

EHEC

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

Option : Affaires Internationales

THEME :

**Le transport maritime algérien après la libéralisation du
commerce extérieur**

ETUDE DE CAS : EPAN

Elaboré par :

Dirigé par :

Melle :SELATNIA Anissa

Mme : HADDAD Fatima Zohra

Melle : REGGAMI Wafa

Maitre de conférence à EHEC

**3^{ème} Promotion
Juin 2016**



Nous remercions Dieu, le tout puissant de nous avoir accordé santé et courage pour accomplir ce travail.

***Nous tenons à remercier tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce présent mémoire notamment le personnel de l'entreprise portuaire d'ANNABA, la Direction de douane ; notre encadreur qui nous a formulé ses précieux conseils et qui a répondu à nos sollicitations tout le long du stage pratique, Mme HADDAD
Fatima Zohra***

Nous remercions nos très chers parents qui ont toujours été là pour nous. Vous avez tout sacrifié pour vos enfants n'épargnant ni santé ni efforts. Vous avez donné un magnifique modèle de labeur et de persévérance.

Dédicace

*On dédie ce modeste travail à nos
chers parents, à nos chers frères et
sœurs,*

*Et à tout ceux qui ont attribué à la réalisation de ce
travail de prés ou de loin.*

SOMMAIRE

Introduction générale.....	01
<u>Chapitre1</u> : Généralité sur le commerce international.....	03
Section1-l'évolution du commerce extérieur.....	03
Section 2-l'ouverture commerciale en l'Algérie (la libéralisation).....	11
<u>Chapitre2</u> : le transport maritime international.....	18
Section 1-le transport maritime en Algérie.....	18
Section 2- Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro et Méditerranée.....	29
Section3-le trafic maritime.....	33
<u>Chapitre3</u> : le cadre juridique du transport maritime en Algérie.....	42
Section1-les conventions internationales.....	42
Section2- le nouveau code maritime	46
Section3 -régimes douaniers économiques.....	53
<u>Chapitre4</u> : l'impact de la libéralisation du commerce extérieur sur le transport maritime.	
Section1- l'entreprise portuaire d'Annaba.....	59
Section2- étude de l'impact de la libéralisation sur le transport maritime.....	71
Conclusion.....	88
Bibliographie	
Annexes	

Introduction générale :

L'activité des transports est considérée comme étant le lubrifiant de l'économie et le moyen par lequel sont approvisionnées et expédiées les marchandises d'un lieu à un autre.

L'Algérie occupe une position géographique privilégiée, les ports algériens devraient donc être des escales logiques de plusieurs routes maritimes. ,trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaïa), trois principaux ports polyfonctionnels (Alger, Oran et Annaba), deux moyens (Djen Djen et Mostaganem) et enfin, trois petits ports (Ghazaouet, Dellys et Ténès).

Les ports de commerce algériens sont pris dans un paradoxe important de leur développement. D'un côté, la logique d'extraversion des flux héritée de la période coloniale – et renforcée par la suite – a rendu l'économie algérienne fortement dépendante envers le transport maritime (environ 95% du commerce international algérien).

De l'autre, le retard dans la modernisation des infrastructures portuaires accentue leur inadéquation croissante aux normes mondialisées de la logistique moderne. Le passage de l'économie étatisée à l'économie libérale, au début des années 1990, n'a fait qu'aggraver la tendance, les ports étant incapables d'absorber efficacement les flux commerciaux (faible productivité, délais d'attente très longs des navires, saturation des terminaux, accessibilité nautique limitée, etc.), allant jusqu'à ralentir l'insertion même du pays dans l'économie mondiale.

Des mesures récentes prises par les autorités algériennes visent à réhabiliter les ports nationaux afin qu'ils puissent, d'une part, assurer leur rôle d'infrastructures de transport et d'outils d'aménagement du territoire, et de l'autre, réduire la dépendance envers les autres ports maghrébins et méditerranéens en attirant plus d'escales directes

Le transport maritime l'est en Algérie par sa domination dans les échanges commerciaux avec l'extérieur et son rôle vital dans le développement économique du pays, donc c'est un instrument privilégié des échanges internationaux qui a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges de l'Algérie.

Dans ce contexte, la maîtrise de ce courant d'échange et de son caractère évolutif a amené les pouvoirs publics à accorder un intérêt particulier dans la recherche de l'amélioration des performances pour une meilleure fluidité du trafic et une réduction substantielle des coûts et des délais. En tenant compte de ce qui est dit auparavant, on tient à poser la problématique suivante : **Quel est l'impact de la libéralisation du commerce extérieur sur le transport maritime ?**

Et les sous-questions suivantes :

1) Quelle est la situation du système portuaire algérien à l'épreuve de la libéralisation ?

2) Comment les autorités algériennes organisent-elles le transport maritime ?

3) Quel est l'impact de cette libéralisation sur l'armement national ?

Tout étant motivées et convaincues de l'importance de ce thème et le secteur maritime dans l'économie algérienne.

Et pour répondre à cette problématique, nous avons formulé les hypothèses suivantes :

H1 : La libéralisation est bénéfique pour l'EPAN

H2 : L'adhésion de l'Algérie à l'OMC.

Afin de vérifier nos hypothèses, nous avons opté pour une recherche descriptive analytique ; et pour compléter cette recherche, nous avons opté pour une étude qualitative en s'appuyant sur un questionnaire aux clients de l'EPAN.

Pour répondre à cette problématique, et ces sous questions, un plan de travail est proposé portant sur (04) chapitres : le premier est consacré aux généralités du commerce et international. Quant au deuxième chapitre, il se porte sur le transport maritime international ; troisièmement on abordera le cadre juridique du transport maritime et système portuaire algérien en basant sur le nouveau code maritime, Dans le quatrième et dernier chapitre, nous étudierons l'entreprise portuaire d'ANNABA, et on constatera l'impact de la libéralisation sur l'armement national, nous procéderons dans un dernier temps à développer quelques perspectives et voies de développement.

Les problèmes rencontrés :

-L'indisponibilité des responsables, on ne peut consacrer plus que 15min pour le stagiaire par jour ;

-La pression du temps ;

-Le manque de documentation ;

-Un sujet très vaste qui demande beaucoup de recherche, documentation et du temps.

CHAPITRE 01

Chapitre 1 : Généralité sur le commerce international en Algérie

Chapitre 1 : Généralité sur le commerce international en Algérie

Le commerce international désigne l'ensemble des mouvements des biens, des services et des capitaux entre deux entités ou plus. Ça ce peut des personnes, des Etats, des banques ou des entreprises. Le commerce international englobe les activités commerciales requises pour produire, expédier et vendre des biens et des services sur la scène internationale, à partir de la production jusqu'à la consommation ; terme qui inclut le commerce, l'importation et l'exportation de biens et des services, la concession de licences dans d'autres pays et les investissements étrangers.

En l'occurrence, ce dernier permet à un pays de consommer plus qu'il ne produit, notamment par ses ressources propres, ou d'élargir ses débouchés afin d'écouler sa production. Ce type de commerce existe depuis des siècles, mais il connaît un essor récent du fait de la mondialisation

Section 1 : l'évolution du commerce international :

1) l'évolution historique du commerce international

Vieux comme le monde ou plutôt comme les civilisations, l'origine du **commerce international** tient au fait qu'aucun pays ne dispose de toutes les ressources (matières premières) ni de tous les facteurs de production (terre, capital, travail, technologie) sur son propre territoire.

Dès l'origine, il s'agit aussi dans le **commerce international** de profiter des différences de coûts de production entre pays (on parle aujourd'hui de « délocalisations » pour la production ou d' « outsourcing » pour l'approvisionnement fournisseurs), une spécialisation internationale ayant historiquement été développée en fonction des ressources naturelles, des situations géographiques des pays et de leurs populations.

La révolution industrielle a été le principal moteur de développement du système commercial mondial moderne: les progrès technologiques importants dans les domaines des transports et des communications et l'accroissement de la population et de l'investissement ont été à l'origine de la croissance soutenue du commerce international aux XIXe et XXe siècles.

La libéralisation des échanges a joué un rôle limité dans l'expansion du commerce international pendant la première vague de la mondialisation mais, après la grande dépression et la Seconde Guerre mondiale, la coopération politique et économique entre les pays pour réduire les obstacles au commerce a joué un rôle essentiel dans le maintien d'une croissance continue du commerce au cours de la deuxième vague de mondialisation.

Cette section a présenté une série de faits relatifs à l'état actuel du commerce international et a exposé les principales théories qui ont été élaborées pour expliquer ces évolutions.

Premièrement, les données de l'OMC (Organisation mondiale du commerce) révèlent une augmentation spectaculaire du volume et de la valeur des échanges entre 1980 et 2013, imputable pour l'essentiel à l'accroissement des expéditions de produits manufacturés.

Toutefois, quand on mesure le commerce en valeur ajoutée, on constate que les services jouent un rôle plus important.

Au cours des 30 dernières années, le commerce mondial a augmenté beaucoup plus vite que le PIB (produit intérieur brut), cela peut s'expliquer dans une certaine mesure par l'importance croissante des chaînes d'approvisionnement internationales dans l'économie mondiale.⁽¹⁾

Au niveau des produits, l'expansion du commerce pendant cette période a été due surtout à des changements dans la marge intensive du commerce (C'est-à-dire plus ou moins de commerce dans les catégories de produits existants), bien que la marge extensive (le commerce de nouveaux produits) ait aussi apporté une contribution importante.

Deuxièmement, au cours des dernières années, de nouveaux protagonistes sont apparus sur le marché mondial. La part du commerce des pays en développement, comme la Chine, l'Inde, République de Corée et la Thaïlande, a fortement augmenté, aussi bien pour les produits manufacturés que pour les services.

La Chine, en particulier, est devenue le premier exportateur mondial. En revanche, les pays développés, comme les Etats-Unis et le Japon, ont enregistré une baisse de leur part des exportations mondiales entre 1980 et 2011.

Les pays et régions exportateurs de ressources naturelles ont vu leur part du commerce mondial augmenter et diminuer en fonction des prix des produits primaires, qui étaient assez bas à la fin des années 1990 et au début des années 2000.

En conséquence, malgré des gains récents, la part de l'Afrique dans les exportations mondiales était à peu près la même en 2011 qu'en 1990.

Le Brésil entre dans deux catégories, étant un gros exportateur de produits primaires et de produits manufacturés.

Bien qu'il ait augmenté sa part des exportations et des importations mondiales depuis 1980, son rang dans les exportations et dans les importations est à peu près inchangé.

Troisièmement, les pays en développement comme les Pays développés sont devenus moins spécialisés dans l'exportation de produits particuliers. Autrement dit, leurs exportations se sont diversifiées.

Les pays dont les exportations sont devenues plus concentrées sont bien souvent des économies riches en ressources naturelles.⁽¹⁾

(1) Le commerce mondial Antonio Girardi et Antoine Brawand p. 73-96

Quatrièmement, le commerce est devenu plus régionalisé dans la

Majeure partie du monde en développement, mais cette tendance est particulièrement prononcée en Asie.

En revanche, dans les régions industrialisées, la part du commerce intra régional a stagné (Europe) ou diminué (Amérique du Nord) au cours des dernières années.

Ces deux évolutions peuvent être liées à la montée en puissance de la Chine dans le commerce mondial, qui a tendance à stimuler les échanges intra régionaux en Asie et le commerce avec les autres régions.

Le commerce se fait surtout sous l'impulsion de quelques grandes entreprises mondiales, dont la domination souligne l'importance de ces exportateurs «superstars» dans la détermination de la structure des échanges.

