*, édition Mines, Paris, 2015, p.20. (Avec adaptation).

L'Algérie a enregistré une croissance rapide de son trafic total, de 60 milliers de tonnes en 1981 à 80 milliers de tonnes en 1997, 100 en 2000 et 130 en 2009. La croissance rapide des trafics portuaires depuis 1997, s'explique moins par les politiques économiques durant la 'période de transition', que par la spécialisation accrue des exportations dans les ressources naturelles en direction de l'Europe et du reste du monde.

### **Conclusion du chapitre II :**

Le commerce par voie maritime s'est énormément développé ces dernières années ; il représente 90% du volume du commerce international.

Ce chapitre précise que ce secteur a besoin des points d'ancrages territoriaux que sont les ports, car l'économie mondiale est de plus en plus tributaire de l'efficacité de ce secteur et des ports. Ainsi, un point essentiel devra figurer dans le contrat commercial, 'les Incoterms', pour que les contractants se réfèrent afin d'éviter toute ambiguïté concernant la répartition des frais et des risques liés à l'acheminement des marchandises. Ajoutons, que une fois les différentes obligations des parties définies, il reste à veiller que l'activité d'importation ou d'exportation doit disposer des documents commerciaux tel que le connaissement.

**Chapitre III : Les échanges  
internationaux au port de  
Djen Djen**

### **Introduction du chapitre III :**

La période de notre stage pratique au niveau du port de Djen Djen, nous a permis d'acquérir une somme de connaissances théoriques sur la contribution des ports aux échanges commerciaux internationaux, ce qui nous a amené à prendre comme cas à traiter dans notre pratique, le processus des opérations de manutention des marchandises.

A cet effet, nous avons structuré ce chapitre selon le plan suivant :

- Section 01 : fournit la présentation de l'entreprise portuaire Djen Djen.
- Section 02 : elle a pour but d'exposer la méthodologie de recherche, et faire une analyse des informations collectées.
- Section 03 : elle vise de nous présenter des constatations et des suggestions susceptibles d'améliorer le processus de déchargement des marchandises.

### **Section 01 : Présentation de l'entreprise portuaire Djen Djen**

Nous procédons dans cette section à l'analyse de la structure organisationnelle de l'EPJ et cela à travers l'organigramme qui est une représentation schématique de la structure. Nous allons ainsi faire un tracé sur l'entreprise en générale, historique, ses principales activités....etc.

#### **III.1.1- Présentation générale de port :<sup>1</sup>**

- **Type d'entreprise :** Société par action (SPA).
- **Siège :** BP 87-1800 El Achouat-Taher – Jijel, Algérie.
- **Capital:** 1.040.000.000, 00 DA.
- **Site web:** [www.djendjen-port.com](http://www.djendjen-port.com)
- **E-mail:** [contact@djendjen-port.com](mailto:contact@djendjen-port.com)
- **Nombre de personnels :** 1376 ouvriers.

##### **III.1.1.1- Historique :**

L'entreprise portuaire Djen Djen a été créée par le décret N° 84 173. Sa construction a débuté en 1984 pour s'achever en 1992. Le 11 octobre 1989, elle est devenue entreprise autonome sous forme de société par action (SPA) dont le capital social est de 1.040.000.000, 00 DA.

##### **III.1.1.2- Position géographique :**

Le port de Djen Djen est situé à l'Est de l'Algérie, il bénéficie avec sa position géographique d'une place stratégique à moins de 50 miles de la route maritime reliant le canal de Suez au détroit de Gibraltar. Sa construction décidée au cours de la décennie 70, a débuté en 1984 pour s'achever en 1992, s'inscrit dans le cadre de l'accroissement des capacités portuaires de la région Centre/Est.

Son siège social est EL Achouat-Taher Wilaya de JIJEL, il est à :

- **Latitude :** 36° 51' Nord ;
- **Longitude :** 005° 54' Est ;

---

<sup>1</sup> [www.djendjen-port.com](http://www.djendjen-port.com), (consulté le 17/03/2016 à 12 :02h).

- 10 Km du chef-lieu de la wilaya de JIJEL ;
- 40 Km de la zone industrielle de BELLARA;
- 140 kilomètres de la ville de Constantine
- 350 Km à l'est d'Alger ;
- 900 Km de Hassi Messaoud.

**III.1.1.3- Les activités :** Dans l'entreprise portuaire de Djen Djen nous trouvons trois activités principales :

**III.1.1.3.1- Le Pilotage :** c'est un service public réglementé par le code maritime algérien. Il consiste à :

- Assister les navires à l'entrée et à la sortie du port.
- Conseiller le commandant du navire sur les particularités du port en termes de navigation.

**III.1.1.3.2- Le remorquage :** sont considérées comme service de remorquage notamment :

- Les opérations consistant à tirer ou à pousser le navire.
- Les manœuvres d'accostage, de déhalage ou d'appareillage du navire.
- Le convoi et l'aide dans l'exécution d'autres manœuvres dans la navigation d'un navire.

**III.1.1.3.3- La manutention / L'aconage :**

- La manutention portuaire comprend les opérations de chargement, de déchargement des marchandises et les opérations de mise et de reprise des marchandises sur terre-plein ou dans les magasins. Les opérations de manutention portuaire sont effectuées en vertu d'un contrat et donnent lieu à une rémunération.
- « L'importation désigne l'achat de marchandises à l'extérieur du pays, qu'il s'agisse des biens destinés à la consommation ou des biens destinés à l'investissement.»<sup>1</sup>
- « L'exportation est une opération par laquelle des biens et des services produits sur le territoire national sont introduit sur des marchés étrangers ou extérieurs.»<sup>2</sup>
- L'aconage comprend les opérations tendant à assurer la réception, le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises chargées ou déchargées ainsi que leur gardiennage jusqu'à leur chargement ou leur délivrance au destinataire.

---

<sup>1</sup> RAINELLI (M) : *Le commerce international*, 10<sup>ème</sup> édition, édition Broché, Paris, Septembre 2009, p.65.

<sup>2</sup> EITEMAN (D) et STONEHIL (A) : *Gestion et finance internationales*, 10<sup>ème</sup> édition, édition Pearson, France, Mai 2004, p.112.

**III.1.2- Les installations portuaires:** Elles englobent :

**III.1.2.1- Les superstructures**

**Tableau III- 1 :** La capacité des hangars, (m<sup>2</sup>).

<b>Objet</b>	<b>Capacité</b>
3 hangars	1000 m <sup>2</sup>
1 hangar	6000 m <sup>2</sup>

**Source :** Document interne de l'EPJ, annuaire statistique de l'EPJ, 2014, p.12.

**Tableau III- 2 :** Les installations spécialisées, (T).

<b>Objet</b>	<b>Capacité</b>
Silos à ciment	15 000 T
Bacs à huile	8 000 T
Silos à céréales	280 000 T

**Source :** Document interne de l'EPJ, annuaire statistique de l'EPJ, 2014, p.12.

**Tableau III- 3 :** La capacité des entreposages, (ha).

<b>Objet</b>	<b>Capacité</b>
Superficie de terre-pleins	104 ha
Zone extra-portuaire	27 ha
Superficie pour des activités logistiques	350 ha

**Source :** Document interne de l'EPJ, annuaire statistique de l'EPJ, 2014, p.12.

**III.1.2.2- Les infrastructures :**

**Tableau III- 4 :** La capacité des accès.

<b>Objet</b>	<b>Capacité</b>
Passe d'entrée	250 m
Chenal d'accès	-19,30 m de tirant d'eau
Cercle d'évitage	-18,80 m de tirant d'eau
Surface du bassin	180 ha

**Source :** Document interne de l'EPJ, annuaire statistique de l'EPJ, 2014, p.10.

**Tableau III- 5** : Les caractéristiques d'accostage.

- Longueur linéaire totale : 2080 m
- Surface terre-pleins : 104 ha.

Désignation	Longueur	Largeur	Tirant d'eau	Surface terre-pleins
<b>Quai général cargo</b>	770 m	200 m	-11 m	15 ha
<b>Quai mixte</b>	250 m	300 m	-11 m	7,5 ha
<b>Quai ouest</b>	1060 m	300 m	entre -10,50 m et -18,20 m	30 ha
<b>Quai roulier</b>	3 rampes		-11 m	9 ha

Source : Document annuaire de l'EPJ, annuaire statistique de l'EPJ, 2014, p.10.

**Tableau III- 6** : Les caractéristiques techniques des postes.

Appellation quai	Nombre de poste	Poste accostage	Longueur (m)	Tirant d'eau (m)
<b>Quai général cargo</b>	4	N°1, N°2	190	11
		N°3, N°4	195	
<b>Quai mixte</b>	2	N°5, N°6	125	11
<b>Quai RO/RO</b>	3	N°7, N°8	120	11
		N°9	250	
<b>Quai ouest</b>	8	N°10, N°11	160	18,20
		N°12	120	12,50
		N°13	130	12,50
		N°14	120	10,50

Source : Document interne de l'EPJ, annuaire statistique de l'EPJ, 2014, p. 14.

**Tableau III- 7 : Nature de marchandises / Quai.**

<b>Appellation quai</b>	<b>Nature de marchandises</b>
<b>Quai général cargo</b>	Blé, bois, ciment en vrac, pipe, bobine en acier, matériel roulant, huile végétale, carbonate, maïs.
<b>Quai mixte</b>	Tube, fer à béton, ciment-fer plat, ciment big bag, sulfate marbre.
<b>Quai RO/RO</b>	Matériels roulants
<b>Quai ouest</b>	Sucre, bitume, blé, ciment, laitier, ferraille.

**Source :** Document interne de l'EPJ, annuaire statistique de l'EPJ, 2014, p.14.

**Tableau III- 8 : La capacité des équipements.**

<b>Parc roulant</b>	
<b>Type d'engins</b>	<b>Capacités</b>
Chariots élévateurs	3 T à 42 T
Grues portuaires	64 T
Portiques à céréales	250 T/heure
Grues télescopiques	60 T à 140 T
Tracteurs RO/RO	40 T
Camions	15 T

<b>Parc naval</b>	
<b>Type d'engins</b>	<b>Puissances/ capacités</b>
Remorqueurs	1700 à 2750 CV
Vedettes de pilotage	720 CV
Canots d'amarrage	150 à 280 CV

**Source :** Document interne de l'EPJ, annuaire statistique, 2014, p.15.

**III.1.3- La structure organisationnelle du port :** L'entreprise portuaire Djen Djen est organisée autour de :<sup>1</sup>

- La direction générale,
- Les directions fonctionnelles,
- Les directions opérationnelles.

(L'organigramme annexe n° ).

**III.1.4.1- La direction générale :**

Le Directeur Général est chargé de concevoir, de coordonner et de contrôler les actions des directions de l'entreprise. Afin de mener à bien sa mission, il est assisté :

- d'un Directeur Général adjoint ;
- d'un Auditeur ;
- d'un Secrétariat.

**III.1.4.2- Les directions fonctionnelles :** Il y a quatre directions opérationnelles :

**III.1.4.2.1- La Direction des Etudes et Développement (DED) :** Elle se compose de deux départements :

- Département des études et développement,
- Département informatique.

**III.1.4.2.2- La Direction des Finances et Comptabilité (DFC) :** Elle se compose de deux départements :

- Département comptabilité,
- Département finances (service finances, service budget et investissements).

**III.1.4.2.3- La Direction des Ressources Humaines (DRH) :** Elle se compose de deux départements :

- Département du personnel et de la formation (service formation, service personnel),
- Département de l'administration générale (service moyens généraux, service hygiène et sécurité, service juridique et contentieux).

**III.1.4.2.4- La Direction des Travaux et de la Maintenance (DTM) :** Elle contient :

- Département des travaux,
- Département maintenance.

**III.1.4.3- Les directions opérationnelles :** Elles sont concernées et intéressées par tout ce qui touche à la vie du port et à son développement. Il y a deux directions :

---

<sup>1</sup> Document interne de l'entreprise : «*Organigramme- port Djen Djen*», 2016, pp.1, 7, 9.

**III.1.4.3.1- La Direction Capitainerie (D.CAP) :** Elle contient :

- Département aide à la navigation (service assistance aux navires, service des mouvements,
- Département police et sécurité.

**III.1.4.3.2- La Direction de l'Exploitation (D.E) :** Le Directeur de l'Exploitation est notamment chargé d'assister le directeur général dans les définitions des grandes lignes de la politique de l'entreprise, en matière de développement et d'organisation de gestion, des choix techniques, de sécurité et dans le domaine de l'exploitation.

L'entreprise portuaire Djen Djen a pour rôle la manutention et l'aconage des marchandises :

**III.1.4.3.2.1- Le département manutention :** Il a pour mission le traitement des navires, la conservation, la réception et la livraison des marchandises :

- En veillant à l'organisation de toutes les opérations portuaires ;
- En veillant à une utilisation optimale des espaces portuaires, de la main d'œuvre et des équipements ;
- En coordonnant, orientant et contrôlant les activités de ses structures. Il se compose de trois services :

➤ **Le service aconage :** Il est chargé du bon déroulement des opérations de chargement, déchargement des navires et des opérations de transfert et de stockage :

- En utilisant de manière optimale les équipements et la main d'œuvre mis à sa disposition ainsi que les espaces ;
- En respectant les normes de productivité fixées par l'Entreprise ;
- En veillant à la manipulation des marchandises dans les normes de sa conservation ;
- De prendre toute mesure de nature à améliorer les rendements et accroître l'efficacité du service dont il a la charge ;
- De fournir les éléments statistiques journallement ;
- Gère le magasin d'outillage et assure le bâchage et gardiennage ;
- Fourni les éléments de facturation ;
- Communiquer au service programmation les états journaliers de toutes les opérations de relevage, de séjour des marchandises sur terre-plein et dans les magasins.

➤ **Le service relevage :** Ce service est chargé de l'ensemble des opérations de livraison et réception des marchandises :

- En utilisant de manière optimale les équipements et la main d'œuvre mis à sa disposition ainsi que les espaces ;
- En veillant à la manipulation des marchandises dans les normes de sa conservation ;
- De fournir les éléments statistiques journallement ;

- Ce service est en outre chargé du bâchage et du gardiennage des marchandises ;
- Il communique au service programmation et suivi du trafic, un état journalier détaillé de toutes les opérations de relevage et de séjour des marchandises sur TP et en hangar ;
  - **Le service programmation et suivi du trafic** : Le service programmation et suivi du trafic comporte un parc engins de manutention (grues, Clark, etc. ...), un bureau de programmation de la main d'œuvre et un bureau pour les statistiques. Ce service est chargé de :
    - Programmer les opérations de chargement/déchargement et affecter les moyens humains et matériels ;
    - Collecter les éléments de facturation des services acconage et relevage et les transmet au service concerné ;
    - Etablir les situations journalières relatives aux enlèvements, au déchargement, au chargement et au séjour des marchandises au port ;
    - Etablir les statistiques relatives à l'exploitation (manutention, entreposage, etc....) ;
    - Procéder au calcul de rendement pour évaluer la productivité du personnel ;

**III.1.4.3.2.2- Le Département Commercial** : Le département commercial a pour mission le marketing, la recherche du trafic, la facturation des prestations de services fournies par l'entreprise. Il compte deux services :

- **Le service facturation** : Il est chargé de :
  - La centralisation et de l'établissement des factures de toutes les prestations de l'entreprise.
  - Contrôler la conformité des éléments de facturation en vue du respect strict des tarifs en vigueur.
  - suivre et répondre aux requêtes des clients concernant la facturation des prestations fournies.
- **Le service installations spécialisées** : Il est chargé de :
  - Veiller à l'avitaillement en eau douce des navires par bouches d'eau à quai ou par barges, et au raccordement téléphonique et électrique des navires.
  - L'établissement des éléments de facturation au service concerné.

**Section 02 : Le déroulement de l'enquête.**

Pour confirmer ou infirmer nos hypothèses et afin de réaliser la présente étude, nous avons eu recours à la collecte des données nécessaires. Tout d'abord, il s'agit de présenter la méthodologie de notre recherche, puis, le processus de collecte des données et la présentation des résultats, enfin, nous avons élaboré une analyse des résultats collectés.

**III.2.1- La présentation de la méthodologie de recherche :** Dans cette partie nous allons présenter l'étude et l'outil de recueil des informations que nous avons choisis pour mener notre recherche, et nous avons présenté les objectifs de choix de cette technique.

**III.2.1.1- Le choix de l'étude :**

*« Les études qualitative sont des études à caractère intensif qui utilisent comme procédure de récolte de données une approche ouverte, non directe, permissive et indirecte des personnes interrogées. Les études qualitatives visent à un approfondissement du sujet traité. Elles cherchent les causes, les fondements d'un comportement, d'une attitude, d'une perception. »<sup>1</sup>*

En effet, en raison de la nature de notre sujet de recherche, nous avons choisi de diriger notre recherche à l'aide d'une étude qualitative. Elle nous permet de comprendre les actions, les représentations et les interprétations des membres questionnés. Une étude qualitative dans ce cas, nous permet de mieux comprendre la réalité des concepts mobilisés dans la recherche théorique sur le terrain, elle permet de répondre à la question « Comment ?, Pourquoi ?, Quelles ?... ».

Toutes ces raisons expliquent notre choix de réaliser une étude qualitative.

**III.2.1.2- Outil de recueil des données :** Dans l'objectif d'évaluer la situation de l'entreprise portuaire Djen Djen, et les défaillances dont dispose le port lors du processus de déchargement, il y'a lieu à deux constatations pour atteindre le maximum d'informations fiables. La première, concerne l'analyse et l'évaluation des données qui reflètent la situation du port, la deuxième, est liée au processus de déchargement des marchandises. Pour arriver à cette fin, nous avons utilisé deux méthodes d'enquête qualitative les plus utilisées : une analyse de contenu ou des données et un guide d'entretien.

---

<sup>1</sup> GAUTHY-SINECHAL (M) et VANDERCAMMEN (M) : *Etude de marché : méthodes et outil*, 2<sup>ème</sup> édition, Alger, 2005, p.87.

**III.2.2- Analyse de contenu (des données) :** D'abord, nous allons procéder à citer les différents données et nous faisons une analyse sur les périodes, ensuite, nous comparons les résultats obtenus par rapport aux différents exercices. Enfin, nous expliquons les causes principales des écarts à travers des commentaires.

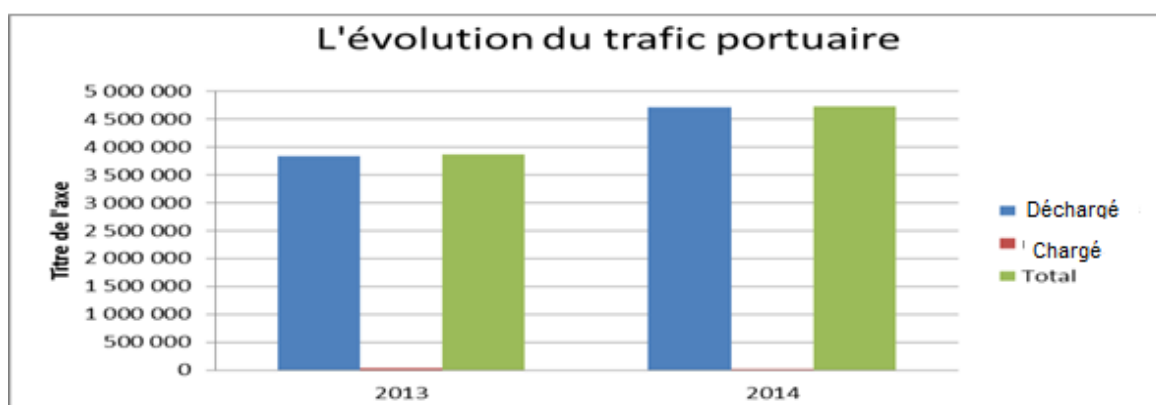
➤ **Le trafic portuaire :**

**Tableau III- 9 :** L'évolution du trafic portuaire à l'EPJ, 2003-30 Septembre 2015, (T).

Années	Déchargés	Chargés	Total
2003	1 581 043	21 308	1 602 351
2004	1 313 965	76 629	1 390 594
2005	1 344 809	34 569	1 379 378
2006	1 231 757	147 602	1 379 359
2007	1 231 595	131 344	1 362 939
2008	1 973 246	146 334	2 119 580
2009	2 156 456	9 816	2 166 272
2010	2 737 444	2 760	2 740 204
2011	2 982 729	82 900	3 065 629
2012	3 819 572	2 700	3 822 272
2013	3 835 511	29 998	3 865 509
2014	4 711 216	23 365	4 734 581
30 Sept	3 432 953	9 173	3 442 126

Source : Document interne de l'EPJ, annuaire statistique, 2015, p.13.

**Figure III- 1 :** L'évolution du trafic portuaire à l'EPJ, 2013-2014, (T).



Source : Elaboré par nous-mêmes à la base des documents internes du port.

• D'après le tableau et l'histogramme ci-dessus, nous constatons :

- De l'année 2003 à 2007, les opérations de chargement et de déchargement des marchandises ont connu une diminution du rythme liée aux travaux d'agrandissement du port.

- Depuis l'année 2007, le port a connu une augmentation de ces opérations liée aux raisons suivantes :

**\*Au niveau du port :** l'acquisition des équipements modernes pour le processus de chargement/déchargement, ainsi le partenariat avec DP World.

**\*Au niveau régional :** l'amélioration du réseau routier : la route nationale N°43 reliant Jijel et Constantine, la nouvelle route nationale N°77 reliant le port et l'autoroute est/ouest -willaya de Setif-.

**\*Au niveau national :** les travaux de configuration au port d'Alger (EPAL) et la décision du gouvernement central de renvoyer systématiquement à d'autres ports qu'Alger les navires transportant des marchandises non conteneurisées, et l'EPJa été le plus grand bénéficiaire

-Le trafic global des marchandises au cours de l'année 2014 affiche une hausse de 22,48% en comparaison à la même période de l'année écoulée, passant de 3 865 509 tonnes à 4 734 581 tonnes.

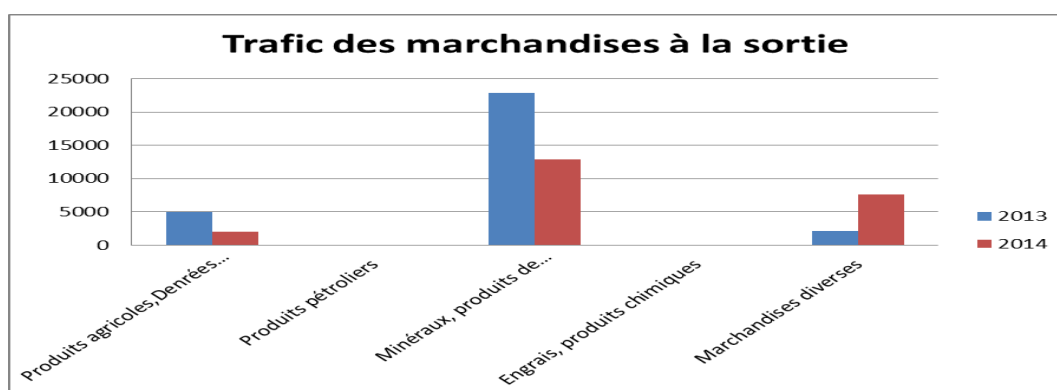
➤ **Les marchandises importées/exportées :**

**Tableau III- 10 :** Trafic marchandises à la sortie / EPJ, 2013- 2014, (T).

<b>Produit/Année</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Variation (%)</b>
<b>Produits agricoles, Denrées alimentaires</b>	5 000	2 900	-42,00%
<b>Produits pétroliers</b>	0	0	–
<b>Minéraux, produits de construction</b>	22 850	12 850	-43,76%
<b>Engrais, produits chimiques</b>	0	0	–
<b>Marchandises diverses</b>	2 148	7 615	254,52%
<b>Total</b>	29 998	23365	-22,11%

**Source :** Document interne à l'EPJ, annuaire statistique, 2014, p.27.

**Figure III- 2 :** Trafic marchandises à la sortie/l'EPJ, 2013- 2014.



**Source :** Elaboré par nous-mêmes à la base des documents internes du port.

• D'après le tableau et l'histogramme qui présentent le trafic portuaire par catégories des produits exportés, nous constatons que :

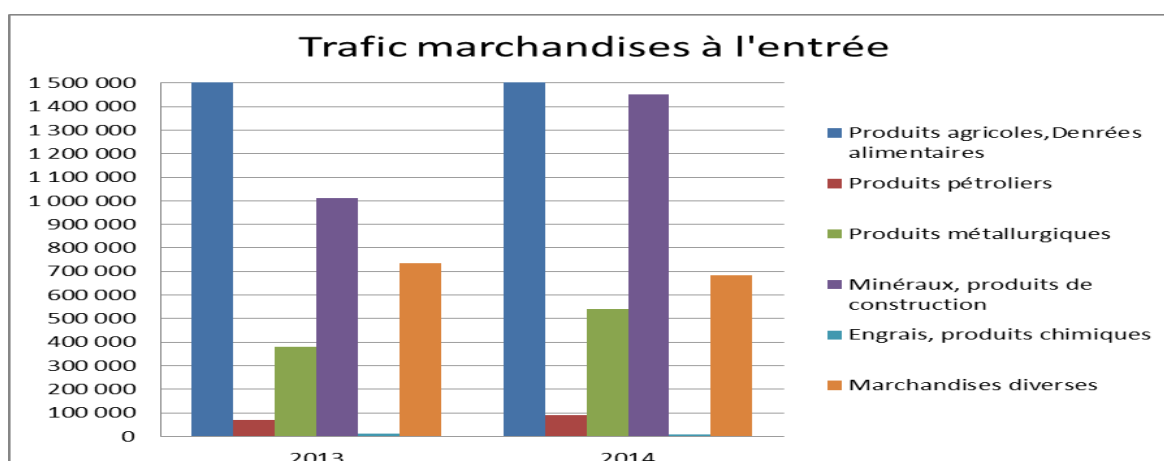
- Les exportations des marchandises se limitent aux minéraux et produits de construction, mais avec une baisse estimée à 43,7%.
- La proportion est nulle concernant les engrais, produits chimiques et les produits pétroliers, ceci est dû au non spécialisation du port à ces catégories des marchandises.