Enfin, la fragmentation croissante de la production à l'intérieur des pays et entre eux remet en question les mesures traditionnelles des flux commerciaux et exige un nouveau système de mesure pour déterminer où la valeur ajoutée (VA) est accumulée, la mesure du commerce en termes de valeur ajoutée donne une image plus précise de la relation entre le commerce et l'activité économique.

En ce qui concerne la future structure des échanges, les simulations de l'économie mondiale et du commerce mondial pour les prochaines décennies apportent quelques éclairages. L'ascension des pays en développement plus marquée pour certains que pour d'autres devrait se poursuivre, ces pays commerceront de plus en plus entre eux.

Ils ont beaucoup plus à gagner que les pays développés d'une économie dynamique et d'un environnement commercial ouvert, et ils ont plus à perdre dans un scénario morose marqué par l'affrontement.

Les services joueront un rôle plus important dans le commerce mondial pour quasi-totalité des pays malgré la tendance actuelle à la régionalisation des échanges, les relations commerciale multilatérales ne perdront en rien de leur importance et peuvent même augmenter considérablement.

En raison de ce cadre économique, l'évolution du commerce mondial de marchandises a vécu son plus fort recul depuis la deuxième crise pétrolière du début des années 1980.

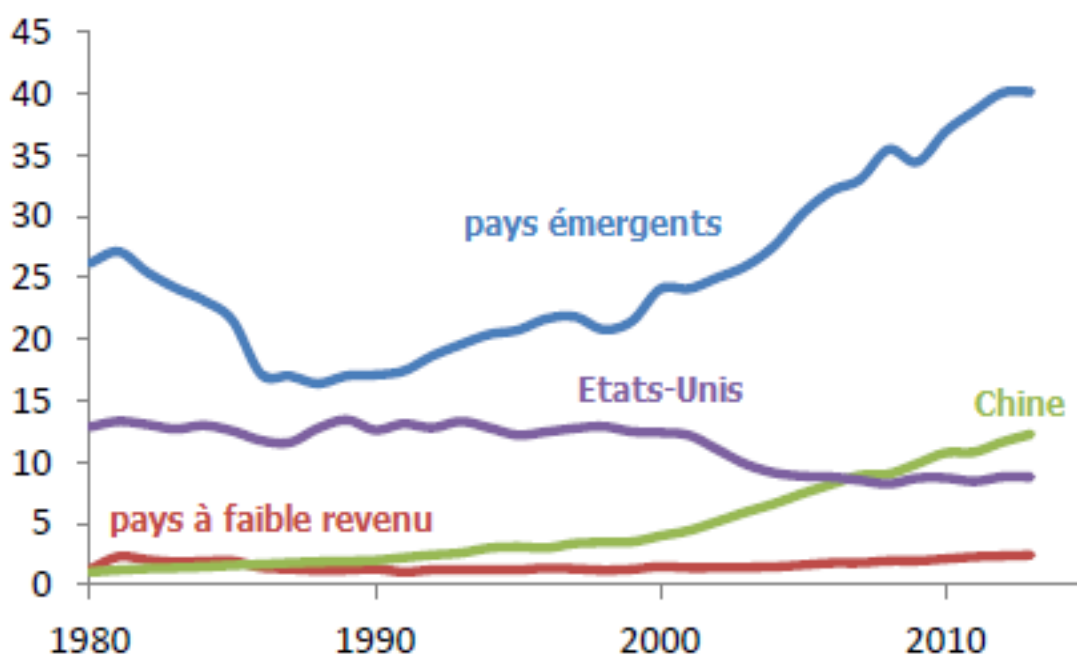
De même, les avancées technologiques dans le transport et la communication et la libéralisation du commerce ont réduit les coûts de transport et facilité l'internationalisation de la production. Ces chaînes de valeur mondiale sont l'une des principales raisons derrière la croissance du commerce mondial et de la participation croissante de certains pays émergents comme la Chine au commerce international.

Le volume mondial des échanges de marchandises a augmenté bien plus rapidement que le PIB mondial durant les trois dernières décennies. L'avancée des chaînes de valeur mondiale contribue à expliquer la croissance rapide du commerce mondial brut comme les exportations continrent de plus en plus de biens intermédiaires importés, avec les intrants franchissant plusieurs fois les frontières avant d'être assemblés et vendus aux consommateurs finals.

La spécialisation verticale s'est accrue depuis le milieu des années quatre-vingt-dix. Cet essor a été particulièrement prononcé pour la Chine (où la part du contenu importé des exportations s'est accrue de 12 points de pourcentage entre 1995 et 2005) et pour l'Allemagne et le Japon (où la part du contenu importé des exportations a augmenté respectivement de 8 et 6 points de pourcentage), avec l'émergence des chaînes de valeur mondiales contribuant significativement à leur essor comme principales puissances exportatrices. A l'inverse, la part du contenu étranger dans les exportations brutes est moindre aux Etats-Unis. Les chaînes de valeur mondiales sont fortement concentrées dans des régions spécifiques (l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie du sud-est), mais elles délaissent la plupart des pays à faible revenu et pays émergents.

La Chine est même devenue le premier importateur mondial de nombreux produits de base et le premier fournisseur mondial d'un certain nombre de produits manufacturés.

GRAPHIQUE 1 : La part des exportations mondiales de biens réalisée par les différents pays (en %)



Source : FMI

2) l'évolution du commerce extérieur en Algérie

Dés 1963, l'économie Algérienne verse dans le protectionnisme, mais cette caractéristique s'aggrave de plus en plus dans les années soixante dix avec la génération du monopole d'Etat sur le commerce extérieur.

De plus, toutes les tentatives d'assouplissement de ce dernier, sont restés marginales et sans effets significatif. La nécessité d'améliorer les résultats de la balance commerciale surtout lorsque les réserves de change sont faibles, et de protéger la production et l'emploi, a justifié le renforcement de l'intervention étatique, c'est dans ce cadre que l'Algérie a mis en place les mesures traditionnelles de contingentement d'élévation des barrières douanières et le contrôle des changes.

La conquête de l'Algérie et sa colonisation qui se font parallèlement de l'industrie en France, a représenté une chance inouïe pour le marché Français. En effet notre pays a constitué même après l'indépendance, un marché privilégié pour les produits Français .L'économie de l'Algérie a été de telle façon qu'elle a importé des produits manufacturés produits par l'industrie manufacturière Française et exportés dans les conditions de prix conçues et réalisées par les représentants de la puissance colonisatrice. La nationalisation du commerce extérieur aussi bien à l'importation qu'à l'exportation, a été réalisée en 1970. Les importations Algérienne s'élèvent à 2250 million de DA, alors que les importations Françaises en provenance de l'Algérie ne s'élèvent qu'à 600million de DA, la France important notamment du pétrole d'autre pays... Algérie entretient actuellement des relations commerciales avec de certains de pays maghrébins, Africains, latino-américains et Asiatiques. La réglementation du commerce extérieur a subi depuis 1972 des assouplissements considérables, dans le cadre des programmes annuels, on a restitué l'autorisation globale qui permet de supprimer le système de la licence, le tarif douanier en trois colonnes pratiqué en 1965-1966 dont bénéficiaient la France et les pays de la Communauté Economique Européenne au détriment des pays des pays socialistes et du tiers monde a été uniformisé

Comme la plupart des économies sous-développées poursuivant une politique de croissance « autonome », l'Algérie prend en 1963 les mesures traditionnelles de ce contingentement, d'élévation de barrières douaniers et de contrôle de change. A l'intérieur de ce cadre protectionniste, deux types d'organes interviennent successivement pour entreprendre les opérations de commerce extérieur, les groupements d'achat et les monopoles des entreprises publiques :

1) Le contingentement à l'importation:

La politique de contingentement, conçue par le ministère du commerce, est mise en application par l'intermédiaire de licences d'importation

Cette action directe consistant à fixer à l'avance la nature et la quantité des marchandises à importer en précisant le nom, l'origine géographique, et mise en juin 1964, qui avaient pour principaux buts :

- La limitation des importations dites de luxes et l'économie de devises.
- La protection de la production et de l'emploi nationaux.

-L'amélioration de l'Etat de la balance commerciale surtout quand les changes sont insignifiantes

2) La politique tarifaire :

La loi de finance pour 1973 remodèle le tarif douanier et le subdivise en deux colonnes : * Un tarif de droit commun réservé aux produits en provenance des pays qui accordent le traitement de la nation la plus favorisée à l'Algérie.

* Un tarif spécial qui concerne les marchandises originaires de pays ou groupe de pays (comme le Maghreb), qui consentent aux produits Algériens les « avantages corrélatifs »

-L'année 1999, les cours du pétrole n'ont cessé d'augmenter d'une manière exceptionnelle et constante. De même, les investissements directs à l'étranger (IDE) en direction du marché algérien s'élèvent en 2004 à un montant global d'environ quatre milliard de dollars, quelque 170 projets d'investissement estimé en moyenne à 200 millions de dollars par projet, ont été déjà enregistré pour les années à venir.

S'établissant à 1.50 milliard \$USD en 2014, les IDE en Algérie ont connu un progrès important pendant les 18 dernières années (270 million en 1996) (la banque mondiale)

Les flux sortants ont été négatifs en 2012 selon la CNUCED La faiblesse des flux d'IDE sortants algériens est imputable à l'obligation pour les opérateurs économiques algériens de disposer d'un agrément préalable

de la Banque d'Algérie pour tout investissement à l'étranger.

Bilan du commerce extérieur en Algérie :

-Exportation par groupe de produit (en millions de dollars)

Tableau 1

DESIGNATION	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*	Part (%)	Evolution (%)
ALIMENTATION	113	315	355	315	402	323	234	0,62	-27,55
ENERGIE ET LUBRIFIANTS	44 128	55 527	71 427	69 804	62 960	60 304	35 724	94,54	-40,76
PRODUITS BRUTS	170	94	161	168	109	109	106	0,28	-2,75
DEMI-PRODUITS	692	1 056	1 496	1 527	1 458	2 121	1 693	4,48	-20,18
BIENS D'EQUIPEMENTS AGRICOLES	-	1	-	1	-	2	1	-	-
BIENS D'EQUIPEMENTS INDUSTRIELS	42	30	35	32	28	16	18	0,05	12,5
BIENS DE CONSOMMATION NON ALIMENTAIRES	49	30	15	19	17	11	11	0,03	-
TOTAL EXPORTATIONS	45 194	57 053	73 489	71 866	64 974	62 886	2 063	100	-39,91

Source: CNIS (Centre National sur l'Information Statistiques des Douanes)

Commentaire :

Les hydrocarbures ont présenté l'essentiel de nos exportations à l'étranger durant l'année 2015 avec une part de 94,54% du volume global des exportations, et une diminution de 40,76% par rapport l'année 2014.