**Tableau III- 11 :** Trafic marchandises à l'entrée / EPJ, 2013- 2014, (T).

Produit/Année	2013	2014	Variation (%)
<b>Produits agricoles, Denrées alimentaires</b>	1 629 175	1 935 613	18,81%
<b>Produits pétroliers</b>	68 405	90 767	32,69%
<b>Produits métallurgiques</b>	381 787	541 290	41,78%
<b>Minéraux, produits de construction</b>	1 010 760	1 453 160	43,77%
<b>Engrais, produits chimiques</b>	10 558	8 050	-23,75%
<b>Marchandises diverses</b>	734 826	682 336	-7,14%
<b>Total</b>	3 819 572	4 711 216	23,34 %

**Source :** Document interne à l'EPJ, annuaire statistique, 2014, p.28.

**Figure III- 3 :** Trafic marchandises à l'entrée / l'EPJ, 2013- 2014, (T).



**Source :** Elaborée par nous-mêmes à la base des documents internes du port.

• D'après le tableau et l'histogramme qui présentent le trafic portuaire par catégories des produits importés, nous remarquons :

- Les produits agricoles détiennent la partie majeure de l'activité d'importation, cela est dû principalement à la nature économique du pays basée sur l'importation des produits alimentaires.
- Une augmentation importante concernant les produits métallurgiques, minéraux et produits de construction, afin de répondre aux besoins croissants du marché national.

**Tableau III- 12 :** Trafic roulant à l'EPJ, Sep 2014- Sep 2015, (Unité).

Rubriques	Au 30 Septembre 2014	Au 30 Septembre 2015	Variation (%)
<b>Véhicules légers</b>	155 406	109 771	-29,37%
<b>Véhicules lourds</b>	11 637	5 435	-53,3%
<b>Utilitaires</b>	78 331	33 193	-57,62%
<b>Engins TP</b>	4 083	2 178	-46,66%
<b>Total</b>	249 457	150 577	-39,64%

**Source :** Document interne à l'EPJ, annuaire statistique, 30 Septembre 2015, p.14.

En nombre d'unité, les véhicules traités durant l'année 2015 enregistrent un repli de 39,64%, soit une baisse de 98 880 unités par rapport à la même période de l'année 2014.

**Tableau III- 13** : Evolution du trafic conteneurisé, 2008-2014, (EVP).

Années	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Djen Djen	287	/	/	1 090	290	/	/

**Source** : Document interne de l'entreprise, service manutention et acconage.

Le port de Djen Djen a connu un trafic conteneurisé en 2008, 2011 et 2012 lié aux limites de la concentration excessive dans un seul port (port d'Alger) ayant les plus grands volumes. Ces valeurs mettent le port de Jijel dans une moindre mesure par rapport aux autres ports algériens.

### **III.2.2.1- L'objectif de l'analyse de contenu (des données) :**

- Avoir une image générale qui reflète la situation du port.
- Dégager les points forts et les points faibles dont dispose.

**III.2.3- L'entretien** : Selon le profil des personnes et pour recueillir le maximum d'informations auprès des personnes interrogées, nous avons choisi de réaliser des entretiens individuels (l'entretien semi directif), car il offre de liberté au répondant, et permet d'approfondir plus précisément et d'explicitier certains points dans le sujet de notre recherche, et aussi il est structuré, car il s'appuie sur un guide d'entretien qui comprend des questions directes.

**III.2.3.1- Elaboration des questions de l'entretien** : Les questions de l'entretien facilitent l'échange et le déroulement de l'entretien, elles sont élaborées sur un enchaînement de création d'un climat nécessaire pour approfondir dans notre thème de recherche, ainsi les réponses sont plus ciblées et précises. De plus, les questions de l'entretien facilitent l'analyse des résultats (annexe n°. ....). Nous nous sommes inspirés de notre recherche théorique ainsi que l'observation sur le terrain, pour définir les questions constituant notre entretien. Nous avons élaboré des questions qui sont classées en quatre rubriques :

- **Rubrique "A"** : commence par les questions d'introduction contenant des informations générales sur l'intervieweur et les informations sur le port. Cette partie est importante car elle dirige les discussions entre l'intervieweur et l'interviewé.

- **Rubrique "B"** : porte sur la compréhension du processus de déchargement dans le département de l'exploitation.
- **Rubrique "C"** : couvre les questions qui fournissent la détection des défaillances en matière d'exploitation pendant les activités de manutention.
- **Rubrique "D"** : porte sur les objectifs visés par le port de Djen Djen.

Et les mêmes questions sont utilisées pour les interviewés.

**III.2.3.2- L'objectif de l'entretien de la recherche** : L'objectif principal recherché par cette enquête, est d'essayer de collecter les informations nécessaires concernant la tâche principale de la direction de l'exploitation (le déchargement), et identifier les facteurs (les freins) qui permettraient d'influencer sa bonne marche, pour répondre à notre sous questions (explication et validation).

Pour élaborer l'entretien final de notre recherche, nous avons entamé des entretiens préliminaires avec : un transitaire ; un consignataire, un chef de quai et un chef magasinier, pour mieux comprendre le processus de déchargement des marchandises.

**III.2.3.3- Présentation et analyse des résultats de l'entretien** : Pour une étude pertinente, les questions de l'entretien fut administrées aux personnes les plus compétentes, c'est-à-dire aux dirigeants, ceux qui sont les plus agréés à répondre aux questions ce qui offre un échantillon restreint. Nous avons pour cela effectué un entretien avec :

- Monsieur le directeur de l'exploitation (1<sup>er</sup> interview),
- Monsieur le chef du département manutention et acconage (2<sup>ème</sup> interview).

**Tableau III- 14** : Liste des interviews élaborées pour la recherche.

<b>Interviews</b>	<b>Date de l'interview</b>	<b>Durée de l'interview</b>
Entretiens préliminaires	10/04/2016 11/04/2016 12/04/2016	2 heures et 10 minutes
Interview 01	14/04/2016 à 10h : 00	1 heure
Interview 02	15/04/2016 à 08h : 30 16/04/2016 à 14h : 20	1 heure 32 minutes

**Source** : Élaboré par nous-mêmes.

Après avoir effectué et transcrit le contenu des entretiens préliminaires menés avec un transitaire ; un consignataire ; un chef de quai et un chef magasinier, ainsi les deux entretiens avec les deux responsables de la direction de l'exploitation, nous nous sommes retrouvés en face d'un ensemble de textes riches d'informations qualitatives. Cet ensemble constitue le corps sur lequel l'analyse se basera dans le cadre de notre étude.

### **• Analyse de la rubrique «A-I» :**

- 1- Présentez-vous ?
- 2- Quelle est votre expérience dans votre poste actuel ?
- 3- Quelles sont vos tâches dans ce poste ?

Nous avons effectué notre entretien avec le directeur de l'exploitation et le chef du département manutention et acconage. Ces derniers nous ont relaté qu'ils ont une formation universitaire ainsi que des formations privées. D'après les réponses obtenues par ces derniers sur le niveau d'intervention et de responsabilité, tout en mettant l'action sur les missions qui leur sont allouées, nous constatons que les missions des deux responsables se limitent dans les points suivants :

- Assurer le suivi de l'exploitation du domaine, des installations et outillages du port.
- Veiller au bon déroulement des opérations de chargement, déchargement des navires et des opérations de transfert et de stockage.

### **• Analyse de la rubrique «A -II-» :**

- 1- Pouvez-vous nous présenter l'EPJ ?
- 2- En quoi consiste essentiellement la mission de l'EPJ ?

Nous avons eu comme réponse que, l'EPJ (l'entreprise portuaire Djen Djen) est une entreprise autonome sous forme de société par action (SPA), sa construction a débuté en 1984 pour s'achever en 1992, située à EL Achouat-Taher Wilaya de JIJEL, avec un capital social de 1.040.000.000, 00 DA. Elle est constituée d'un personnel effectuant les trois activités principales : pilotage, remorquage et manutention/ acconage.

### **• Analyse de la rubrique « B » :**

- 1- Quelle est l'activité principale au port ?

2- Quelle est la démarche à suivre pour le déchargement des marchandises ?

Nous trouvons que les deux responsables ont donné la même réponse, que la gestion d'une opération de déchargement est un système complexe de multiples opérations et intervenants. Les flux de processus de déchargement se présentent par les activités suivantes :

**1- Conférence (commission) de placement des navires** : Il présente le premier niveau de processus; cette réunion se tient tous les jours à 11 heures afin de prendre des décisions sur le nombre des navires qui peuvent être placés sur le quai pour décharger les cargaisons.

Cette conférence est suivie par : le président de la capitainerie, les consignataires (les représentants de navire), la PAF, un représentant de la douane, et parfois le client ou son représentant.

**2- Ouverture du dossier du navire** : le fichier des navires contient le manifeste (annexe n°) et PV CPN (annexe n°), qui aide à prendre les meilleures décisions concernant le placement des navires. (Le manifeste couvre le type et le nombre de la cargaison du navire).

**3- Décision de placement des navires** : les navires qui peuvent être entrés sur le port seront décidés en ce niveau.

Dans ce niveau, une demande de poste à quai (annexe n° ) est élaborée par le capitaine de navire et destinée au port de déchargement.

**4- Inspection des conditions de la marchandise à bord du navire** : cette mission est réalisée par le chef de quai et le chef magasinier qui monte au navire afin de vérifier les cargaisons, S'il y'a des produits défectueux, la décision de déchargement sera immédiatement annulée, mais si le client donne son accord, le déchargement sera effectué.

**5- Ressources humaines et matérielles** : après la conférence, le directeur de l'exploitation invite à la fois le service de manutention et le service de programmation, afin de discuter sur les ressources humaines et matérielles affectées.

Ainsi, le chef magasinier affectera des pointeurs vers le quai pour voir est-ce-que tout se déroule sans heurts et pour enregistrer toute la procédure de déchargement, avec des détails tels que, le nombre d'équipes utilisé pour accomplir la mission, ainsi que les différents types de matériels nécessaires à ce processus.

**6- Préparation de l'accessoire de manutention** : cette mission est affectée par le chef de quai, sur la base de son expérience; il peut décider quel équipement est plus approprié pour décharger les marchandises, telle que la capacité appropriée des grues qui devraient être utilisées afin de ne pas gâter et pour garder la forme de la marchandise.

**7- Produits de déchargement sur la base d'une planification au préalable** : dans ce niveau, le chef de quai obtient une idée sur la planification des navires et le stockage des marchandises à l'intérieur des cales du navire, pour vérifier si ce produit est pour un seul client ou plusieurs, et de rester loin des problèmes de confusion au cours du processus de déchargement.

Toutes ces données peuvent être utilisées comme base pour guider le processus de déchargement.

**8- Le remplissage de la feuille de pointage** : l'ensemble du processus de déchargement doit être enregistré, la date du déchargement, le nom du navire, le nombre de shift, le temps de déchargement (jour ou nuit), et le nombre d'équipes utilisées pendant le processus. (Pour le déchargement d'une marchandise diverse, comme fardeaux de contreplaqué, nous avons besoin de 02 ou 03 équipes, cela signifie de 12 à 18 ouvriers, 02 chariots élévateurs de 07 tonnes et 05 camions).

Le pointeur doit également enregistrer l'équipement utilisé pour déplacer le contreplaqué à la zone de stockage, sans oublier les équipes de nettoyage.

La mission du pointeur doit accompagner tout le processus de déchargement sans interruption, parce que ces services représentent les recettes du port.

**9- Le déchargement des marchandises** : après avoir choisi la grue appropriée par le chef de quai, le processus de déchargement des marchandises du navire au quai peut être démarré et dans la plupart des cas, cette grue appartient au port.

**10- Les chariots élévateurs mènent les marchandises du quai aux camions** : après le déchargement des marchandises par les grues, les chariots élévateurs mènent les marchandises du quai aux camions.

Le nombre des chariots élévateurs utilisés dépend de la longueur du navire :

- de 0-100 m : 1 remorqueur ;

- de 100-150 m : 2 remorqueurs ;
- plus de 150 m : 3 remorqueurs.

Cette mission est effectuée en continu jusqu'à la fin du transfert des marchandises du quai.

**11- Le transfert des marchandises au magasin** : les camions assureront le processus de transfert des marchandises du quai au magasin (lieu d'entreposage), jusqu'à la fin des opérations de déchargement et les activités de stockage.