Les exportations « hors hydrocarbures » qui restent toujours marginal, avec seulement 5,46 du volume global des exportations soit l'équivalent de 206 milliards de Dollars US, ont enregistré une diminution de 20,1 % par rapport à l'année 2014

-Importation par groupe de produits (million de US)

Tableau 2 :

Année	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Equip industr	2110	3305	4750	6798	6509	6309	7575	10170	10345	11418
demi-produit	1340	2711	3325	5617	5396	5024	4859	6059	8105	6934
Produit alimentaire	2743	2887	3982	6436	4429	4440	7736	6496	6641	7676
Produit de consommation non alimentaire	1254	1367	1737	2151	2256	1947	2324	2663	2723	3001
Produit brut	284	434	651	694	646	772	866	953	996	1105
Total	7731	10704	14445	21696	19236	18492	23360	26341	28810	30134

Source : direction générale de douane

Commentaire : Les importations Algérienne ont diminué de 12,08% par rapport à

l'année 2014 , passant de 58,58 milliards de dollars US à 51,5 milliards de dollars US(en 2015) leur répartition par groupe de produits au cours de l'année 2015, fait sortir des baisses pour les groupes «biens d'équipements» de 9,74% , les «biens alimentaires» avec une proportion de 15,37%, les «biens destinés à l'outil de production» de 9,88% et enfin, les «biens de consommation non alimentaires» de 16,81%. (Cela démontre que l'agriculture algérienne est toujours incapable de répondre aux besoins alimentaires des Algériens)

3) Les principaux partenaires commerciaux de l'Algérie :

A l'exception de la Chine et des Etats-Unis d'Amérique qui sont classés, respectivement, 1^{er} fournisseur (avec 1,87 md USD 13,52%) et 14^{ème} client avec 352 millions USD (2,14%). et 6^{ème} fournisseur de l'Algérie, le plus gros du commerce extérieur de l'Algérie s'effectue avec les pays de l'UE donc les pays de l'UE restent les principaux partenaires commerciaux de l'Algérie.⁽²⁾

Au 1^{er} trimestre 2014, l'Espagne a devancé l'Italie, se classant, 1^{er} client de l'Algérie en absorbant près de 2,25 MDS USD (13,68%) de ses exportations. L'Italie en 2^{ème} place avec 2,18 MDS USD (13,31%), suivie par la France avec 1,96 md USD (11,97%), la Grande Bretagne avec 1,61 md USD (9,82%) et enfin les Pays-Bas avec 1,52 md USD, soit près de 9,3% du total.

Pour ce qui est des fournisseurs de l'Algérie, la Chine demeure en tête du classement avec 1,87 MDS USD (13,52%) de l'ensemble, la France avec plus de 1,67 md USD (12,11%), suivie de l'Italie avec 1,26 md USD (9,15%), l'Espagne avec 1,21 md USD (8,78%), et l'Allemagne avec 810 millions USD 5,86%, ajoute-t-on de même source⁽¹⁾

Les pays de l'Organisation du Commerce et du développement économique (OCDE), hors pays de l'UE, représentent 2,01 MDS USD, soit 14,52% des importations de l'Algérie, en hausse de 26,75%.

Les exportations de l'Algérie vers ces pays ont totalisé près de 2,49 MDS USD, soit 15,15% du total des ventes algériennes à l'étranger.

La Turquie reste également "un important" partenaire pour l'Algérie puisque elle est classée 6ème client avec une valeur de 915 millions USD (5,57%) du total et 7ème fournisseur avec 488 millions USD (3,53%) du global.⁽¹⁾

(2): <http://maghrebemergent.com/economie/algerie/item/37245-les-pays-de-l-ue-restent-les-principaux-partenaires-commerciaux-de-l-algerie.html>

Section 2 : L'ouverture commerciale en l'Algérie

Le commerce extérieur est un élément essentiel dans le développement d'une Économie, à cet effet une vague d'efforts a été menée par les autorités Algériennes, cette évolution s'est fait beaucoup plus remarquer après la libéralisation, qui permet de réaliser des meilleures conditions de réussite de ce secteur.

La libéralisation du commerce extérieur et du régime des changes constitue un volet essentiel des réformes structurelles adoptées d'une manière autonome avant 1994 puis dans le cadre d'un programme d'ajustement appuyé par le FMI à partir de cette date. Nous allons nous intéresser aux réformes inhérentes à la libéralisation du commerce extérieur et du régime de change et aux mesures qui ont été prises pour stimuler les exportations, avant de présenter l'impact de ces réformes sur les échanges extérieurs de l'Algérie.

1) La libéralisation du commerce extérieur :

La stratégie algérienne de développement, élaborée à la fin des années 60, a privilégié l'industrialisation comme moyen pour réaliser la triptyque introversion-indépendance-intégration. Le commerce extérieur en est l'un des principaux jalons de ce grand projet. Aussi le commerce extérieur a-t-il été, progressivement, mis sous contrôle de l'Etat pour arriver en février 1978, à la promulgation de la loi qui assoit son monopole sur le commerce extérieur.

Pour appréhender la politique commerciale de l'Etat algérien au cours de la période de référence,

Cette libéralisation a commencé à partir de 1990, qui fut caractérisée par la loi 90/04/1990 relative à la monnaie et au crédit, l'Algérie s'est changée son système d'une économie fermée vers une économie du marché.

Dans cette nouvelle démarche, le principe fondamental est le libre accès à l'exercice, de toute activité commerciale, dès lors elle satisfait les besoins en outil de production.

En 1990, la loi sur la monnaie et le crédit et la loi de finance complémentaire ont autorisé l'établissement d'un réseau de concessionnaires et de grossistes nationaux et étrangers. Cette mesure a été élargie par la suite pour autoriser toute personne physique ou morale inscrite au registre de commerce algérien à importer des biens pour les revendre à titre de grossiste (décret exécutif n° 91-37) quelques restrictions ont subsisté, comme par exemple l'obligation faite aux importateurs d'effectuer leurs transactions par l'intermédiaire d'une banque, qui les aiderait à trouver des crédits à des conditions favorables, et les restrictions au commerce de quelques produits (les produits de large consommation ont continué à faire l'objet de contrôles administratifs)

Les principaux objectifs de la libéralisation du commerce extérieur en Algérie :

- La recherche d'un système d'approvisionnement régulier de l'outil de production.

□ La recherche d'une efficacité économique et la rentabilité financière de chaque opération de commerce extérieur par une responsabilisation des opérateurs économiques (liberté d'organisation et d'intervention).

□ Création de l'office algérien de promotion du commerce extérieur.

□ Mise en place d'un système de promotion et de soutien aux exportations hors

Hydrocarbures en but de diversification par l'ordonnance relative à l'assurance crédit à l'exportation, l'intervention de l'Etat est instituée par la mise en place d'organismes

intermédiaires chargé de l'autorisation et de l'accompagnement des opérations du commerce extérieur, il s'agit de :

□ La société algérienne des foires et exportations (SAFEX) ;

□ La compagnie algérienne d'assurances de garantie des exportations

(CAGEX) ;

□ La chambre de commerce et l'industrie.

Comme la majorité des pays en développement et certains pays de sud de la Méditerranée dans un processus de libéralisation et l'ouverture de son économie au cours des années 80 l'économie algérienne s'est trouvée face aux problèmes macro-économiques majeurs, ainsi l'écart de revenu s'élargi vis-à-vis de l'Union Européenne, notamment avec la crise des années 90 qui a contribué à aggraver cet écart. Le retour à la paix, ainsi que les reformes économiques engagées (essentiellement la relance économique de 2001) par l'Algérie et le renforcement des institutions et des mécanismes de l'économie de marché, notamment la démonopolisation de commerce extérieur, afin d'intégrer l'Algérie dans l'économie mondiale et de faciliter la constitution d'une Zone de Libre Echange Euro -Méditerranéenne. En outre l'adhésion de l'Algérie à l'Organisation Mondiale de Commerce (OMC) se trouve dans sa phase finale,.

La tendance à la baisse du prix du baril de pétrole et le retour des déséquilibres

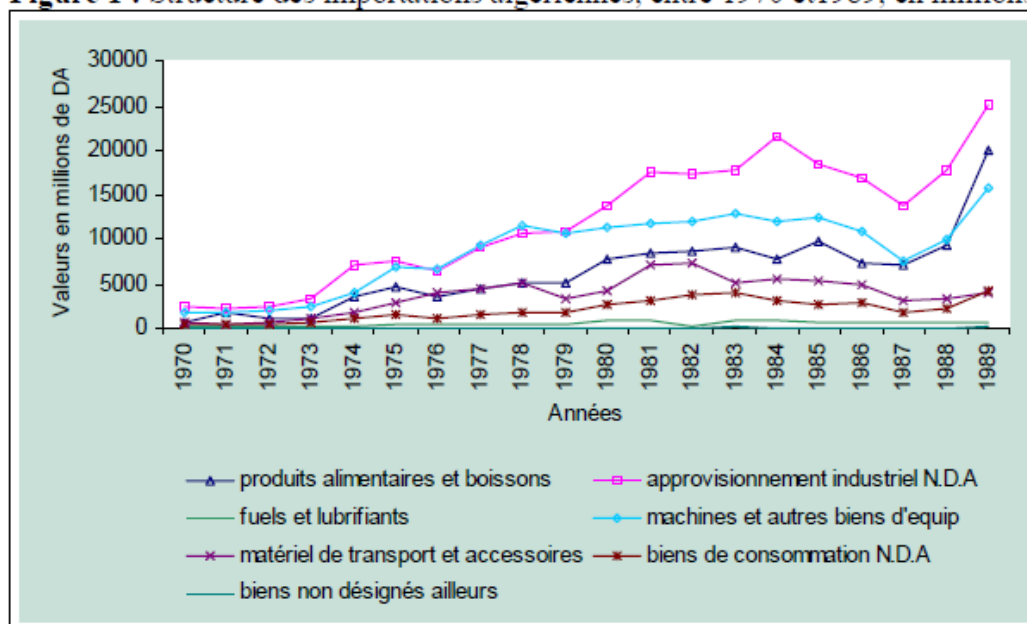
Financiers ont conduit, en 1992, les autorités algériennes à renforcer les restrictions sur les échanges internationaux (obligation faite aux importateurs d'obtenir des crédits fournisseurs de 18 et 36 mois, obligation d'approbation des transactions dépassant 10 000 dollars par un Comité ad hoc, et élargissement de l'éventail des produits prohibés à l'importation).

-Les importations :

L'Algérie a importé massivement une grande variété de produits, enracinant une dépendance qui se poursuit encore aujourd'hui. Durant la période allant de 1970 à 1989 les importations, toutes catégories de biens confondues, ont connu une très forte augmentation en valeur, passant de 6 205 millions de dinars en 1970 à 17 754 millions en 1974, à 40 519 millions en 1980 pour atteindre le sommet (pour la période) de 51 257 millions en 1984 ; elles ont connu une légère baisse à partir de 1986 après le contre-choc pétrolier pour atteindre 43 427 millions

de dinars en 1988. L'approvisionnement de l'industrie en biens d'équipement et biens intermédiaires accapare la plus importante part des importations, 64 % en moyenne sur la décennie 70 et 62 % sur la décennie 80. L'importation des biens de consommation aussi bien alimentaires qu'industriels a augmenté quoique dans une proportion moindre par rapport à la catégorie précédente.

Figure 1 : Structure des importations algériennes, entre 1970 et 1989, en millions de DA



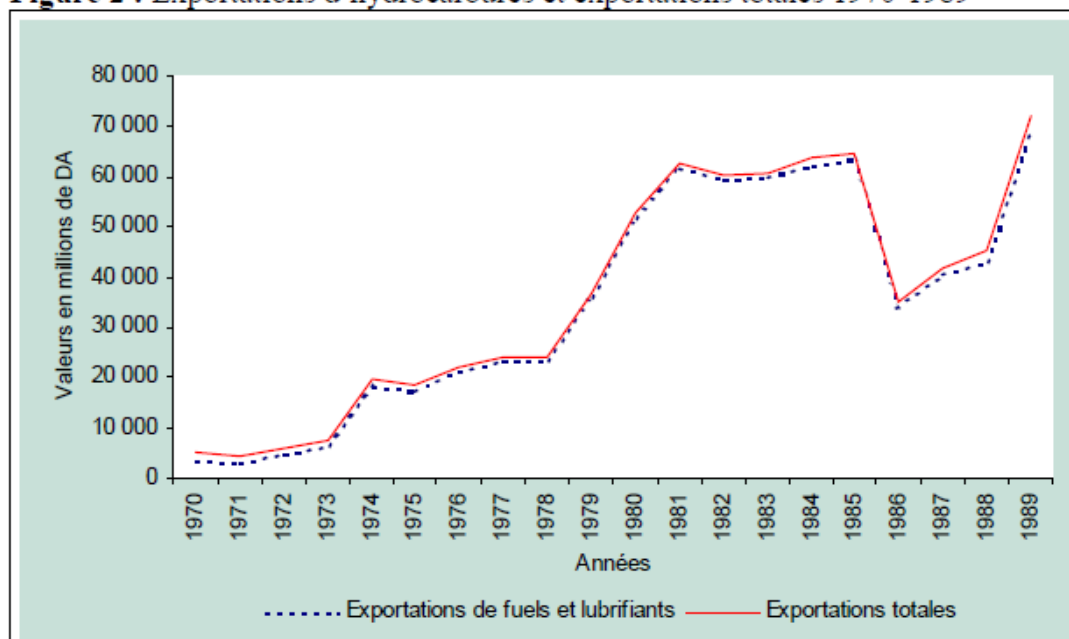
Source :ONS

-Les exportations :

Les exportations algériennes sont constituées dans leurs quasi-totalités d'hydrocarbures. Avec une part de 95,11 % la courbe représentant l'évolution de la valeur des exportations des hydrocarbures se confond quasiment avec la valeur des exportations totales.

Au cours de cette période, les exportations des hydrocarbures (en valeur) ont connu une tendance générale à la hausse, bien qu'elle soit perturbée par des fluctuations considérables dues principalement à l'instabilité des prix de ces produits sur le marché mondial.

Figure 2 : Exportations d'hydrocarbures et exportations totales 1970-1989



Source : ONS

- Les étapes de libéralisation du commerce extérieur en Algérie (brièvement) :

La révision du monopole de l'état vis-à-vis du commerce extérieur est apparue à travers le décret exécutif publié en octobre 1988 ce texte vise à organiser les textes juridiques en rapport avec le monopole de l'état sur les opérations commerciales, depuis 1990 la scène Algérienne a connu des réformes afin de libérer définitivement le commerce extérieur des griffes de l'état. 3 étapes de cette libéralisation peuvent être constatées :

La première étape : 1990-1991

La nouveauté et l'adoption pour la première fois de l'histoire de l'Algérie contemporaine, la loi de finance de 1990, comme étant le premier pas vers l'abolition des mesures de l'ancien régime dit le programme général de l'importation et la balance des devises par un plan de financement extérieur sous la responsabilité directe des banques. Dès la parution du décret n°37-91 publié le 13 février 1991, les symptômes de la libéralisation étaient plus clairs, durant cette période les autorités ont pris de bras armés la libéralisation sur ce qui rapporte aux importations, ce qui a diminué fortement les réserves de change.

Période de retour du monopole :

La dépendance qui va succéder à la libéralisation des opérations à obliger l'état d'intervenir, par le biais de la loi à travers l'instruction gouvernementale N°625 approuvée le 18 août 1992, elle a reformulé les mesures des opérations d'importations.

Période de la libéralisation concrète (la convention de stand by) :

Le retour à la politique de libéralisation du commerce algérien en avril 1994 comme résultat escompté à cause de la signature de la convention avec le FMI afin de rééchelonner la dette algérienne.

-L'accord d'association avec l'union européenne :

En 2002, l'Algérie signe l'accord d'association avec l'UE qui est entré en vigueur en septembre 2005. Cet accord est partie intégrante du processus de Barcelone, l'objectif de cette dernière est de créer une «zone de paix et de prospérité partagée» ce qui signifie plutôt l'instauration d'une zone de libre-échange, prévue avant 2017, recouvrant le bassin méditerranéen sous la tutelle de l'UE.

Ces négociations qui ont duré plus de huit ans (1993-2001) ont abouti à l'intégration de l'Algérie dans l'un des plus grands et plus puissants espaces économiques de la région. L'espace naturel Euro Méditerranéen, chargé d'histoire commune et berceau de civilisations.

-L'Algérie et l'Union Pour la Méditerranée :

Sur l'initiative du président français Nicolas Sarkozy, 15 chefs d'états des deux rives de la méditerranée se sont réunies le 13 juillet 2008 à Paris, les grandes lignes de ce nouveau franc économique ne sont pas encore claires mais certains experts parlent d'un nouveau processus de Barcelone, une sorte aussi de compensation vis-à-vis de la Turquie afin de la dissuader de s'intégrer dans l'Union Européenne que Sarkozy a toujours refusé d'entrer dans cette communauté, mais pas seulement, mais aussi de pousser Israël dans les bras de ses voisins Arabes. L'Algérie par le biais de son président a assisté à cette réunion. Notre pays, Selon

des sources diplomatiques algériennes, envisage de se porter candidate au poste de secrétaire général de l'Union pour la Méditerranée (UPM) voulue par Nicolas Sarkozy, révèle le quotidien L'Expression. Toujours selon ces sources, Alger avait demandé à Paris de soutenir sa candidature à ce poste en contrepartie de sa présence au sommet de lancement de l'UPM, le 13 juillet dernier à Paris.

2) Les moyens de libéralisations du commerce extérieur algérien :

Afin de libérer le commerce extérieur de la domination de l'état algérien, les gouvernements successifs ont instaurés une série de mesures :

A -création d'institution de promotion de commerce extérieur :

1-LA SAFEX : La Société Algérienne des Foires et Exportations (SAFEX - SPA) est une entreprise publique issue de la transformation de l'objet social et de la dénomination de l'Office National des Foires et Expositions (ONAFEX), créé en 1971.

Le siège social de la SAFEX est sis dans l'enceinte du Palais des Expositions situé à 3 km de l'aéroport international d'Alger et à 10 km du centre-ville.

Dans le cadre de ses missions statutaires, la SAFEX exerce ses activités dans les domaines suivants :

- Organisation des foires, salons spécialisés et expositions, à caractère national, international, local et régional.

- Organisation de la participation algérienne aux foires et expositions à l'étranger.
- Assistance aux opérateurs économiques en matière de commerce international, au moyen de :
 - L'information sur la réglementation du commerce international.
 - Les opportunités d'affaires avec l'étranger.
 - La mise en relation d'affaires.
 - Les procédures à l'exportation.
 - L'édition de revues économiques et catalogues commerciaux.
 - Organisation de rencontres professionnelles, séminaires et conférences...
 - Gestion et exploitation des infrastructures et structures du Palais des Expositions.

2-LA CAGEX : La Compagnie Algérienne d'Assurance et de Garantie des Exportations est régie, entre autres, par l'article 4 de l'ordonnance 96/06 du 10/01/1996 qui dispose que l'assurance crédit à l'exportation est confiée à une société chargée d'assurer pour:

- son propre compte et sous le contrôle de l'état, les risques commerciaux.

- le compte de l'Etat et sous son contrôle, les risques politiques, les risques de non transfert et les risques de catastrophes naturelles.

3-ALGEX : Cette dernière fut créée par le décret exécutif n°04-174 signé le 12 juin 2004 en application des deux articles 19 et 20 de l'ordonnance n°03-04 daté du 19 juillet 2003. c'est une entreprise étatique à vocation administrative, elle est dotée d'une personnalité morale, d'une indépendance financière. et elle est sous la tutelle du ministère du commerce.

B- Privatisation des entreprises publiques :

Le passage de l'économie planifiée à l'économie de marché, a poussé l'état à se désengager des entreprises publiques (après plusieurs réformes infructueuses).

Selon l'Article 15 de l'Ordonnance 01.04 du 20 août 2001 « Sont éligibles à la privatisation les entreprises publiques économiques relevant de l'ensemble des secteurs d'activité économique » La privatisation touche 1200 entreprises publiques

3- l'abaissement du tarif douanier :

A partir du 1er janvier 1988 l'état a introduit une seule taxe douanière

4-la dévaluation de la monnaie :

C'est un des moyens du FMI avant d'accorder une aide supplémentaire afin de freiner le déficit dans la balance des paiements, en effet la banque d'Algérie a dévalué le Dinar par rapport au autres monnaie le 10 avril 1994 de 40,17% et selon le ministre des finance de l'époque cette dévaluation était bénéfique.

5-libéralisation des prix et l'abolition progressive des subventions :

Cette procédure permet de réduire les dépenses publiques, à titre d'exemple l'Algérie avait décidée en 1994 de suspendre les subventions a certains produits de base, ce qui a réduit le déficit de 4% en 1995.

Conclusion :

Nombreuses études attestent, aujourd'hui que l'ouverture commerciale constitue un catalyseur du développement. Seulement le succès d'une ouverture commerciale est tributaire de certaines mesures d'accompagnement qui doivent être entreprises par l'Etat. La situation de l'Algérie par rapport au marché mondial est particulièrement critique du fait que ses exportations sont dominées par une matière première (les hydrocarbures). Dans le commerce international les produits qui s'exportent le plus sont les produits manufacturés. La politique du gouvernement algérien matière de commerce extérieur doit se donner pour principal objectif la promotion des exportations de ces produits. Il reste que le développement des exportations manufacturières ne peut intervenir à court terme ; tant il est vrai que l'amélioration de la compétitivité des entreprises algériennes exige du temps et des moyens matériels et humains importants.

CHAPITRE 02

Chapitre 2: le transport maritime international

Introduction :

Le transport représente un des piliers fondamentaux du développement durable et de la prospérité de tout pays. Des systèmes de transport efficaces et des réseaux modernes sont donc une nécessité pour le développement économique, le bien-être social, la production à grande échelle, et la préservation de l'environnement.

L'opérateur de commerce international, que se soit à l'importation ou à l'exportation doit nécessairement s'intéresser au fait des questions de transport inhérentes à ses transactions, donc une bonne connaissance du transport permet, en effet, au commerçant international de mieux maîtriser ses opérations et de les réaliser au moindre coût, objectif auquel il doit accorder une grande importance.

Section 1 : le transport maritime international

- Le système de transport maritime est un réseau de navires spécialisés, de ports et d'infrastructures assurant la liaison entre les usines, les terminaux, les centres de distribution et les marchés, 90% du commerce mondial s'effectuent par transport maritime.

- c'est un complément nécessaire et un substitut occasionnel des autres modes de transport de marchandises. Pour de nombreuses marchandises et voies d'écoulement des échanges, le transport par eau n'a pas de substitut direct. Mais il peut être substitué par la route ou le rail là où les autres champs d'activité importants du transport maritime sont le transport de passagers (transbordeurs et navires de croisière), la défense nationale (navires de guerre). La pêche. L'extraction des ressources et les services d'aide aux navires (remorqueurs, bateaux d'entretien des ports...).

Le transport maritime est un moyen de transport peu coûteux (il coûte trente fois moins cher que le transport terrestre). S'il permet l'acheminement des marchandises en grande masse, le transport maritime est également un moyen de transport qui convient pour les petits lots et des courtes distances.

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

Contrairement à l'image véhiculée par des accidents médiatisés, le transport maritime offre des avantages de sûreté (le niveau d'insécurité est faible de tous les modes de transports), de moindre pollution (il a une faible consommation d'énergie à la tonne-kilomètre), et de fiabilité ou il offre des garanties de régularité.