**12- Pointeurs réinitialisent la feuille de pointage pour le chef magasinier** : après la fin de processus de déchargement, le pointeur remplit la feuille de pointage et la remet au chef magasinier. Cette fiche contient les équipements entiers et le nombre de ressources humaines qui ont été utilisées afin d'accomplir le déchargement et assurer la sécurité de stockage des marchandises.

**13- La vérification du rapprochement entre la feuille de pointage et le manifeste** : le manifeste est un document qui contient les catégories et la quantité des marchandises attendues, et la feuille de pointage couvre l'ensemble du processus de déchargement.

La mission du chef magasinier, est de vérifier l'adhérence entre la quantité théorique mentionnée dans le manifeste, et réelle disponible mentionnée dans la feuille de pointage afin d'être au courant des lacunes.

**14- Fin de processus** : à la fin des opérations de déchargement du navire, un état de déchargement est transmis au chef de service aconage, qui à son tour établit le "Time Sheet" (annexe n° ) pour chaque client, et le transmet au service commercial pour la facturation.

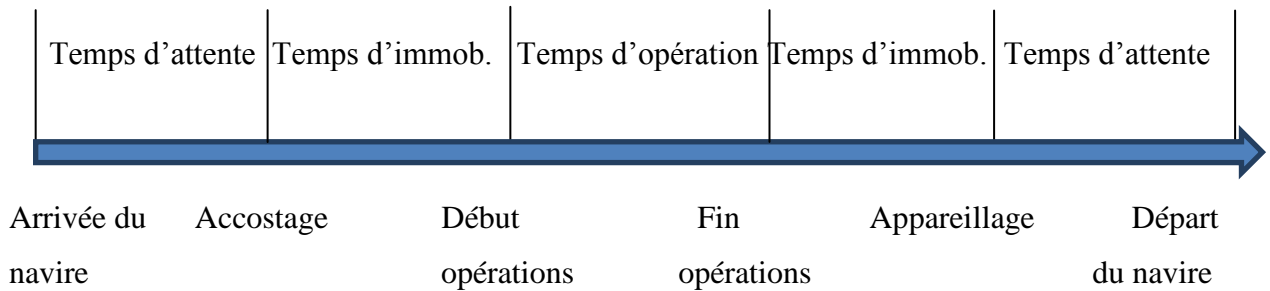
• **Analyse de la rubrique « C »** : Que pouvez-vous nous dire à propos des principales défaillances au cours de l'activité de déchargement ?

Nous avisons d'après les réponses obtenues, de connaître que la direction de l'exploitation se heurte à des défaillances lors de l'activité de déchargement des marchandises. La principale défaillance est :

- **L'arrêt du navire** : Le temps total de navire passé au port est composé de :
  - Le temps d'attente : avant accostage et après appareillage ;
  - Le temps passé au quai ;

- Le temps d'opération à quai.

**Figure III- 4** : Le temps total du navire au port.



**Source** : Élaboré par nous-mêmes à la base des entretiens.

Le temps d'opération brut sur le navire au port englobe : le temps d'opération effectif ; temps d'immobilisations du navire et le temps d'inactivité.

❖ **Les causalités de l'arrêt** : D'après les réponses obtenues, nous constatons que les principales causes de l'arrêt du navire se limitent dans les points suivants :

- Manque de documents ;
- Arrêt entre import et export ;
- Arrêt avant fin de shift ;
- Retard dockers de bord ;
- Panne des grues et accessoires ;
- Cadence d'évacuation ;
- Arrêt avant début des opérations
- Manipulation à bord.

❖ **Autres causes** : Sur la base des réponses des interviews :

- Il y'a des éléments inutiles autour de la zone de déchargement, tels que le bois et le contreplaqué pendant une longue période qui interrompent et influencent le processus de déchargement.
- Le processus de déchargement qui nécessite des capacités humaines qui peuvent engendrer des risques physiques.
- Les camions chargés de prendre les marchandises à la zone de stockage avec un taux lent, qui peut affecter le rythme du processus de déchargement et mettre la société portuaire dans une situation critique.
- La non disponibilité des matériaux: il y a un réel besoin de faire et de réaliser de gros investissements en termes de matériaux.

- Le manque de l'information et de la communication entre le personnel qui en résulte de provoquer une grande perte de temps.
- Le mouvement non organisé des ouvriers dans la zone de travail.
- L'absence souvent des ouvriers.
- L'absence de superviser le personnels.

D'après ce que nous constatons à l'analyse de ces réponses, les causes précédentes peuvent en moyennement augmenter le temps de séjour des navires sur le quai.

La durée de séjour des navires au quai au port de Djen Djen varie selon le type de navire (tableau III- 14) :

**Tableau III- 15** : La durée de séjour des navires au quai, 2015, (jour).

Type de navire	Séjour moyen à quai
<b>Les navires de :</b>	
<b>blé</b>	6,5
<b>bois</b>	2,67
<b>ciment</b>	2,14
<b>fer</b>	2,89

**Source** : Document interne à l'EPJ, département manutention et acconage, 2015.

Le navire de blé est le plus grand taux de séjour au quai (6.5 jours), puis de ciment, de bois et de fer. Le long de cette durée est expliqué par le grand tonnage de ses navires qui atteignent 30 000 T, qui prennent un temps considérable lors des opérations de déchargement.

- **Analyse de la rubrique « D »** : Comment vous suivez la réalisation des objectifs du port ?

Nous avisons d'après les réponses obtenues que les principales objectives fixées par le port de Djen Djen sont :

- Répondre aux demandes des clients en ce qui concerne les prestations de manutention et acconage dans les plus brefs délais afin de les satisfaire.
- Améliorer le ratio de rendement.

Il se base dans son suivi sur les résultats réalisés par la direction de l'exploitation d'après les informations fournies par les tableaux statistiques qui mentionnent l'évaluation des opérations effectuées par le port.

Ses réponses nous ont permis de confirmer que l'opération de déchargement des marchandises est considérée comme des indices de performance du port, de ce fait, la haute direction cherche à améliorer la performance de ces opérations à travers des perspectives de développement telles que :

- Réalisation d'un terminal à conteneurs : ce projet d'envergure régionale étant la construction d'un terminal à conteneurs d'une capacité de 2 millions EVP/an, avec une extension du quai mixte existant.
- Acquisition de 17 chariots élévateurs, 2 grues mobiles.

#### **III.2.4- Traitement des cas au sein de l'EPJ :**

Dans cette partie, nous consistons à mettre en pratique le côté théorique de notre étude, en procédant à des études de cas.

##### **❖ Traitement d'un contrat commercial:**

Le contrat que nous avons choisi de traiter, consiste en une convention de prestation des services entre deux contractants algériens, (annexe n° ).

Cette étude sera consacrée à la présentation des principales clauses de ce contrat commercial, liant l'entreprise portuaire Djen Djen à l'entreprise publique économique algérienne de fabrication de pipe (ALFAPIPE).

Avant de présenter le contenu de cette convention vu le rôle important qu'elle leur soit attribué, nous avons jugé nécessaire d'identifier les parties contractantes.

##### **• Identification des parties contractantes :**

###### **- Identification du client :**

Il s'agit de l'entreprise publique économique algérienne de fabrication de pipe, dénommée par abréviation "ALFAPIPE-SPA-", ayant son siège social à la zone industrielle de BOUNOURA –Ghardaïa-. Elle est domiciliée à la BEA agence de Ghardaïa.

### - Identification du prestataire :

C'est l'entreprise portuaire Djen Djen "EPJ", son siège social se trouve à El Achouat -Taher -Jijel-. Elle est domiciliée à BEA Jijel.

- **Article 01/ Objet du contrat** : Cette convention a pour objet de définir les opérations dans lesquelles l'EPJ s'engage à les prendre en charge : manutention, gardiennage, D.T.P et T.T.T.P de bobines et tubes en acier prédéfinies par un bon de commande, (annexe n° ).
- **Article 02/ Mode de passation** : Cette convention est passée selon le contrat de gré à gré, où les parties contractantes déterminent librement ensemble, par la discussion, les conditions de leur convention.
- **Article 03/ Documents contractuels** : Cet accord est constitué de la présente convention et les tarifs de l'ensemble des prestations fournies par l'EPJ à son client "ALFAPIPE".
- **Article 04/ Durée de la prestation** : Le port de Djen Djen s'engage à assurer au client les opérations de déchargement des navires et la manutention des marchandises pendant une durée de deux ans renouvelables.
- **Article 05/ Coût des prestations** : Le total des couts liés aux prestations demandées par le client est mentionné dans le bordereau des prix.
- **Article 06/ Modalités de paiement** : Le règlement de la facture se fait par le virement dans un délai de 60 jours à compter la date de réception des factures.
- **Article 07/ Engagement des deux parties** : Cet article désigne les obligations de chaque partie vers l'autre, l'entreprise portuaire Djen Djen (EPJ) et l'entreprise publique économique algérienne de fabrication de pipe (ALFAPIPE).
- **Article 08/ Modalités d'exécution** : les quantités demandées par le client sont celles mentionnées dans le bon de commande.
- **Article 09/ Préservation du produit** : Le fournisseur (EPJ) et dans le cadre de cette convention, doit préserver les produits à manutentionner lors du déchargement du navire et chargement sur camion, et savoir que tout blocages et endommagements sont à sa charge.

- **Article 10/ Garantie des produits** : Le prestataire (EPJ) garantit que les marchandises déchargées et manutentionnées sont conformes aux normes nationales de spécification technique.
- **Article 11/ Assurance** : Au moment de la conclusion du contrat, "ALFAPIPE " est le souscripteur du contrat d'assurance nécessaire aux dommages qu'ils surviennent aux marchandises.
- **Article 12/ Force majeure** : L'application du cas de force majeure par l'une des deux parties, nécessite qu'elle doive assurer dans les plus brefs délais la reprise normale de l'exécution de ces obligations affectées.
- **Article 13/ Réalisation** : Si l'une des parties ne respecte pas les obligations pries à sa charge mentionnées dans la convention, l'autre partie a le droit de le résilier après mise en demeure dans un délai de huit jours.
- **Article 14/ Règlement des litiges** : Un différend contractuel de toutes sortes entre les deux contractants pourra régler par voie amiable, mais à défaut de règlement directement entre les parties, ce litige sera de la compétence du tribunal de Ghardaïa.
- **Article 15/ Notification** : Dans le cadre de l'exécution de cette convention, il y'a une nécessité d'un écrit contractuel.
- **Article 16/ Domiciliation bancaire** : cette convention est domiciliée auprès des deux banques pour " ALFAPIPE Ghardaïa " et pour le port de Djen Djen.
- **Article 17/ Nantissement** : Cette convention fait pas l'objet d'un nantissement.
- **Article 18/ Entrée en vigueur** : Cette convention entrera en vigueur à la date de sa signature par les deux contractants.

### ❖ **Le contrat d'assurance** :

Nous allons étudier sous forme réelle dans un cas pratique, l'établissement de la police d'assurance des marchandises transportées par mer, (information fournie auprès d'un client).Ce contrat est conclu entre la compagnie CIAR comme compagnie d'assurance et l'entreprise d'importation des moyens de construction CODEMEX.

À travers ce contrat, nous allons étudier la procédure de souscription d'une police au voyage, et nous allons expliquer les différentes étapes relatives au calcul de la prime que l'assuré doit payer. On distingue trois grandes étapes :

### 1. La proposition d'assurance :

Suite à une demande d'assurance, l'assureur (la compagnie CIAR) désigne un expert maritime qui remet un questionnaire à l'assuré afin de collecter toutes les informations nécessaires à l'établissement du contrat d'assurance.

L'assuré lui-même a établi sa demande d'assurance qui comporte les informations suivantes :

- Nature de la marchandise : centrale à béton,
- Valeur assurée : 10.000.000 ,00 DA,
- Nombre de colis : 160 caisses transportées dans 10 conteneurs à bord du navire dont chaque caisse pèse 1 T,
- Port de chargement : port de Marseille,
- Port de déchargement : port de Djen Djen,
- Date de départ : 06/04/2015,
- Nom du navire : Euro carrier.
- Type de garantie : tous risque (le mode de couverture le plus large possible, couvrant tous les dommages et pertes causés aux objets assurés pendant le voyage, ainsi les deux garanties complémentaires : vol+ disparition).

### 2. Etablissement de la police d'assurance : Elle contient :

- Taux de prime globale : 1,1% (il englobe : taux de base : 1%, taux de surprime : 0,1%),

**Prime nette = valeur assurée × taux de surprime globale**

Donc, la prime à payer nette est de :  $10.000.000,00 \times 1,1\% = 110.000,00$  DA.

**Prime globale = prime nette + cout de la police + TVA**

Cette somme se traduit par :  $(110.000,00 + 250,00) \times 1,17\% = 128.992,5$  DA.

**Prime totale = prime globale + droit de timbre**

Ce montant est de :  $128.992,5 + 40 = 129.032,5$  DA.

3. Le paiement de la prime d'assurance : Le contrat qui lie la compagnie CIAR à l'assuré (CODEMEX) est conclu suite aux conditions particulières précédentes. De ce fait, le montant de la prime totale à payer est de **129.992,5** DA, et le paiement est effectué par chèque.