1) Le transport maritime en Algérie :

En Algérie, le secteur du transport connaît une véritable mutation. Un grand nombre de projets ont été réalisés où sont en phase de réalisation, afin de rendre ce secteur plus performant et plus efficace dans sa contribution dans le développement économique du pays, le quasi totalité du commerce international est réalisé par la voie maritime, pas moins de 95% , via onze ports du commerce à savoir :. **Trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaïa), trois principaux ports polyfonctionnels (Alger, Oran et Annaba), deux moyens (Djen Djen et Mostaganem) et enfin, trois petits ports (Ghazaouet, Delles et Ténès).**

La Compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN) et l'Entreprise nationale de transport maritime de voyageurs sont les acteurs du transport maritime en Algérie. Plusieurs transbordeurs (navire traversier) font la liaison des passagers vers les côtes européennes ainsi que le transport de marchandises à travers le monde.⁽³⁾

La **CNAN** est créée en 1963 qui se voit attribuer le monopole du transport maritime (marchandises, passagers et hydrocarbures) ainsi que le remorquage, la manutention portuaire et les activités annexes au transport maritime (consignation maritime, avitaillement de navires, etc.). À cette époque les ports sont gérés par un organisme d'État unique : l'**Office National des Ports** (ONP). Au milieu des années 1980 la **CNAN** est divisée en trois compagnies : la **SNTM/CNAN** chargée du transport des marchandises, l'**ENTMV** chargée du transport maritime de passagers qui prendra plus tard le label d'**Algérie Ferries** et la **SNTM/HYPROC** qui est chargée du transport maritime des hydrocarbures et produits chimiques) , en Mars 1982 , c'était la fusion de SONAMA (société nationale de manutention et acconage) et ONP (office national des ports) , et la **CNAN** , c'était la création de EPA(l'entreprise portuaire) de chaque port .

La Compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN) possède deux filiales, CNAN-Med Couvre la zone méditerranéenne notamment la France, l'Espagne et l'Italie. Quant à la filiale CNAN-Nord, elle assure le transport de marchandises à partir des ports d'Anvers(Belgique), de Hambourg (Allemagne), d'Istanbul (Turquie) et de Charleston (Etats Unis) Les entreprises de transport maritime.⁽⁴⁾

(3) : Mohamed Naïli , « TRANSPORT, LOGISTIQUE ET DÉVELOPPEMENT », El-Watan Algérie ,2014, p.p.1-8

(4) : Mohamed Naïli , « AGRO-ALIMENTAIRE EN ALGÉRIE », El Watan, Algérie,2014,p.p.2-5

Depuis ces quinze dernières années, l'Algérie est quasi exclusivement desservie par les compagnies étrangères. Des armateurs comme CMA-CGM (France), Méditerranéen Shipping Company (Suisse) ou Maersk (Danemark) assurent ainsi jusqu'à 95 % des flux maritimes depuis et vers l'Algérie.

Jusqu'à la fin des années 1990, la Compagnie algérienne de navigation (CNAN) assurait une grande partie des prestations liées au transport maritime de marchandises. Elle est entrée depuis dans une phase de déclin : ses effectifs, qui avoisinaient à cette époque les 10 000 emplois, n'atteignent plus que le millier d'emplois en 2003.

Sur les 80 navires dont disposait le groupe, n'en subsiste qu'une quinzaine, par ailleurs souvent à l'arrêt pour des raisons de panne.

Les pouvoirs publics ont décidé de relancer l'activité de cet unique armateur national. Le Conseil des participations de l'État (CPE) vient ainsi d'avaliser un programme de renforcement de la flotte de l'entreprise projetant l'acquisition, pour la période 2013-2016, de douze navires répondant aux nouvelles normes, dont six navires de type Corno à navigation horizontale et verticale de 6 000 à 8 000 tonnes, quatre navires de type vraquier Handysize de 30 000 tonnes et deux navires porte-conteneurs de 7 000 à 8 000 tonnes.

Les statistiques des services de douane estiment le montant de la facture du transport maritime à une moyenne de 25 % de la valeur globale des importations du pays.

En 2011, l'Algérie a payé près de 12 milliards de dollars en frais d'affrètement pour des importations d'une valeur de 45 milliards de dollars.

ALGER - La Compagnie nationale de navigation (CNAN) a réceptionné **jeudi, 25 Juin 2015** au port d'Alger un navire de transport de marchandise mis en exploitation pour le compte de sa filiale, CNAN-Nord, dans le cadre du programme de renforcement de la flotte nationale de transport maritime.⁽⁵⁾

Construit et mis en service en 2012 par un armateur allemand, le navire d'occasion "Constantine" dispose d'une capacité de transport de 12.600 tonnes ou 700 conteneurs, a indiqué le président du conseil d'administration de CNAN-Nord, Mustapha Ferfera, en marge de la cérémonie de réception du bateau tenue à la gare maritime d'Alger.

Ce navire dont l'acquisition a coûté quelque 19 millions de dollars (près de 2 milliards de dinars) a la particularité de pouvoir transporter plusieurs types de marchandises conteneurisées ou en vrac en plus du transport de céréales", a précisé M. Ferfera à l'APS (Algérie presse service).

Il s'agit de la sixième acquisition pour le compte de la CNAN-Nord dans le cadre du programme de renforcement de ses capacités et qui porte sur 18 navires.

Dans le cadre de ce même programme la CNAN-Nord a réceptionné lundi 25 avril 2016 au port d'Alger un navire de transport de marchandise mis en exploitation pour le compte de sa

(5) : www.cnan-nord.com/images/gallery/communication/EL%20WATAN%20le%2027.docx

filiale, CNAN-Med construit en Chine, ce navire neuf "TITTERIE" dispose d'une capacité de transport de 12.000 tonnes de marchandises conteneurisées, en vrac ou de céréales, a indiqué le ministre des Transports, BOUDJEMAA Talai lors de la cérémonie de réception tenue à la gare maritime d'Alger.

L'acquisition de ce navire, qui a coûté quelque 25 millions de dollars, vise à renouveler et renforcer les capacités de la flotte nationale qui ne couvre actuellement que 3% du marché algérien de transport maritime de marchandises hors-hydrocarbures, a expliqué M. Talai. De même la CNAN prévoit de réceptionner un cargo neuf avant la fin de l'année en cours parallèlement à la commande d'un autre navire neuf dont la livraison est programmée pour début 2017, selon le même responsable.

Présent à la cérémonie de réception, le ministre des Transports, Boudjema Talai, s'est félicité de cette nouvelle acquisition qui devrait permettre de renforcer les capacités nationales de transport maritime de passagers et de marchandises.

Il a mis l'accent, dans ce sens, sur la nécessité de développer la part du pavillon national dans le marché de fret maritime dominé à 97% par les armateurs étrangers.

En 2014, le groupe CNAN avait déjà mis en exploitation quatre (4) navires de marchandises pour satisfaire les besoins de la CNAN Nord.

Il s'agit des navires "Saoura", "Stidia", "Sedrata" et "Kherrata" qui transportent des conteneurs destinés à satisfaire, essentiellement, les besoins en équipements des maîtres d'ouvrage des projets réalisés en Algérie, et ce, à partir des ports d'Anvers (Belgique), de Hambourg (Allemagne), d'Istanbul (Turquie) et de Charleston (Etats-Unis).

Grâce à la capacité cumulée de ces cargos, qui avoisine les 50.000 tonnes par rotation, la CNAN compte transporter 25.000 conteneurs en 2015, soit 600.000 tonnes de marchandises.

La mise en exploitation de ces navires s'inscrit au titre du plan de développement de ce groupe qui prévoit l'acquisition d'un total de 25 navires dont 18 cargos pour sa filiale CNAN Nord et sept (7) navires pour CNAN Med.

L'objectif est de satisfaire la demande croissante en termes de transport maritime qui demeure le principal mode d'acheminement (95%) de marchandises importées en Algérie. L'objectif du secteur, a poursuivi le ministre, est d'augmenter cette part à 30% d'ici cinq ans à travers ses deux filiales Cnan-Nord et Cnan-Med.

Le plan vise principalement à augmenter la part des armateurs nationaux à 25% du marché algérien de transport maritime de marchandises hors hydrocarbures à l'horizon 2020, par l'utilisation d'une flotte adaptée, et ce, soit en propriété soit affrété.

Dans ce cadre, des partenariats entre la CNAN et des entreprises étrangères de transports de marchandises peuvent être envisagés pour créer de nouvelles sociétés, a encore indiqué M. TALAI pour lui, la nouvelle société de construction et de réparation navale, fruit d'un partenariat entre l'Entreprise nationale de réparation navale (Erenav) et un partenaire portugais "Martifer", devrait également contribuer au renforcement de la flotte nationale.

Cette future société, qui sera basée au port d'Arzew (Oran), est en phase de création après l'obtention de l'accord du Conseil de participations de l'Etat (CPE), a ajouté le ministre M. Talai a mis en exergue, à cette occasion, l'importance du renforcement de la flotte maritime nationale dans la promotion des exportations algériennes.

Le pavillon maritime algérien dispose actuellement d'une quinzaine de navires.

Selon le directeur de la marine marchande et des ports au ministère des Transports, Mohamed Ibn Boushaki, qui est intervenu le 4.NOVEMBRE 2015 sur les ondes de la Radio Chaîne III évoque le projet de construction d'un grand port de commerce, à El-Hamdania, entre Cherchell et Ténès. Ce port, qui devra être le plus grand du pays, va s'étendre sur 2 000 hectares et disposera de 3,3 km de quais. Il s'agit ainsi d'une infrastructure qui permettra de traiter quelque 40 millions de tonnes de marchandises/an. Ce futur port sera réalisé dans un délai de sept (7) ans. Avec 20 mètres de tirant d'eau (hauteur de la partie immergée d'un bateau), ce port en eau profonde sera réalisé non seulement pour le commerce national par voie maritime, mais aussi en tant que "hub" pour les échanges au niveau régional, promet le gouvernement.

Ajoute le ministre de transport lors d'un entretien jeudi 4 juin 2015 Par **Toufik ABDELBARI**, en addition du port de El-Hamdania , un autre sera construit à l'Est pour désengorger Annaba. Le but est d'ouvrir le port à la ville et au citoyen en supprimant les désagréments des camions, des conteneurs, etc... Ce sera désormais pour la plaisance, la restauration, « nous réaliserons ces ports en se projetant sur nos besoins à l'horizon 2050. Ce sont de véritables plateformes portuaires ».

ABDELBARI .T : « Les projets du secteur sont-ils affectés par les restrictions budgétaires suite à la chute des prix du pétrole ? »⁽⁶⁾

Le ministre : »On fera les projets s'ils sont rentables et s'il y a le besoin. Nous trouverons les capacités de financement, que ce soit par le crédit bancaire ou en fonds propres e budget de l'État ne sera pas affecté du moment que ce sera du ressort des entreprises publiques, qui sont des SPA qui créent de la richesse. »

(6) :<http://www.tsa-algerie.com/20150604/air-algerie-tgv-maghrebin-embouteillagesentretien-avec-boudjematalai-ministre-des-transports/>

Dans ce cadre, les ports secs jouent un rôle important, estime le ministre, d'où la dernière décision de réorganiser et recadrer cette activité à travers un nouveau texte réglementaire qui en cours de finalisation.

Selon lui, chaque entreprise portuaire doit posséder son propre port sec afin d'assurer un acheminement rapide du port sec vers le port humide et vice-versa, A cet effet, il a appelé les entreprises portuaires, qui ne possèdent pas encore leurs propres ports secs à entamer les procédures pour implanter ces plateformes logistiques qui devraient être implantés à proximité des voies ferrées pour un acheminement facile des marchandises vers les ports humides, explique le premier responsable du secteur.