### **❖ Le dédouanement à l'importation au port de Djén Djén :**

Pour dédouaner une marchandise, l'importateur (le client) passe par plusieurs étapes incontournable et dépose des documents pour avoir le visa de sortir la marchandise du port dans les plus brefs délais, (informations fournies auprès d'un déclarant en douane).

**Les étapes de dédouanement** : On distingue quatre étapes :

#### 1- Le choix du client :

Cette étape consiste à déterminer les conditions pour l'acceptation du client :

- L'administration de douane vérifier le type de marchandise qu'il importe et détermine le bénéfice de cette opération.
- La réception de registre de commerce du client : ce registre contient une carte fiscale qui détermine le numéro fiscal, et le déclarant vérifie dans le système de la douane si ce client est libéré ou non, c'est-à-dire s'il est autorisé d'importer une marchandise.
- Elle signe un contrat avec le client pour une période donnée.

#### 2- La réception du dossier : Ce dossier contient un ensemble des documents tels que:

- L'originale de la facture commerciale endossée par la banque,
- Copier certificat de conformité,
- Copier certificat d'origine,
- Copier liste de colisage,
- Mandat pour opérations de dédouanement,
- Copier registre de commerce.

Enfin le dossier reçu, il intervient l'agent de saisi qui va analyser et traiter le dossier, aussi il va identifier les tarifs douaniers et les taxes applicables à la marchandise.

### 3. Formalités au niveau de douane :

Après que l'agent de saisi terminera sa tâche, il vient le moment de la vérification de la conformité de la marchandise, cela la marchandise passe à un contrôle de la qualité, ensuite, c'est le tour du déclarant en douane de visiter avec l'inspecteur de douane pour liquider la marchandise.

❖ **Programme des opérations de l'exploitation:** Après la conférence de placement des navires, un programme des opérations de manutention se fait, (annexe n° ).

Nous avons choisi de traiter (par nous-mêmes et sur la base des observations au terrain) ces opérations pour le navire " ILSE " programmé pour le jour du 03/05/2016:

**Tableau III- 16 :** Liste des observations élaborées pour la recherche.

<b>Observations</b>	<b>Place d'observation</b>	<b>Date d'observation</b>	<b>Durée d'observation</b>
<b>Observation 01</b>	Quai ouest 2/3	03/05/2015	25 minutes
<b>Observation 02</b>	Quai ouest 2/3	04/05/2015	36 minutes
<b>Observation 03</b>	Quai ouest 2/3	05/05/2015	30 minutes

**Source :** Elaboré par nous-mêmes.

D'après les observations, nous avons collecté les informations suivantes :

- Navire : ILSE,
- Poste à quai : ouest 2/3,
- Réceptionnaire ou transitaire : DIVERS,
- Marchandise : Carbonate en BIG BAG,
- Quantité : 2 003 BIG BAG,
- Tonnage : 3 024 530 Tonnes.

**Tableau III- 17 : Quantité BIG BAG/unité.**

Date	Shift			Total déchargé	Total cumulé déchargé	Reste à bord
	Matin	Soir	Nuit			
03/05/2016	/	25	191	216	216	1 787
04/05/2016	486	498	445	1 429	1 645	358
05/05/2016	358	/	/	358	2 003	00

**Source :** Elaboré par nous-mêmes à la base de l'observation.

**Tableau III- 18 : Tonnage BIG BAG /tonnes.**

Date	Shift			Total déchargé	Total cumulé déchargé	Reste à bord
	Matin	Soir	Nuit			
03/05/2016	/	37 750	288 410	326 160	326 160	2 698 370
04/05/2016	733 860	751 980	671 950	2 157 790	2 483 950	540 580
05/05/2016	540 580	/	/	540 580	3 024 530	00

**Source :** Elaboré par nous-mêmes à la base de l'observation.

**Tableau III- 19 : Nombre des équipes de travail.**

Date	Shift		
	Matin	Soir	Nuit
03/05/2016	/	1 équipe	1 équipe
04/05/2016	2 équipes	2 équipes	2 équipes
05/05/2016	2 équipes	/	/
<b>Total</b>	10 équipes		

**Source :** Elaboré par nous-mêmes à la base de l'observation.

- Début de déchargement : 03/05/2016 à 18h00,
- Ces opérations nécessitent :
  - Engins de manutention : 2 chariots élévateurs et 1 grue;
  - Nombre des équipes : 10 équipes réparties comme suit :
    - 4 équipes shift matin (période de travail) : de 7h à 13h.
    - 3 équipes shift soir : de 13h à 19h.
    - 3 équipes shift nuit : de 19h à 1h.
    - 0 équipe pour le 4ème shift, appelé aussi 2ème shift de nuit : il est facultatif et supplémentaire à la demande.
- Fin de déchargement : 05/05/2016 à 10h30,
- Total des heures de travail des équipes : 10 équipes × 6 heures = 60 heures,
- Nombre d'heures d'inactivité : 2 heures liées au panne de la grue,
- Nombre d'heure réel d'activité : 58 heures,
- Rendement des équipes (tonnage/ heure/ équipe) =  $3\,024\,530 / 58 = 52\,147$  t/h/équipe,
- Rendement des équipes (tonnage/ shift/ équipe) =  $52\,147 \times 6 = 312\,882$  tonnes.

À la fin de ces opérations, un état d'exploitation est transmis au chef de service accouage, qui à son tour établit le "Time Sheet" pour le client, et le transmet au service commercial pour la facturation.

❖ **Elaboration de la facture** : On distingue 4 types de facture :

- **La facture pro-forma** :

La facture pro-forma est considérée comme une estimation des coûts liés à l'exécution des prestations de manutention et gardiennage des marchandises, avec un personnel qualifié et des moyens de manutention adéquats. Elle est établie par le service commercial du port de déchargement suite de la demande du client, pour le règlement de la somme totale mentionnée dans la facture de recouvrement (annexe n° ) effectuée à la fin des opérations.

Le bordereau des prix lié à un ensemble des prestations de manutention, gardiennage ...etc, fournies au navire " SEA ENDURANCE "se présente par le service commercial du port de Djen Djen. Cette facture de recouvrement englobe:

- Facture capitainerie ;
- Facture de déchargement ;
- Facture d'enlèvement.

• **Facture capitainerie** : elle mentionne la somme des prestations fournies au navire qui facilite son accès au quai (pilotage, lamanage, défense d'accostage, remorquage), en comptant que la majoration de certaines prestation est de 100% (shift nuit), dont le montant sera doublé. Ainsi un total droit de navigation qui contient lui-même le montant de droit à quai et la taxe de péage.

Cette totalité sera payée par le consignataire du navire et elle va à l'état et la trésorerie publique.

• **Facture de déchargement** : le libellé des prestations déterminées à cette présente facture est :

- Le type de marchandise déchargée,
- Les ressources humaines affectées à cette opération.

• **Facture de d'enlèvement** : nous déterminons trois prestations:

1. Taxe de transit sur terre -plein (T.T.T.P):

Tonnage x 7.26 x 3jrs.

Le client (ou le réceptionnaire) doit procéder à l'enlèvement immédiat des marchandises, et à défaut de non enlèvement immédiat, lié à la complexité des documents exigés au client ou à la confiscation des marchandises, elles sont autorisées à séjourner sur les terre-pleins ou en magasins du port, afin d'accomplir les formalités d'expertise.

2. Taxe de dépôt sur terre- plein (T.D.T.P) ou magasinage :

4/15jrs :  $5 \text{ DA} \times \text{m}^2 \times \text{jour}$ , ( $\text{m}^2$  : présente la surface occupée par la marchandise).

16/25jrs :  $10 \text{ DA} \times \text{m}^2 \times \text{jour}$ ,

26/35jrs :  $17.50 \text{ DA} \times \text{m}^2 \times \text{jour}$ ,

Au-delà de 36jrs :  $20 \text{ DA} \times \text{m}^2 \times \text{jour}$ .

3. Gardiennage (U/Jr) :

- Véhicule léger/ utilitaire : 300 DA,

- Camion : 800 DA,

- Engin : 900 DA,

- Remorqueur : 400 DA.

- Marchandises : 4 DA.

À la fin des prestations prises en charge par le port de Djen Djen au navire " SEA ENDURANCE ", le client devra payer la totalité des sommes de ces prestations.

### **Section 03 : Synthèse et suggestions.**

Dans cette section, nous allons ressortir certaines constatations en basant sur l'analyse des informations collectées. Ensuite, nous allons proposer des suggestions et des actions d'amélioration à mettre en place pour disparaître le problème initialement posé.

#### **III.3.1- Synthèse :**

• L'analyse des données de l'entreprise portuaire Djen Djen basée sur le traitement et examen des documents internes de la direction de l'exploitation, nous a permis de faire ressortir certains constats qui reflètent sa situation, que nous pouvons résumer ci-dessous :

- ✓ Le port a connu une sévère récession au début due aux nombreuses difficultés rencontrées : le manque des équipements et matériels performants, le monopole du port d'Alger (EPAL) sur la plupart des opérations commerciales.
- ✓ Le trafic global des marchandises au cours de l'année 2014 affiche une hausse en comparaison à la même période de l'année écoulée :

\* Catégories des produits ayant enregistré une hausse :

- Produits divers (colis légers, stations de forage),
- Denrée alimentaire (huiles végétales, des sucres),
- Minerais et produits métallurgiques (fer à béton, bobines),
- Minéraux et matériaux de construction (ciment).

\* Catégories des produits ayant enregistré une baisse :

- Produits chimiques (sulfate/carbonate),
- Matériels roulants (tous les types de véhicules et des engins de travaux publics).
- ✓ Le port de Djen Djen est considéré parmi les ports de commerce de deuxième génération, à cause des possibilités de ses infrastructures et superstructures.
- ✓ La plupart de ses activités sont liées à l'importation → classé comme port d'importation.

- ✓ Le port de Djen Djen est considéré comme le principal point de déchargement et d'expédition des marchandises aux clients au niveau national.
  - ✓ Le processus de déchargement représente l'activité principale au port de Djen Djen, en particulier au sein de la direction de l'exploitation.
- Le guide d'entretien avec les responsables de la direction de l'exploitation, nous a permis de constater les résultats suivants :
- ✓ Il y'a un procédé standard à suivre afin de décharger les cargaisons du navire.
  - ✓ On utilise habituellement un ensemble des ressources humaines et matérielles pour décharger les marchandises.
  - ✓ La démarche suivie lors du processus de déchargement est accompagné par des procédés réglementaires.
  - ✓ Le processus de déchargement des marchandises heurte des défaillances liées à diverses raisons précitées.
  - ✓ L'arrêt du navire est la principale défaillance qui affecte la poursuite du processus de déchargement.
  - ✓ Le blé présente le principal type de produits déchargés au port de Djen Djen.

### **III.3.2- Suggestions :**

Comme dans tout processus d'amélioration, nous avons essayé de proposer quelques suggestions afin d'éliminer ou de réduire les causalités de l'arrêt du navire, qui conduisent à améliorer particulièrement l'état de déchargement des marchandises, et favoriser la croissance des échanges internationaux de façon générale :

- ✓ **Optimiser les mouvements des grues afin d'éviter les déplacements non productifs et les différentes manipulations à bord :**
- \* Améliorer la relation entre le port et les armateurs à travers les flux d'information et de communication.
  - \* Formation des grutiers.
  - \* La méthode du double cycling : chargement et déchargement simultané des conteneurs.

**✓ Eviter les pannes des grues et celle des accessoires de manutention :**

\* Programmer des opérations de maintenance et de suivis des engins de manutention avant le début des opérations sur navire, mais aussi après leur fin.

\* Développer les compétences des personnels de maintenance et des opérateurs pour supporter la stratégie de maintenance professionnelle.

**✓ Palier aux pertes de temps issues des arrêts avant le début des opérations et avant la fin des shifts :**

\* Mettre en place un système de pointage qui permet un contrôle rigoureux du temps de travail des équipes de manutention.

\* Superviser le déroulement à temps du début et des fins des shifts.

\* Envisager de sanctionner un nombre de retard cumul.

**✓ Résoudre les pertes de temps liés au manque de documents présentés lors des opérations d'import et d'export :**

\* Exiger de recevoir une séquence précise avant même l'arrivée du navire.

\* Obliger le dédouanement anticipé et intégral avant l'accostage du navire.

**✓ Afin d'éviter la réapparition de ces temps d'arrêts, les outils de contrôle sont obligatoires :**

**Tableau III- 20 :** Les outils de contrôle.

<b>Paramètres contrôlés</b>	<b>Nécessités</b>
<b>Rendement des équipes de manutention par heure</b>	Créer une cellule dédiée au suivi du rendement sur chaque navire.
<b>Prévention des pannes et maintenance des machines</b>	Charger un service du suivi de maintenance des machines.
<b>Ponctualité du personnel</b>	Désigner un responsable qui s'occupera du pointage.