2) Les ports en Algérie

Pour beaucoup d'historiens et de spécialistes du commerce maritime, depuis l'antiquité, le port a de tous temps été perçu et considéré comme une ouverture sur le monde extérieur et un poumon économique de pays à fort potentiel d'échanges commerciaux avec le monde extérieur.

Les ports de commerce algériens sont pris dans un paradoxe important de leur développement. D'un côté, la logique d'extraversion des flux héritée de la période coloniale – et renforcée par la suite – a rendu l'économie algérienne fortement dépendante envers le transport maritime (environ 95% du commerce international algérien). De l'autre, le retard dans la modernisation des infrastructures portuaires accentue leur inadéquation croissante aux normes mondialisées de la logistique moderne. Le passage de l'économie étatisée à l'économie libérale, au début des années 1990, n'a fait qu'aggraver la tendance, les ports étant incapables d'absorber efficacement les flux commerciaux (faible productivité, délais d'attente très longs des navires, saturation des terminaux, accessibilité nautique limitée, etc.), allant jusqu'à ralentir l'insertion même du pays dans l'économie mondiale. Des mesures récentes prises par les autorités algériennes visent à réhabiliter les ports nationaux afin qu'ils puissent, d'une part, assurer leur rôle d'infrastructures de transport et d'outils d'aménagement du territoire, et de l'autre, réduire la dépendance envers les autres ports maghrébins et méditerranéens en attirant plus d'escales directes. À cela s'ajoutent les contrats de management passés avec des partenaires étrangers comme DPW (Dubai Ports World) pour les ports d'Alger et de Djen Djen et Protek International (Singapour) pour le port de Bejaïa

Les ports algériens sont érigés en entreprises portuaires lors de la restructuration de 1982. Dix ans après (1992), une ordonnance leur accorde un statut de SPA (Société par Actions), leur accordant une large autonomie. Cette dernière va s'avérer improductive sur le terrain, du fait de nombreux dysfonctionnements (arsenal juridique, bureaucratie) en décalage avec l'évolution du transport maritime et de la gestion portuaire dans le monde. Les ports cumulent les missions de service public avec les activités commerciales, alors que le code maritime voté par l'APN (l'Assemblée Populaire Nationale) en 1998, a non seulement consacré la séparation de ces deux missions, mais a également introduit le droit à toute personne physique ou morale d'exercer dans ce nouveau cadre les métiers d'acconage, de manutention et de remorquage. En avril 2006, un autre décret organisant la libéralisation des activités dites commerciales dans les ports a également été signé et publié mais sans pour autant être appliqué. Malgré les différents textes relatifs à la démonopolisation, ce phénomène particulier persiste. De ce fait, les entreprises portuaires se dégagent impunément de tout exercice de régulation, car intéressées en premier lieu par le maintien du monopole des activités commerciales. ⁽⁷⁾

-L'évolution très rapide des échanges a démontré la difficulté de l'outil portuaire à faire face à la nouvelle situation économique du pays et à s'adapter aux nouvelles exigences du commerce maritime international dictées par la mondialisation. Cette faiblesse ne se limite pas à une seule contrainte, mais à diverses insuffisances à différents niveaux, qui ont provoqué la situation catastrophique vécue par les ports algériens.

-Les entreprises portuaires algériennes, détentrices du droit d'exercice de missions de service public et d'un monopole de fait des activités de manutention, acconage et remorquage, sont érigées en juge et partie pour toutes les activités portuaires. Dans la pratique, le client n'a aucune alternative ; il est obligé de solliciter un prestataire unique, sans pouvoir revenir sur la qualité du service ou négocier les tarifs de prestation

-Les ports algériens sont érigés en entreprises portuaires lors de la restructuration de 1982. Dix ans après (1992), une ordonnance leur accorde un statut de SPA (Société par Actions), leur accordant une large autonomie. Cette dernière va s'avérer improductive sur le terrain, du fait de nombreux dysfonctionnements (arsenal juridique, bureaucratie) en décalage avec l'évolution du transport maritime et de la gestion portuaire dans le monde. Les ports cumulent les missions de service public avec les activités commerciales, alors que le code maritime voté par l'APN (l'Assemblée Populaire Nationale) en 1998, a non seulement consacré la séparation de ces deux missions, mais a également introduit le droit à toute personne physique ou morale d'exercer dans ce nouveau cadre les métiers d'acconage, de manutention et de remorquage. En avril 2006, un autre décret organisant la libéralisation des activités dites commerciales dans les ports a également été signé et publié mais sans pour autant être appliqué. Malgré les différents textes relatifs à la démonopolisation, ce phénomène particulier persiste. De ce fait, les entreprises portuaires se dégagent impunément de tout exercice de régulation, car intéressées en premier lieu par le maintien du monopole des activités commerciales.

20 Le laxisme de cette politique de gestion apparaît sur le terrain par la faiblesse de la productivité portuaire: le rendement portuaire algérien, de 10 conteneurs à l'heure, reste le plus faible en Méditerranée, l'Algérie cumule les mauvais points, se situant bien loin après Maroc, la Tunisie et l'Egypte. Pour certains experts : «Plus que les coûts du transport maritime, la faiblesse de la logistique et la lenteur des procédures administratives constituent un sérieux frein au développement des opérations de commerce extérieur en Algérie » ; De l'avis de M. Abdelkader Boumessila, consultant, ancien président-directeur général de l'Entreprise portuaire de Béjaïa, « les ports algériens ont évolué de manière très marginale par rapport aux changements intervenus au cours de ces vingt dernières années dans le monde des transports maritimes en général, ils ont cumulé fatalement d'importants retards à tous les niveaux ».

Pour sa part, Issad Rebrab, PDG du groupe Cevital, dans une conférence en 2010, avait estimé qu'un container qui est transporté entre le port de Rotterdam ou Anvers (Belgique) et Singapour ou Hong Kong, sur 8 000 km coûte 500 dollars. Le même container qui viendrait de Singapour ou de Hong Kong vers l'Algérie coûte 3 000 dollars. Ce capitaine d'industrie plaide pour la création de trois grands ports de taille mondiale d'une capacité de 1 000 à 5 000 hectares, et de 15 à 20 km de quais.

- Conséquences de ce retard: la destination Algérie coûte très cher

L'incidence de l'infrastructure obsolète pèse lourdement sur l'économie du pays, auquel s'ajoutent des équipements d'exploitation inadaptés, expliquant ainsi la faiblesse des rendements, les longs séjours des navires à quai, les attentes prolongées sur rade, les goulots d'étranglement très contraignants et surtout, très chers. Effectivement, ces faiblesses dans les chaînes logistiques font du transport de marchandises vers l'Algérie l'un des plus coûteux du bassin méditerranéen.

Les armateurs fixent leurs tarifs non seulement en fonction des conditions du port de destination, mais également en tenant compte des risques de séjour prolongé de leur bateau. Il en est de même pour les assurances. À cela s'ajoutent les pénalités comme celles de *surestaries*, alourdissant ainsi la facture du transport que payera en dernier ressort le consommateur.

Les surestaries : sont une pénalité payée à l'armateur parce que le navire (ou le conteneur) loué pour un temps déterminé (appelé *starie*) n'a pas respecté les délais convenus dans le contrat passé entre le destinataire algérien et l'expéditeur de la marchandise, depuis des décennies, les *surestaries* constituent des pertes sèches récurrentes pour l'économie algérienne, de surcroît en devises

Le port d'Alger a enregistré la plus forte progression du nombre d'escales, avec une hausse de 253 % depuis 1997, la faisant passer de la 51^{ème} à la 9^{ème} place(en 2006) dans le classement méditerranéen grâce à l'augmentation du nombre d'escales des transporteurs de marchandises sèches et navires de passagers.

Source: ©Lloyd's MIU.

3) Les principaux intervenants dans le transport maritime :

Le transport maritime nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs (offre) et les chargeurs (demande). Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées. Reprenons les pour clarification :

- Le transitaire :

Il est l'intermédiaire entre le chargeur (importateur ou exportateur) et le consignataire du navire, ou bien le représentant du chargeur dans le transport maritime de marchandises, c'est un mandataire ou un commissionnaire. S'il est mandataire, le transitaire est tenu d'exécuter les ordres reçus sans initiatives de sa part, pour cela il n'est responsable que de ses fautes personnelles. Lorsqu'il est commissionnaire, le transitaire agit en son nom et pour le compte de son client. Le transitaire a un rôle vis-à-vis de son client et sa marchandises qui consiste à :

- informer et conseiller le client sur l'organisation du transport ;
- le renseigner sur les formalités de douanes ;
- réceptionner la marchandise.

- Le consignataire :

Le consignataire joue un rôle prépondérant vis-à-vis de l'armateur. Ce dernier fait appel au consignataire pour la prise en charge du navire au port d'escale sur lequel il n'est pas représenté par une succursale ou une agence. Il est mandataire de l'armateur pour effectuer des opérations pour le navire et la cargaison à la place du capitaine ; son rôle consiste à :

- préparer l'escale du navire selon l'état (expected ou estimatrice time of arrival), date prévue d'arriver du navire au port ;
 - aviser les réceptionnaires de la date d'arriver des marchandises ;
 - introduire le manifeste en douane.
- Le dossier fourni est présenté en annexe (1).

-Manutentionnaire (ou acconier) :

L'activité du manutentionnaire consiste à charger et à décharger des marchandises, des cales de navire à quai, par l'emploi d'une main-d'oeuvre appelé `dockers` et des équipements de plus en plus modernes. Il est désigné sous le nom d'acconier, notamment dans les ports méditerranéens, pour les diverses fonctions qu'il accomplit en même temps (recevoir, garder et livrer les marchandises...).

- Courtier maritime :

Le courtier est la personne agréée qui met en rapport les offreurs et les demandeurs de services. Il lui incombe, également de rédiger les contrats et de tenir la mercuriale des prix. Il existe principalement deux types de courtier maritimes :

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

- La douane :

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

-Le transporteur :

Le transporteur prend en charge le transport de marchandises par mer d'un lieu à l'autre, qu'il soit propriétaire ou non propriétaire, (affréteur) du navire. On distingue trois types d'affrètements :

- l'affrètement au voyage (trip charter) ; il consiste à la location d'un navire pour transporter les marchandises d'un point à un autre sur des lignes de tramping (demande) ;
- l'affrètement à temps (time charter) : il s'agit d'une location du navire avec l'équipage, ou l'affréteur ne prend en charge que la gestion commerciale, alors que la conduite et les questions techniques du navire sont prises en charge par le fréteur ;

- l'affrètement coque nue (barre boat) : dans ce type d'affrètement, l'affréteur prend en charge la gestion commerciale et technique du navire.

- Le chargeur :

Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissement. Son rôle consiste à :

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

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

Les consignataires en Algérie : protocole d'accord Douanes-consignataires contre la fraude

La Direction générale des Douanes et l'association professionnelle des agents maritimes algériens (Apama) ont signé, jeudi 30 juillet 2015 à Alger, un protocole d'accord pour l'échange d'informations dans le cadre de la lutte contre la fraude dans les importations. Cet échange d'informations a été rendu nécessaire par le besoin de mettre fin aux manœuvres frauduleuses consistant en l'importation et l'abandon des marchandises dans les enceintes portuaires, provoquant de gros préjudices financiers à l'économie nationale.