**Source :** Elaborée par nous-mêmes à la base de la documentation, 2016.

Le port de Djen Djen doit faire des changements pour combler ses lacunes en matière de déchargement des marchandises, afin d'être sur la même longueur des autres ports nationaux et internationaux.

Cependant, le port de Djen Djen est appelé à jouer un rôle important dans les échanges commerciaux internationaux et nationaux. Pour cela il devra fournir plus d'efforts en essayant de trouver les meilleures formules afin de satisfaire les commandes des clients.

### **Conclusion du chapitre III :**

Au cours de ce chapitre, nous avons essayé de mettre en pratique une partie des notions théoriques qu'on a exposées dans les chapitres précédentes.

D'abord, nous avons présenté l'entreprise portuaire Djen Djen, et la direction de l'exploitation.

Ensuite, nous avons mené une enquête basée sur l'analyse des données du département de manutention, et un guide d'entretien, qui nous ont permis de remarquer que les activités de déchargement est la principale tâche au port, et actuellement, le port de Djen Djen répond moyennement aux opérations commerciales.

Par conséquent, les suggestions que nous avons proposées ne sont pas parfaites, mais elles représentent une tentative de notre part, pour apporter quelques rectifications au processus de déchargement des diverses marchandises.

# **Conclusion générale**

La mondialisation du commerce se traduit par le développement des transports internationaux, en particulier le transport maritime. En effet, ce dernier occupe une place de choix dans les échanges internationaux, notamment marqué par un rythme accéléré du volume du commerce international.

En parallèle, l'économie mondiale est de plus en plus tributaire de l'efficacité du secteur des transports maritimes, mais aussi des points d'ancrages territoriaux que sont les ports, du fait que l'amélioration de la gestion des ports, est un préalable à la poursuite du développement du secteur de transport maritime, qui constitue la voie d'accès aux nouveaux marchés et aux nouvelles opportunités.

Nous nous sommes fixés pour objectif de répondre à la question suivante : « **Quelle est la contribution des ports aux échanges commerciaux internationaux ?** ». Pour cela, nous avons établi une démarche qui consiste dans un premier temps d'effectuer une recherche bibliographique, d'une part, l'approche théorique du commerce international, et d'autre part, le transport maritime et les ports, et dans un second temps, nous avons réalisé une étude pratique durée deux mois au sein de la direction de l'exploitation (service manutention et accoupage), dont les données qualitatives ont été recueillies à partir d'entretiens semi-directifs, d'observation et l'analyse des données.

Ainsi, pour orienter notre travail, nous nous sommes référés à un ensemble d'hypothèses, que nous avons pu confirmer ou infirmer comme suit :

**Première hypothèse :** Une opération de commerce international met en présence des administrations (banques, assurances, douane) visant à sécuriser les opérateurs de commerce international.

**Confirmé :** Afin de s'adapter à l'évolution de commerce international, ses administrations sont de plus en plus performantes visant à minimiser et sécuriser les partenaires aux risques confrontés lors d'une opération d'importation ou d'exportation.

**Deuxième hypothèse :** Le port est le lieu de jonction entre deux modes de transport (terrestre et maritime) où s'effectuent les opérations de manutention des marchandises.

**Confirmée :** par ce qu'il présente des moyens appropriés, à savoir les navires et les installations portuaires, en vue d'assurer le transfert de marchandises entre les voies maritimes et terrestre afin de les charger ou décharger.

**Confirmée :** vu que l'activité d'importation détient la partie majeure dans le port, les flux de processus de déchargement se présentent par un ensemble des activités.

**Troisième hypothèse :** La principale défaillance rencontrée lors des activités de déchargement à l'EPJ est l'arrêt du navire qui dû aux différentes causalités.

**Confirmée :** il y'a des multiples causes qui justifient le temps de l'arrêt du navire, et par conséquence interrompent et influencent la continuité du processus de déchargement des marchandises.

Ce travail de recherche nous a permis de relever un certain nombre de points ci-après désignés :

- Le transport maritime est un mode de transport étroitement lié à l'accroissement des échanges commerciaux.
- Dans le cadre de la facilitation et l'accélération des échanges internationales, l'efficacité des ports est indispensable.
- Le processus de déchargement de diverses marchandises à l'EPJ représente certaines défaillances, ce qui implique une influence moyenne sur la situation du port.
- L'évolution du trafic portuaire est liée principalement à la nécessité des infrastructures rentables, de matériels performants et l'appui de la haute direction, pour la mise en œuvre des pratiques afin d'améliorer les activités de déchargement.

Pour améliorer l'état de déchargement des marchandises au port de Djen Djen, nous avons essayé de formuler quelques suggestions que la haute direction doit mettre en œuvre pour éliminer les défaillances, qui conduisent à apporter une amélioration de ce processus. Les principales recommandations portent sur :

- Programmer des opérations de maintenance et de suivis des engins de manutention avant le début des opérations sur navire, mais aussi après leur fin.
- Mettre en place un système de pointage qui permet un contrôle rigoureux du temps de travail des équipes de manutention.
- Désigner un responsable qui s'occupera du pointage et de superviser les débuts et fin de shift.
- L'acquisition de matériels performants compte tenu de l'augmentation des activités de port.

Ce sont quelques-unes des limitations qui ont été identifiées au cours de la recherche, d'une part, la difficulté de gérer le temps ; un calendrier serré été un défi pour terminer la dissertation à temps, et d'autre part, la confidentialité des coordonnées au milieu portuaire.

Enfin, les recherches que nous avons effectuées, lors de l'élaboration de ce présent mémoire, restent incomplètes, néanmoins, nous espérons que les connaissances et les résultats obtenus feront l'objet d'une base de départ pour d'autres travaux complémentaires à l'avenir.

# **Bibliographie**

## Bibliographie

### **Ouvrages :**

- ADYEL (K) : *Crédit documentaire et connaissance*, édition Larcier, 2012.
- BARELIER (A) : *EXPORTER : pratique du commerce international*, 9<sup>ème</sup> édition, édition Foucher, Paris, 1992.
- BELOTTI (J) : *Transport international de marchandises*, 4<sup>ème</sup> édition, édition Vuibert, Janvier 2012.
- CALME (S) : *L'essentiel du droit des transports*, édition Gualino, Paris, 2012.
- CHAPON (J) : *Travaux maritimes*, édition EYROLLES, Paris, 1975.
- CHATILLON (S) : *Le contrat international*, édition Dalloz, Paris, 2006.
- CHARPENTIER (J) et SIERPINSKI (B) : *Institutions internationales*, 18<sup>ème</sup> édition, édition Dalloz, Paris, 2012.
- CONILBAULT (F), ELIASHBERG (C) et LATRASSE (M) : *Les grands principes de l'assurance*, 5<sup>ème</sup> édition L'Argus de l'assurance, Paris, 2002.
- EITEMAN (D) et STONEHIL (A) : *Gestion et finance internationales*, 10<sup>ème</sup> édition, édition Pearson, France, Mai 2004.
- GAUTHY-SINECHAL (M) et VANDERCAMMEN (M) : *Etude de marché : méthodes et outil*, 2<sup>ème</sup> édition, Alger, 2005.
- GHISLAINE (L) et HUBERT (M) : *Techniques du commerce international*, édition Dunod, Paris, 2002.
- GHISLAINE (L) et HUBERT (M) : *Gestion des opérations import-export*, édition Dunod, Paris, 2008.
- GUERIN (F) et FREDOUET (C) : *Le management portuaire*, édition e-theque, 2002.
- KARYOTIS (C) : *L'essentiel de la banque*, 2<sup>ème</sup> édition, édition Gualino, 2015.

- KSOURI (I) : *Les opérations de commerce international*, édition BERTI, Alger, 2014.
- LABARONNE (D) : *Villes portuaires au Maghreb*, édition Mines, Paris, 2015.
- LASARY(S) : *Le commerce international à la portée de tous*, ouvrage imprimé à compte d'auteur, 2005.
- LOTH (D) : *L'essentiel des techniques du commerce international*, édition Publibook, France, janvier 2010.
- LUCIAS (L) et JOSELYNE (S) : *Vendre plus, acheter mieux à l'international*, édition Vuibert, 2003.
- LECUYER (D) : *Commerce international : exporter en toute sécurité*, édition Gualino, Janvier 2004.
- MADELINE (N) : *Importer : inclus les Incoterms 2010*, 4<sup>ème</sup> édition, éditions d'Organisation, 2011.
- Martin (A) : *Techniques d'assurances*, 3<sup>ème</sup> édition, édition Dunod, 2014.
- MARTIN (C) : *La douane instrument de la stratégie internationale*, édition ECONOMICA, Paris, 1995.
- MAYER (V) et ROLIN (C) : *Techniques du commerce international*, édition Nathan, Paris, 1997.
- NHAYOHO (E) et PROULX (P), «Le commerce international »,3<sup>ème</sup> édition, édition Québec, 2011.
- PAVEAU (J) et autres : *Exporter : Pratique du commerce international*, 24<sup>ème</sup> édition, édition Foucher, Paris, Juillet 2013.
- PHIIILIPPE (V) : *Les échanges internationaux*, édition Ellipses, 1998.
- RAINELLI (M) : *Le commerce international*, 10<sup>ème</sup> édition, édition Broché, Paris, Septembre 2009.

### **Revues :**

- ALAN (H), Gylfi (P) et Gaël (R) : «*Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre*», Mai 2007.
- HAL (archives-ouvertes) : «*Les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs*», France, Avril 2015.
- MEDOU (M) : «*Les Incoterms et le transfert du risque dans le transport international de marchandises : problématique de la garantie*», Décembre 2015.

### **Travaux universitaires :**

- BENKHADRA (I) : *L'optimisation d'une opération d'importation par le choix d'une technique de paiement adaptée*, mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales (option : affaires internationales), EHEC Alger, Juin 2015.
- BOUMELIT (A) : *L'évolution du trafic des conteneurs et son impact sur la gestion des terminaux portuaire*, mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales (option : affaires internationales), EHEC Alger, Septembre 2015.
- HERMIME (T) : *Etude de l'interaction du sol de fondation avec les ouvrages portuaires utilisant des pieux*, mémoire de Magister (spécialité : Génie civil), Université Mouloud MAMMERI Tizi-ouzou, Février 2012.
- LADJEROUD (S) et MESMOUDI (A) : *Le transport maritime comme vecteur de compétitivité pour l'entreprise*, mémoire de fin de cycle pour l'obtention de licence en sciences commerciales, EHEC Alger, Juin 2012.
- MAKHLOUFI (M) : *L'importance de l'assurance des marchandises dans les transactions internationales*, mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales, EHEC Alger, Juin 2015.

### **Textes réglementaires :**

- Article 01 : «Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué par mer», 2008.
- Article 572 du Code Maritime Algérien.

- Article 609 du Code Maritime Algérien.
- Article 738 du Code Maritime Algérien.
- Article 770 du Code Maritime Algérien.
- Article 797 du Code Maritime Algérien.
- Article 888 du Code Algérien.
- Article 912 du Code Maritime Algérien.
- Article 914 du Code Maritime Algérien.
- Bulletin Officiel relative aux ports, article 01.
- Conférence des Nation Unies : «Le commerce et le développement», 24 Février 2014.
- Décret N°66-1078 : «Les contrats d'affrètement et le transport maritime», 31 Décembre 1966.

#### **Rapports et autres documents :**

- Annuaire statistique/ EPJ, 2014.
- Annuaire statistique/EPJ, 2015.
- Document interne de l'entreprise : « Organigramme- port DjenDjen ».
- Rapport de la CNUCED : «Etude sur le transport maritime», 2002.
- Rapport sur le commerce mondial : «Tendances du commerce international», 2013.

#### **Sites web :**

- <http://www.cnrtl.fr/lexicographie/douane>
- <https://prezi.com/h7tylc63dsuv/quest-ce-que-le-contrat-de-transport/>
- [www.djendjen-port.com](http://www.djendjen-port.com)

# **Annexes**

## Liste des annexes

<b>Annexes</b>	<b>Titre</b>
<b>Annexe n° I</b>	Guide d'entretien
<b>Annexe n° II</b>	Manifeste
<b>Annexe n° III</b>	PV CPN
<b>Annexe n° IV</b>	Demande de poste à quai
<b>Annexe n° V</b>	Time sheet
<b>Annexe n° VI</b>	Convention des prestations
<b>Annexe n° VII</b>	Bon de commande
<b>Annexe n° VIII</b>	Programme des opérations de manutention
<b>Annexe n° IX</b>	Facture pro-forma

# **Guide d'entretien :**

## **Rubrique « A » : Questions préliminaires**

### **I- Informations générales sur l'intervieweur :**

1. Présentez-vous ?
2. Quelle est votre expérience dans votre poste actuel ?
3. Quelles sont vos tâches dans ce poste ?

### **II- Informations sur le Port de Djen Djen :**

1. Pouvez-vous nous présenter l'EPJ ?
2. En quoi consiste essentiellement la mission de l'EPJ ?

## **Rubrique « B » : Comprendre le processus de travail**

1. Quelle est l'activité principale au port ?
2. Quelle est la démarche à suivre pour le déchargement des marchandises ?

## **Rubrique « C » : Défaillance dont dispose le port**

1. Que pouvez-vous nous dire à propos des principales défaillances au cours de l'activité de déchargement ?

## **Rubrique « D » : Objectifs et perspectives de développement**

1. Comment vous suivez la réalisation des objectifs du port ?

**CARGO MANIFEST**

Name of ship: **M/V VLISTDIEP**

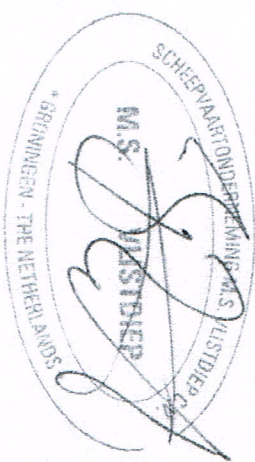
Port of loading: **SALERNO ITALIAN PORT ITALY**

Port of discharge: **TENES PORT OF ALGERIA**


Dated: **30.04.2016**

NR.1

BL	Shipper (SH) - Consignee (CO) - Notify (NO)	MARKS	Description of goods	Weight	Volume
	SH: J. Barbou s r l Viale Ancona, 26 Mestre/Venice (Italy)  CO: TO ORDER  NO: Nosa Maritime LTD Rampa Du Port, Batiment B28 Apr. N. 2 Heijn Tel. 00213 34 212395 - Fax 00213 34 211988		N 2845 BUNDLES  6.569,61 MT STEEL REBARS QUALITY B500B SIZE (MM)      QUANTITY (MT)      BUNDLES NO 8 MM            1.298,35 MT            547 10 MM           497,05 MT              213 12 MM           1.495,26 MT            648 14 MM           1.695,58 MT            735 16 MM           791,48 MT               350 20 MM           396,17 MT               173 25 MM           198,51 MT               85 32 MM           197,21 MT               94  F I O S / FREE OUT FREIGHT PAYABLE AS PER C/P DATED 28.04.2016	G.W. MTONS 6.569,61	



AGENT : AMORUSO GIUSEPPE SPA

	Système de Management de la Qualité	Code : ERG 01/06
	PV CPN	Date 14/05/16
		Page 1 sur 3

**DIRECTION CAPITAINERIE**

Du 17 juin 1975, portant organisation du séjour des marchandises dans le port. Vu l'ordonnance N° 76/80 du 23 octobre 1976, portant le code maritime.  
Vu l'ordonnance N° 75/40

Vu la loi N°98/05 du 25 juin 1998, modifiant et complétant l'ordonnance N°76/80 portant le code maritime.

Vu le décret N°84-120 du 19.05.1984 fixant les attributions du Ministère du transport.

Vu le décret exécutif N°02/01 du 06 janvier 2002, fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports.

Vu le décret N°86-23 du 09.05.1986, les portantes modifications du décret 84-12 du 22 janvier 1984 portant l'organisation et composition du gouvernement.

Vu la décision N°87-1154 du 14 novembre 1987 relative à la création de la conférence de placement des navires à quai dans chaque port.

Vu les attributions de l'officier de port et ce en vertu des dispositions du code maritime, et en particulier de ses articles 933, 934, 935, 937, 938.


**CONFERENCE DE PLACEMENT DES NAVIRES**

**JOURNEE DU 14/05/16 à 11h00**

APPAREILLAGES				
NAVIRE	AGENT	POSTE	NBRE REMORQUEURS	
FORESTER	GEMA	QW4	01	
KRISTI 1	ASPS	GC05	01	
POLLUX	GEMA	QW6	02	
ACCOSTAGE				
NAVIRE	AGENT	POSTE	NBRE REMORQUEURS	
FEDERAL SAKURA	GEMA	QW06	02	
Mouvements				
NAVIRE	AGENT	POSTE	P/ DESTINATAIRE	NBRE REMORQUEURS
/	/	/	/	/
DEHALAGES				
NAVIRE	AGENT	POSTE	POSTE	NBRE REMORQUEURS
/	/	/	/	/

LE DIRECTEUR DE LA CAPITAINERIE

FIN DE LA SEANCE A : 11h15





# Darya shipping agency

## SHIP'S AGENT & BROKER

BEJAIA, BRANCH DJEN DJEN PORT

RC N°: 07A 0950479 - AGREMENT N° 0286/07 - AI: 06015617077 - IF : 1955. 06.01.00059.43 - NIS N°: 195506010005943  
COMPTE BANCAIRE : BEA AGENCE DE BEJAIA-041- N° DE COMPTE : 002000410412200103/07

### Demande De Poste A Quai Port De Djendjen

Bejaia, le 08/05/2016

Annexe n° IV

M/V : LDR SAKINE  
Pavillon : PANAMA  
L.O.A : 111.10 M  
Beam : 16.00 M  
GRT : 4193 MT  
NRT : 2168 MT  
Dwt : 5401 MT  
M.S.Draft : 6.56 M  
GRUES: GEARLESS GRUE DE TERRE CHARGE ARMATEUR  
Provenance : PASAJES (ESPAGNE)  
Cargaison: POUTRELLE  
Tonnage : 1049,627 MT (288 FDX)  
Réceptionnaire : SARL ASTRA METAL (TRANSIT MIZI )  
ETA : 10/05/2016  
TVA : EXONEREE DE LA T.V.A



Exonération de la T.V.A  
Réciprocité Article 25 B  
Des Codes des T.C.A



Adresse : Cité 42 Logts. Bt 06 N° 2 Sidi Ahmed 06000 - Bejaia  
Tél. /Fax : +213 (0)34 10 95 99 - Mob : +213 (0)661 308 306 /+213 (0)560 023 985  
E-mail : a.atmane\_2007@hotmail.com / daryashipping2007@hotmail.fr

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE  
ENTREPRISE PORTUAIRE DE JIJEL  
E P J

Date d'etablissement : 10/05/2016

**TIME SHEET**

Date Arrive : 01/05/2016 09:30  
Date Accos : 03/05/2016 16:50

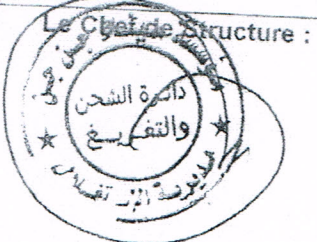
N° Escale : 20160216  
Navire : ILSE  
Client : I02065 EURL CARBOCHIME

Tonnage Manifeste : 3 023,35 T  
Tonnage Jour : 2 088,22 T  
Tonnage Nuit : 935,14 T  
Nombre : 2053 U

Deb Engagement : 03/05/2016 a: 18:00

Fin Engagement : 05/06/2016 a: 10:00

DATE SHIFT	SHIFT	PERIODE	NBR	MOYENS	HEURE DEB	HEURE FIN
03/05/2016	N	N	1	EQUIPE	19:00	01:00
			2	CE DE 11T A 16T	19:00	01:00
			1	GRUE DE 41 T A 100 T	19:00	01:00
			2	OM	19:00	01:00
			1	EQUIPE EN REGIE / SHIFT	19:00	01:00
03/06/2016	S	O	1	EQUIPE	18:00	19:00
			2	CE DE 11T A 16T	18:00	19:00
			1	GRUE DE 41 T A 100 T	18:00	19:00
			2	OM	18:00	19:00
			1	EQUIPE EN REGIE / SHIFT	18:00	19:00
04/05/2016	M	O	2	CE DE 17T A 20T	07:00	13:00
			2	EQUIPE	07:00	13:00
			1	EQUIPE EN REGIE / SHIFT	07:00	13:00
			4	OM	07:00	13:00
			1	GRUE DE 41 T A 100 T	07:00	13:00
04/05/2016	N	N	1	GRUE DE 41 T A 100 T	08:00	13:00
			2	EQUIPE	19:00	01:00
			2	CE DE 17T A 20T	19:00	01:00
			2	GRUE DE 41 T A 100 T	19:00	01:00
			4	OM	19:00	01:00
04/06/2016	S	O	1	EQUIPE EN REGIE / SHIFT	19:00	01:00
			2	GRUE DE 41 T A 100 T	13:00	19:00
			2	CE DE 17T A 20T	13:00	19:00
			4	OM	13:00	19:00
			1	EQUIPE EN REGIE / SHIFT	13:00	19:00
05/06/2016	M	O	2	EQUIPE	13:00	19:00
			2	EQUIPE	07:00	11:00



Cachet et Signature

# Convention N° 12016

ENTRE

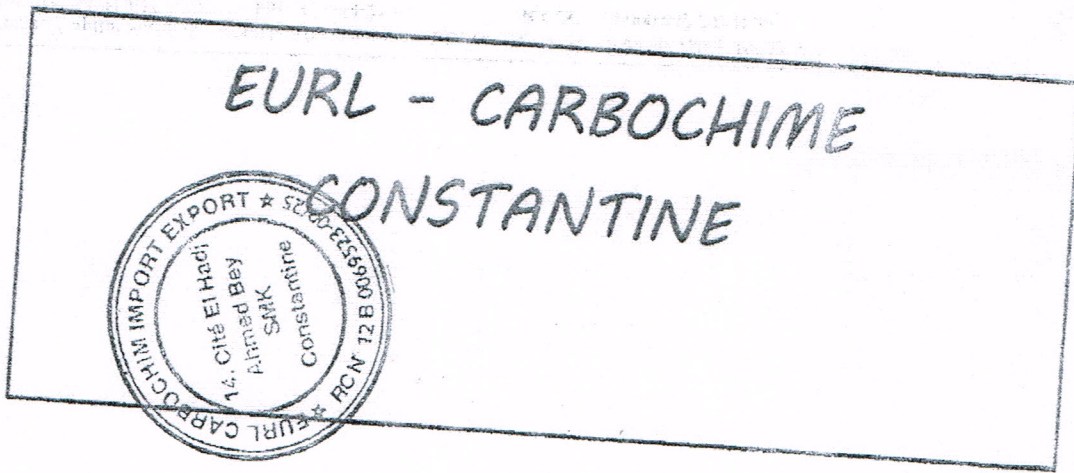
ALFAPIPE GHARDAIA- SPA

&

ENTREPRISE PORTUAIRE DE DJEN-DJEN

PORTANT SUR :

Déchargement des Navires et manutention des  
marchandises au niveau du port de DJENDJEN.



Bon de commande :

Destinataire : entreprise portuaire djendjen

Veillez prendre en charge, l'opération de : magasinage, enlèvement  
De : Carbonate de calcium  
M/v : ilse  
Gros : ..... art : 01

*Qc : 3002*

*AVANT SIGNATURE FAVORABLE*

Fait le : 03.05.2016



MINISTERE DES TRANSPORT  
 SGP « PORTS » SOGEPOR  
 ENTREPRISE PORTUAIRE DE DIEN DIEN



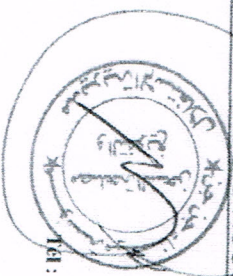
وزارة النقل  
 شركة تسيير مضايفات الدولة "سوانسي"  
 المؤسسة المينائية لوجستية لوجستية

**PROGRAMME DES OPERATION DE MANUTENION**

**Du 11/05/2016**

NAVIRE	Réceptionnaire ou Transitaire	PRODUIT	Engins de manutention	Nombre des équipes			Poste à quali	Observation
				Soir	nuil	4eme MATTIN		
DUMUN	DIVERS	CTP/ TUBES / EQUIPEMENT	7 CAMIONS 3 CHARIOTS 16t navire 3 chariots T -bois 1 chariot hangar 3 chariots à bord	4	4	/	4	OUEST 2/3 Lequipe bâchage
SDS RED	/	RA BETON POUTREILLE	2 CHARIOTS PALONNIER GRUE LIEBHEER 218	2	2	/	2	G C 2 / accostage a 20H00
LDR SAKNE	/		3 CAMIONS 2 CHARIOTS	1	1	/	1	MIXTE / S/ PLANS
KRISTI I	/	CARBONTE	LIBHEER 146	1	1	/	1	G C 5 Mixte Début a 13h00
MEDKEN GEMLIK	DIVERS	15 Container + 6 colis	Chariots 38 pour Te 2 camions 1 chariot	2	/	/	/	Mixte finition shift soir accostage a 19H00
OCEAN LORD	QATARI	EQUIPEMENT	2 CAMIONS 2 CHARIOTS	/	1	/	/	G C 1

Copie pour : chef de parc /Chef de quai  
**CHEF SERVICE D'ACCONAGE**



Spm au Capital Social de 1 040 000 000 Millions de Dinars  
 Tél : 034-44-21-64 /22-20 Fax : 034-44-21-60  
 Email : contact@dien-dien-ports.com Web : www.dien-dien-ports.com

Adresse : BP N° 87 Achbourat Tahar / 18002  
 R.C.N° : 18/000 442 292 B.00- N° NIS 0000 1804 422 9262  
 N° Article: 1805 0 131 850