L'accord a été signé par le Directeur général des Douanes, Kaddour Bentahar, et le président de l'Apama, Abdallah Seriai, en présence des représentants du ministère des Transports, de la Direction générale des impôts et du Port d'Alger.

Le dédouanement des marchandises comprend, en effet, deux déclarations :

* L'une appelée "**déclaration du manifeste**", est validée par le consignataire avant l'expédition de la marchandise et elle concerne toutes les marchandises transportées par cet intervenant.

* La seconde, dénommée "**déclaration en détail**", est effectuée pour chaque cargaison importée par l'opérateur après l'arrivée de la marchandise.

Mandaté par l'armateur (propriétaire, exploitant ou affréteur d'un navire) pour effectuer la déclaration du manifeste, le consignataire est la personne chargée de la réception de la marchandise et de son acheminement jusqu'à sa livraison aux destinataires.

A travers cet échange d'informations entre les deux parties, les services douaniers pourront connaître, en temps réel, toutes les informations détaillées sur les importateurs, qui sont contenues dans le document appelé déclaration du manifeste établie par les consignataires.

La douane ne peut s'assurer de l'identité fiscale de l'importateur qu'après validation de la déclaration en détail, laissant ainsi un intervalle de temps assez long, avant la validation de la

déclaration finale, permettant, ainsi, aux importateurs véreux d'en tirer profit , afin de remédier à cette situation, les consignataires sont, désormais, tenus, en vertu de cet accord, d'intégrer le Numéro d'identification fiscale (NIF) dans la déclaration du manifeste.(les consignataires-transporteurs doivent, dorénavant, insérer le NIF de chaque importateur dans le Système d'information et de gestion automatisée des douanes (Sigad) pour transmettre aux services douaniers toutes les informations sur l'identité fiscale des importateurs, et ce, avant même l'arrivée des marchandises au niveau du pays)⁽⁸⁾

Cet accord sur l'échange d'informations entre les services douaniers et les consignataires intervient après la signature, lundi dernier, d'un avenant à la convention d'échange d'informations entre les Douanes et les banques pour resserrer le contrôle sur les domiciliations bancaires.

(8) <http://www.aps.dz/economie/26628-commerce-ext%C3%A9rieur-protocole-d-accord-douanes-consignataires-contre-la-fraude>

Section 2 :Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro et méditerranée

L'accord d'association avec l'Union Européenne constitue, le premier accord commercial bilatéral d'importance que l'Algérie a conclu ces dernières années. Cet accord a été signé en avril 2002, après 18 rounds de négociations, commencées en 1997. Avec la signature, de cet accord, l'Algérie devient ainsi le huitième pays méditerranéen à « s'arrimer », à l'union européenne, laquelle demeure son premier partenaire commercial. En 2007 ; près de 52% des importations et 48% des exportations.

Le processus de ratification par les parlements respectifs de l'Algérie et des pays de l'Union Européenne s'est étalée sur une période de trois années, ce n'est qu'en Septembre 2005, que l'accord a commencé à être mis en œuvre.

Les pays de l'Union Européenne sont toujours les principaux partenaires de l'Algérie, avec les proportions respectives de 50,67 % des importations et de 64,21% des exportations. Par rapport à l'année 2013, les importations en provenance de l'UE ont enregistré une hausse de 3,34% passant de 28,72 milliards de Dollars US en 2013 à

29,68 milliards de Dollars US en 2014. En revanche, les exportations de l'Algérie vers ces pays, ont diminué de 899 millions de Dollars US, soit 2,18%.

A l'intérieur de cette région économique, on peut relever que notre principal client est l'Espagne qui absorbe plus de 15% de nos ventes à l'étranger, suivi par l'Italie de 13,18 % et la France de 11,05% , pour les principaux fournisseurs, la France occupe le premier rang des pays de L'UE avec 10,81 % , suivie par l'Italie et l'Espagne avec une proportion de 8,61%et de 8,59% du total des importations de l'Algérie au courant de l'année 2013.

STATISTIQUES DU COMMERCE EXTERIEUR DE L'ALGERIE (Période : Année 2014) Direction Générale des Douanes.

La mise en place de la zone libre échange :

La zone de libre échange : qui est constitué de pays membres éliminant entre eux les droits de douanes ainsi que les restrictions quantitatives à l'importation mais conservant chacun leur propre politique commerciale vis-à-vis des tiers. La zone de libre échange constitue une exception à la clause de nation plus favorisé (NPF) présente dans les accords de l'OMC

NPF : est une clause fréquente des traités de commerce international « par laquelle chaque État signataire stipule que tout avantage commercial accordé par un pays à un autre, doit être immédiatement accordé à la totalité des membres sans discrimination » wikipedia

-La libéralisation progressive du commerce des marchandises et services est au centre de l'accord de l'association, l'accord prévoit en effet la mise en place sur une période de 12 ans, d'une zone de libre échange au moyen de l'élimination graduation des droits de douane, pour les produits industriels ainsi qu'un accès préférentiel pour certains certain produits agricoles, en contre partie l'UE , élimine immédiatement les droits de douane et taxes d'effet équivalent pour tous les produits industriel algériens.(l'Algérie bénéficiait déjà en vertu de l'Accord de coopération économique et commerciale signé en 1976, en l'admission en franchise de ses exportations de produits manufacturés vers l'UE) :

a) Les Produits industriels :

Pour l'Algérie, l'accord prévoit le démantèlement des droits de douane et taxes d'effet équivalent pour les produits industriels de manière progressive en trois étapes :

-La première étape concerne les produits bruts et demi produits (assujettis aux droits de douanes de 5% à 10%)

-La deuxième étape : prévoit un démantèlement pour les biens d'équipement agricole et industriels ainsi que les produits du groupe d'utilisation (énergie et lubrifiants) (assujettis aux droits de douanes de 5% à 10 %).

-La troisième étape du démantèlement tarifaire s'applique au reste des produits industriels inscrit au tarif douanier (produit fini).

b) Les produits agricoles :

Le régime prévu par l'accord pour les échanges agricoles porte sur l'échange des concessions réciproques sur les produits selon les modalités et des listes négociés dans le détail.

c) Le régime commercial applicable au service :

Dans ce domaine, l'accord comprend des décisions relatives à l'accès au marché et au traitement national selon les modes de fournitures prévus par l'Accord Général sur le commerce des services (AGCS).

Bien que la production chinoise ait imprégné le marché algérien, l'Europe (notamment la France, l'Espagne et l'Italie) continue d'être le premier partenaire commercial de l'Algérie. Les ports euro-méditerranéens drainent l'essentiel des flux et sont les principaux ports partenaires de la façade maritime algérienne avec une prédominance de l'arc franco-espagnol (qui absorbe entre 50 et 60 % des escales avec l'Europe), principalement Marseille, Barcelone et Valence.

Du côté algérien, les ports les mieux desservis sont Alger et Bejaïa, avec respectivement 7 et 8 services hebdomadaires réguliers, suivis par Oran et Skikda (4 services hebdomadaires). L'évolution récente (1996-2006) de l'avant-pays des ports algériens montre que leur diversification profite aux ports de transbordement (hubs) tels que Gioia Tauro, Marsaxlokk et Cagliari, en parallèle d'un renforcement des connections avec la péninsule ibérique comme partenaire commercial et porte d'entrée de l'Europe (Valence, Barcelone) (Ducruet, 2010).

Cette orientation géographique s'explique par la proximité géographique et par la puissance des hubs de l'axe central de la Méditerranée qui assurent la fonction de relais pour les trafics d'origine non méditerranéenne.

De grandes compagnies maritimes européennes sont présentes sur ces routes ; l'offre de services est dominée par Maersk (32 % des capacités) suivi du suisse MSC (30 %), et par le français CMA-CGM (20 %). Cette hiérarchie est récente : la libéralisation du secteur du transport maritime sur ces routes a été tardive. Le partage du fret entre le pavillon national et ses concurrents était auparavant régulé par le code de conduite des conférences maritimes (règle du 40-40-20). La dépendance de l'Algérie à l'égard des armements étrangers est ainsi énorme puisque le pavillon national (CNAN) ne couvre que 8 % des besoins du transport maritime.

40% des droits de trafic sont réservés à chaque groupe de compagnies maritimes nationales se situant à chaque extrémité du trafic, et 20% de ces droits sont réservés aux compagnies de pays tiers. Le code ne couvre que le trafic de ligne.

Le partenariat euro-méditerranéen : une chance pour assurer le développement des ports algériens

Fondée à l'initiative du président français le 13 juillet 2008, l'Union pour la Méditerranée (UPM) qui comprend les 28 États membres de l'UE, la Commission européenne et 15 pays méditerranéens, compte 43 membres.⁽⁹⁾

L'UPM est le prolongement de l'Euro méditerranée décidée à Barcelone en 1995 et dont le partenariat avec les pays de la rive sud était à bout de souffle.

L'UPM veut construire la façade maritime sud de la Méditerranée, insuffler une nouvelle dynamique dans le secteur des transports, renforcer celle qui existe dans le domaine de l'énergie et lutter contre la pollution.

Sur le plan des transports, l'UPM compte soutenir la réalisation du corridor multimodal trans-maghrébin. Le projet de construction de l'autoroute maghrébine pourrait promouvoir les échanges. Cette autoroute sera d'une longueur de 6 850 kilomètres.

Elle s'étend de Nouakchott à Tobrouk à l'extrême est de la Libye. Elle va desservir cinquante-cinq villes, vingt deux aéroports internationaux, les principaux ports et les terminaux ferroviaires. C'est un premier pas vers l'intégration régionale sud-sud.

Sur le segment maritime, l'UPM plaide pour le développement et la construction d'autoroutes maritimes de façon à relier les différents ports de la Méditerranée et assurer une meilleure fluidité du trafic. La commission pourra identifier des projets d'autoroutes de la mer et prévoit la possibilité d'un soutien financier pour leur développement.

À l'heure des autoroutes maritimes, l'Algérie consciente des faiblesses de ses ports, a adopté une politique d'investissement et de modernisation des ports qui s'étalait jusqu'en 2015. La priorité a été accordée au port d'Alger. Il a été doté d'un portique et on envisage la construction d'un nouveau terminal à conteneurs d'une capacité de 500 000 EVP. Il nous semble que c'est une occasion pour établir un partenariat ou introduire un acteur privé pour gérer ce nouveau terminal. Évidemment cela sous-entend la mise en place de concession du terminal.

Dans le cas algérien, les relations de partenariat doivent se faire par des actions décentralisées, menées par des acteurs maritimes européens en relation directe avec leurs partenaires algériens et cette approche plus souple donne déjà de bons résultats.

(9)http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2008/483_5economie%20maritime%20algérienne%20Eurtoimed.pdf

La première ligne maritime multimodale intégrant un port sec est opérationnelle depuis mai 2010 au port d'Alger, grâce au partenariat entre la compagnie CMA-CGM et la SNTF (Société Nationale des Transports Ferroviaires).

La compagnie maritime française assure un transport multimodal (trains blocs) à partir du port d'Alger vers la plate forme de ROUIBA, située 30 km plus à l'est. Le coût du transport d'un conteneur de 40 pieds de Marseille livré sur le site est d'environ 3150 euros, soit 20 % inférieur à celui d'un acheminement classique par camion. Le recours au transport ferroviaire permet la décongestion du trafic au sein du port et la réduction du coût de l'acheminement des conteneurs qui se faisait uniquement par camions. Cette démarche reflète aussi la stratégie de CMA-CGM de maîtriser la desserte terrestre au Nord et au Sud sur la route maritime à destination d'Alger et donc de s'imposer comme l'acteur majeur dans cette zone.