DIEN DIEN11/05/2016

# Annexe n° IX

## Entreprise Portuaire de Djen-Djen

SPA au Capital de 1 040 000 000 DA

Siège social : EL Achouat - Taher - Jijel

B.P n°87 JIJEL

Tél : +213-34-44-21-64 Tél2: +213-30-47-84-10

Fax : +213-34-44-21-60



N° IDENTIFICATION : 00B 00442292

N°ARTICLE : 01205133850

MAT. FISCAL : 0 982 1805 90111 34

DOMICILIATION : B.E.A JIJEL

COMPTE N° : 002000484803462389 79

## FACTURE PROFORMA

FICHE N°:

20161228

NOM CLIENT :

ADRESSE :

DATE :

15/05/2016

COURS : 109,43

Référence Navire :

N° ESCALE : 20160206

NAVIRE : DT0012

VOLUME :

85 768,69

DATE ARRIVEE : 25/04/2016

LAURA

DATE DEPART : 01/05/2016

Code Prestation	Libellé des Prestations	Major (%)	Red (%)	Quantité	Unité	Prix U.	Montant	
							S	DA
AVEAUD	Avitaillement Eau Douce			50,00	1	8,000	400,00	43 773,64
REMORQ	Remorquage Entrée au Port			2,00	1	2 640,000	5 280,00	577 812,05
PILOTE	Pilotage Entrée au Port			1,00	1	0,033	2 830,37	309 738,99
CAMLAM	Amarrage conventionnel (E)			1,00	1	0,020	1 715,37	187 719,97
CDELAM	Désamarrage conventionnel (S)	100%		1,00	1	0,020	3 430,74	375 439,94
DEPENS	Défense postes conventionnels			12,00	7	12,000	1 008,00	110 309,57
PILOTS	Pilotage Sortie du Port	100%		1,00	1	0,033	5 660,74	619 477,99
REMORS	Remorquage Sortie du Port	100%		2,00	1	2 640,000	10 560,00	1 155 624,10

Arrêté la présente fiche de taxation à la somme de :

Trois Millions Trois Cent Soixante Dix-Neuf Mille Huit Cent  
Quatre Vingt Seize Dinars et Vingt Cinq Centimes

TAXE FIXE :

TOTAL H.T. :

T.V.A. : 0,00 %

TOTAL A PAYER :

30 885,22

3 379 896,25

0,00

0,00

30 885,22

3 379 896,25

Certifiée  
Chef Service Commercial

# **Table des matières**

# Table des matières

ملخص

**Résumé**

**Abstract**

**Dédicace**

**Remerciements**

**Liste des figures**

**Liste des tableaux**

**Liste des abréviations**

**Sommaire**

**Introduction générale.....A**

**Chapitre I : Généralités sur le commerce international.....5**

Introduction du Chapitre I.....5

**Section 01 : Les notions fondamentales du commerce international.....6**

I.1.1. Définition et l'évolution du commerce international.....6

I.1.1.1. Définition du commerce international.....6

I.1.1.2. L'évolution du commerce international.....6

I.1.1.2.1. De l'époque industrielle.....6

I.1.1.2.2. Au cours des 20 à 30 dernières années.....7

I.1.2. L'importance du commerce international.....7

I.1.2.1. Les obstacles au commerce.....8

I.1.2.2. Le contrôle du commerce international.....8

I.1.3. Les organisations de contrôle des échanges internationaux.....	9
I.1.3.1. Les organisations internationales de commerce.....	9
I.1.3.1.1. Le GATT.....	9
I.1.3.1.2. L'OMC.....	10
I.1.3.1.3. La CNUCED.....	11
I.1.3.1.4. Le FMI.....	11
I.1.3.1.5. L'OCDE.....	12
I.1.3.2. Les facteurs de croissance du commerce international.....	12
<b>Section 02 : Les éléments du contrat commercial international.....</b>	<b>14</b>
I.2.1. Le contrat commercial international.....	14
I.2.1.1. Définition et contenu du contrat commercial.....	14
I.2.1.2. Les clauses importantes du contrat commercial.....	14
I.2.1.2.1. Clauses de portée générale.....	15
I.2.1.2.2. Clauses de portée économique.....	15
I.2.2. Les risques liés au commerce international.....	15
I.2.2.1. La classification des risques.....	15
I.2.2.1.1. Risque politique.....	16
I.2.2.1.2. Risque de non-paiement.....	16
I.2.2.1.3. Risque économique.....	16
I.2.2.1.4. Risque de change.....	16
I.2.2.1.5. Risque technologique.....	16
I.2.2.1.6. Risque juridique.....	16
I.2.2.1.7. Autres risques.....	17

I.2.3. Les opérations de paiement à l'international.....	17
I.2.3.1. Les moyens de paiement.....	17
I.2.3.1.1. Le chèque.....	17
I.2.3.1.2. Le virement international.....	18
I.2.3.1.3. La lettre de change.....	18
I.2.3.1.4. Le billet à ordre.....	19
I.2.3.2. Les techniques de paiement.....	19
I.2.3.2.1. L'encaissement direct.....	19
I.2.3.2.2. Le contre remboursement.....	19
I.2.3.2.3. Le crédit documentaire.....	19
I.2.3.2.4. La remise documentaire.....	20
<b>Section 03 : Les intervenants au commerce international.....</b>	<b>22</b>
I.3.1. L'entreprise.....	23
I.3.2. Les institutions financières.....	23
I.3.2.1. La banque.....	23
I.3.2.1.1. Définition de la banque.....	23
I.3.2.1.2. Le rôle de la banque.....	23
I.3.2.2. L'assurance.....	24
I.3.2.2.1. Définition de l'assurance.....	24
I.3.2.2.2. Particularités sur le contrat d'assurance.....	24
I.3.2.2.2.1. Définition.....	24
I.3.2.2.2.2. Les parties intéressées au contrat d'assurance.....	24
I.3.2.2.2.3. Les obligations des parties au contrat d'assurance.....	25

I.3.3. La douane.....	26
I.3.3.1. Définition de la douane.....	26
I.3.3.2. Les missions de la douane.....	26
I.3.3.2.1. Une mission de protection.....	26
I.3.3.2.2. Une mission fiscale.....	27
I.3.3.2.3. Une mission économique.....	27
I.3.3.3. Les procédures de dédouanement.....	27
I.3.3.3.1. Les procédures manuelles de dédouanement.....	28
I.3.3.3.2. Les nouvelles procédures de dédouanement.....	28
Conclusion du chapitre I.....	30
<b>Chapitre II : Le déroulement des opérations du commerce international.....</b>	<b>32</b>
Introduction du chapitre II.....	32
<b>Section 01 : Les incoterms liés à l'activité commerciale.....</b>	<b>33</b>
II.1.1. Définition et rôle des Incoterms.....	33
II.1.1.1. Définition des Incoterms.....	33
II.1.1.2. Le rôle des Incoterms.....	33
II.1.2. La nouvelle version des Incoterms 2010.....	34
II.1.2.1. La modification des Incoterms 2010.....	34
II.1.2.2. Le classement des Incoterms 2010.....	35
II.1.2.2.1. En fonction de la famille.....	35
II.1.2.2.2. En fonction du risque.....	36
II.1.2.2.3. En fonction des modes de transport.....	36
II.1.2.3. Présentation des Incoterms 2010.....	36

II.1.3. Charge de la garantie des risques du transport des marchandises.....	40
<b>Section 02 : L’auxiliaire au transport maritime.....</b>	<b>41</b>
II.2.1. Concepts sur le transport maritime.....	41
II.2.1.1. Définition du transport maritime.....	41
II.2.1.2. Les atouts et les inconvénients de la voie maritime.....	41
II.2.1.2.1. Les atouts de transport maritime.....	41
II.2.1.2.2. Les inconvénients de transport maritime.....	42
II.2.1.3. Les intervenants dans une expédition maritime.....	42
II.2.1.3.1. Le chargeur.....	42
II.2.1.3.2. Le transporteur.....	43
II.2.1.3.3. Le consignataire.....	43
II.2.1.3.3.1. Le consignataire du navire.....	43
II.2.1.3.3.2. Le consignataire de la cargaison.....	43
II.2.1.3.4. Le manutentionnaire.....	44
II.2.1.3.5. L’acconier.....	44
II.2.1.3.6. Le transitaire.....	44
II.2.2. L’organisation maritime.....	44
II.2.2.1. L’encadrement législatif.....	44
II.2.2.2. Les différents contrats et documents de transport maritime.....	45
II.2.2.2.1. Les différents contrats de transport maritime de marchandises.....	45
II.2.2.2.1.1. Le contrat de transport de marchandises.....	45
II.2.2.2.1.2. Le contrat d’affrètement.....	46
II.2. 2.2.2. Les différents documents de transport maritime de marchandises.....	46

II.2.2.2.2.1. Le connaissance.....	46
II.2.2.2.2.2. La charte partie.....	47
II.2.3. Le secteur du transport maritime.....	47
II.2.3.1. Les organismes maritimes internationaux.....	47
II.2.3.1.1. L'OMI.....	47
II.2.3.1.2. Le CMI.....	47
II.2.3.3. La marine marchande algérienne.....	48
<b>Section 03 : Les concepts généraux du port.....</b>	<b>49</b>
II.3.1. Généralités sur le port.....	49
II.3.1.1. Historique sur les ports.....	49
II.3.1.1.1. Antiquité.....	49
II.3.1.1.2. Du moyen âge à l'époque contemporaine .....	49
II.3.1.2. Les concepts liés au port.....	50
II.3.1.2.1. Définition du port.....	50
II.3.1.2.2. Définition d'une communauté portuaire.....	50
II.3.1.2.3. Définition d'une place portuaire.....	51
II.3.1.3. Les différents types de port.....	51
II.3.1.3.1. Les ports de commerce.....	51
II.3.1.3.2. Les ports militaires .....	51
II.3.1.3.3. Les ports de pêche.....	51
II.3.1.3.4. Les ports de plaisance.....	51
II.3.2. Les échanges commerciaux et le transport maritime.....	51
II.3.2.1. La maritimisation du commerce international.....	51

II.3.2.2. Le rôle des ports.....	53
II.3.2.2.1. Sur le plan économique.....	53
II.3.2.2.2. Sur le plan physique.....	53
II.3.2.2.3. L'importance économique.....	54
II.3.3. Le trafic maritime.....	54
II.3.3.1. L'évolution du trafic conteneurisé.....	54
II.3.3.2. Le trafic portuaire en Algérie.....	55
Conclusion du chapitre II.....	57
<b>Chapitre III : Les échanges internationaux au port de Djen Djen.....</b>	<b>59</b>
Introduction du chapitre III.....	59
<b>Section 01 : Présentation de l'entreprise portuaire Djen Djen.....</b>	<b>60</b>
III.1.1. Présentation générale de port.....	60
III.1.1.1. Historique.....	60
III.1.1.2. Position géographique.....	60
III.1.1.3. Les activités.....	61
III.1.1.3.1. Le pilotage.....	61
III.1.1.3.2. Le remorquage.....	61
III.1.1.3.3. La manutention/L'acconage.....	61
III.1.2. Les installations portuaires.....	62
III.1.2.1. Les superstructures.....	62
III.1.2.2. Les infrastructures.....	62
III.1.3. La structure organisationnelle du port.....	65
III.1.4.1. La direction générale.....	65

III.1.4.2. Les directions fonctionnelles.....	65
III.1.4.2.1. La Direction des Etudes et Développement.....	65
III.1.4.2.2. La Direction des Finances et Comptabilité.....	65
III.1.4.2.3. La Direction des Ressources Humaines.....	65
III.1.4.2.4. La Direction des Travaux et de la Maintenance.....	65
III.1.4.3. Les directions opérationnelles.....	65
III.1.4.3.1. Direction Capitainerie.....	66
III.1.4.3.2. La Direction de l'Exploitation.....	66
III.1.4.3.2.1. Le département manutention.....	66
III.1.4.3.2.2. Le Département Commercial.....	67
<b>Section 02 : Le déroulement de l'enquête.....</b>	<b>68</b>
III.2.1. La présentation de la méthodologie de recherche.....	68
III.2.1.1. Le choix de l'étude.....	68
III.2.1.2. Outil de recueil des données.....	68
III.2.2. Analyse de contenu (des données).....	69
III.2.2.1. L'objectif de l'analyse de contenu.....	73
III.2.3. L'entretien.....	73
III.2.3.1. Elaboration des questions de l'entretien.....	74
III.2.3.2. L'objectif de l'entretien.....	74
III.2.3.3. Présentation et analyse des résultats de l'entretien.....	74
III.2.4. Traitement des cas au sein de l'EPJ.....	81
<b>Section 03 : Synthèse et suggestions.....</b>	<b>91</b>
III.3.1. Synthèse.....	91

III.3.2. Suggestions.....	92
Conclusion du chapitre III.....	95
<b>Conclusion générale.....</b>	<b>97</b>
<b>Bibliographie</b>	
<b>Les annexes</b>	