L'Europe est dépendante pour son approvisionnement en énergie. L'Algérie figure parmi les trois principaux fournisseurs de gaz à l'Europe, à côté de la Russie et de la Norvège. Actuellement plus de 95 % des exportations de gaz sont destinés à l'Europe.

Sur le plan bilatéral, les importations de source algérienne représentent plus de 80 % des besoins du Portugal, 60 % pour l'Espagne, 30 % pour l'Italie, 22 % pour la France et environ 26 % pour la Grèce.

Les routes maritimes du gaz naturel liquéfié complètent l'offre, mais elles sont concurrentes de la voie terrestre. Une route maritime du GNL n'est rentable qu'au-delà d'une certaine distance de 3 000 kilomètres pour un volume de 3 milliards de m³ / an et de 6 000 kilomètres pour un volume de 25 milliards m³ / an. Pour les pays de l'Europe du Sud, la desserte par des gazoducs est prioritaire. Les ports d'Arzew et de Skikda drainent l'essentiel du trafic des hydrocarbures en provenance des gisements de Hassi Rmel et à destination de l'Europe.

Section 3 : Le trafic maritime

- **Politique de navigation et cadre réglementaire du trafic maritime :**

Les statuts et règlements concernant la sécurité et l'efficacité du trafic maritime ont été conçus par l'organisation maritime internationale (OMI). L'OMI est une agence des nations unies qui fournit une tribune aux Etats membres et autres organisations intéressées à résoudre les problèmes en rapport avec les questions techniques, juridiques et autres de trafic maritime.

Ces discussions ont amené l'OMI à rédiger de nombreuses conventions et recommandations, tels que la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention de la pollution maritime, la formation des marins et l'octroi de certificats aux marins, la prévention des abordages en mer, etc.

En plus des conventions et autres instruments d'accords formels, l'OMI a adopté plusieurs recommandations se rapportant au transport maritime de marchandises dangereuses, à la signalisation maritime et à la sécurité des navires marchands nucléaires. Quoiqu'elles ne lient pas les Etats, ces recommandations constituent des codes ou des pratiques recommandées et servent de modèle aux différentes nations quand elles veulent mettre au point leurs règlements

De nombreuses conventions ayant trait aux conditions d'emplois des marins ont été conçues et adoptées par l'organisation internationale du travail (OIT), par exemple : la convention sur la navigation marchande (normes minimales) ni l'OMI ni l'OIT ne préparent de législation. D'ailleurs ces organisations internationales n'ont pas de pouvoir d'exécution pour faire observer leurs conventions ou recommandations.

Les Etats acceptent individuellement de se conformer aux conventions internationales ou aux recommandations en les intégrant dans leurs propres législations. Ce sont donc les Etats qui deviennent responsables de l'observation de ces statuts et règlements.

La commission des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED), s'est également beaucoup impliquée dans le transport maritime. En 1974, elle a conçu le code de la conduite de l'ONU (Organisation des Nations Unies) pour les conférences maritimes, un document dont l'objectif était d'assurer aux exportations des pays en développement un accès équitable au marché mondial et de favoriser la création d'une marine marchande nationale dans ces pays.

L'Algérie a adhéré l'OMI en 1963.

Le trafic de conteneurs dans les ports mesure les flux de conteneurs passant du mode de transport terrestre au transport maritime et vice-versa dans des conteneurs de taille standard d'unités équivalent 20 pieds (TEU). Les données font référence aux expéditions côtières ainsi qu'aux envois internationaux. Le trafic de transbordement est compté comme deux opérations dans le port intermédiaire (une pour décharger et une pour recharger) et inclut les unités vides.

Après avoir enregistré 20,79 millions de tonnes l'année de l'indépendance (1962), l'Algérie a connu un accroissement rapide des échanges internationaux de marchandises : 100 millions de tonnes en 2000, 120 en 2004, et 123 en 2009.

Comme indiqué précédemment, les hydrocarbures sont la principale marchandise derrière ce bond quantitatif. Mise à part cette source d'énergie, les échanges maritimes ont connu, eux aussi, une hausse remarquable mais moins importante que la première. Le trafic portuaire est

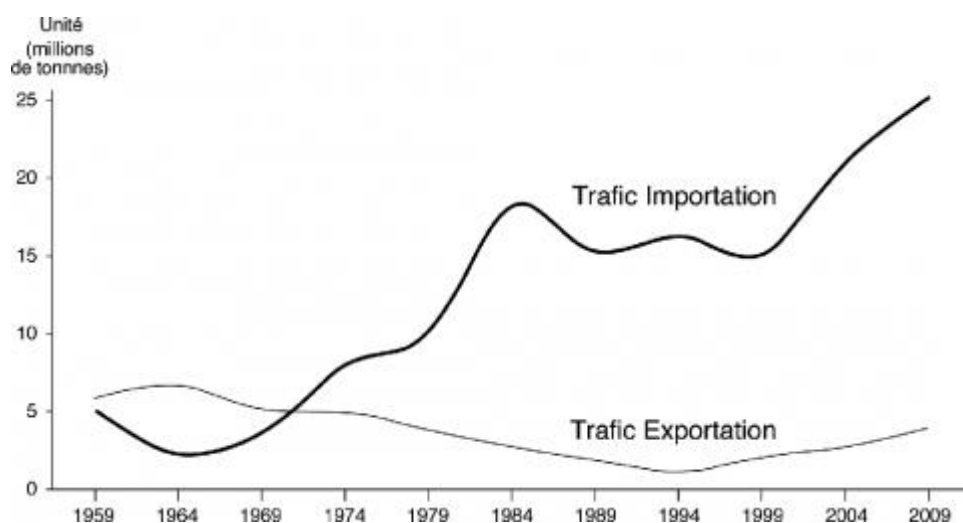
passé de 4,31 millions de tonnes en 1962 à 31,52 millions en 2009, soit le septuple du tonnage manipulé durant l'année de l'indépendance.

Quant à la ventilation du trafic portuaire général, le déséquilibre entre les entrées et les sorties demeure toujours. La prédominance des sorties est due aux exportations d'hydrocarbures à partir des ports d'Arzew, Skikda et Bejaïa.

Le trafic des marchandises générales, au contraire, est marqué par un déséquilibre au profit des entrées. Ce déséquilibre dans la nature du trafic pénalise le coût du transport à destination de l'Algérie qui reste plus élevé en raison du retour à vide des conteneurs. Une autre caractéristique de ce trafic est l'importance des produits chinois à l'import (ex : vêtements, produits électroniques, véhicules) avec pour corollaire la diversification des routes maritimes de l'avant-pays et l'importance prise par la route asiatique.

L'ouverture du marché algérien, au début des années 1990, s'est traduit par la croissance accélérée des marchandises débarquées ainsi que par un accroissement très élevé des échanges et notamment des importations, cette fois-ci à la faveur de l'embellie financière (due aux fluctuations du prix des hydrocarbures) que vit le pays depuis les débuts des années 2000.

Figure4 : Ventilation du trafic hors hydrocarbures (1959-2009))



Source : ministère des Transports

En ce qui concerne l'évolution du trafic maritime en Algérie

-les hydrocarbures ont toujours occupé une part prépondérante dans le trafic portuaire total, leur transit est facilité par la présence d'équipements spécialisés et modernes, permettant une grande fluidité de trafic, bien souvent par oléoducs ou gazoducs. En revanche, la manutention des marchandises générales, qui par nature requiert davantage d'équipements à quai et suscite un trafic terrestre important (ex.: routier), est confrontée à la localisation des terminaux en plein site urbain, comme à Alger. Les problèmes de saturation et de congestion sont exacerbés lorsque ces marchandises ne sont pas conteneurisées et que l'outillage portuaire moderne fait défaut.

En ce qui concerne le nombre de conteneurs ayant transité par les dix ports algériens, la hausse a touché autant l'importation que l'exportation. Avec un taux de progression de 11,25 % à 721.431 unités durant le premier semestre 2012 contre 648.493 unités à la même période de 2011, les conteneurs importés ont connu une hausse plus importante avec 13,35 % alors qu'elle qu'à 9,20 % pour les exportations.

- **Hausse du trafic maritime de marchandises de 2.72% au 1^{er} semestre 2012 :**

Selon un bilan de la Société de gestion des participations des ports (SGP-Sogeports) rapporté par l'APS, le trafic maritime des marchandises a connu une hausse de 2,72 % au premier semestre de l'année 2012, par rapport à la même période de 2011.

Le volume des marchandises ayant transité par les ports commerciaux en Algérie a atteint 59,7 millions de tonnes à cette période, contre 58,2 millions de tonnes au premier semestre de l'année dernière.

Cependant, le volume des marchandises importées durant la même période a connu une importante hausse, passant de 17,9 millions de tonnes durant la première moitié de l'année 2011 à 20,6 millions de tonnes en 2012, soit 15,6 % toujours selon la même source qui indique une baisse du volume des marchandises exportées de 2,78 % à 39,1 millions de tonnes à fin juin 2012 alors il était à 40,2 millions de tonnes à la même période de référence en 2011.

La durée d'attente moyenne globale des navires en rade ainsi que la durée moyenne de séjour des navires à quai traités par l'EPAL ont augmenté selon les types de navires durant le mois de décembre comparé à la même période de 2012. La direction du port algérois attribue l'accroissement de ce phénomène à "l'augmentation du mouvement de la navigation et du volume des marchandises

Les temps d'attente proportionnel à l'évolution de l'activité : de son côté, le trafic passagers a marqué une légère baisse de 8,34 % avec 8.580 passagers ayant transité par le port d'Alger contre 9.361 voyageurs en décembre 2012.

- **Une croissance de 15% du trafic de marchandises au port d'Alger en 2013 :**

Un bilan fourni, par l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL) fait état d'une croissance de l'ordre de 15% des ro-ro(mode de transport consacré aux véhicules et engins sur roues ne nécessitant pas de grues de levage ou d'équipements spécifiques) en novembre 2013 par rapport à novembre 2012.

Les porte-conteneurs enregistrent également un accroissement de 6% et les cargos de 4% au cours de cette période, par rapport à novembre 2012 alors que les pétroliers avec (-16%) et les car-ferries (-18%) ont connu des variations négatives durant cette période.

Toujours selon le même bilan, le trafic de marchandises au port de la capitale est dominé par les échanges avec le cabotage national (32%), soit le trafic maritime entre les ports nationaux.

Vers l'étranger, le trafic s'est effectué notamment avec l'Italie (21%) l'Espagne (16,20), la France (12%) le Danemark (4%), la Hollande (3,%) et la Pologne (3,%).

Le volume total des marchandises traitées au port d'Alger a atteint 1,090 million de tonnes (MT) en novembre 2013 contre 1,014 MT au même mois de l'année 2012, soit une hausse de 7,43%.

Les matériaux de construction ont enregistré un bond remarquable de 555,82% en novembre 2013 par rapport à novembre 2012, suivis des produits métallurgiques (+59,92%), des produits divers (+10,82%) et des produits pétroliers (+7,45%).

Par contre, des baisses sensibles ont été enregistrées durant cette période pour les engrais et produits chimiques (-10,19%) et les produits agricoles (-8,96%).

Par ailleurs, 176 navires ont accosté au port d'Alger en novembre 2013 contre 163 en novembre 2012, soit une évolution de 8%.

En 2013, en ce qui concerne le trafic des conteneurs (EVP : unité équivalente à 20 pieds) l'Algérie a été classée 89 , avec 343028 selon les données publiées par la banque mondiale.

Tableau3 : les 10 premiers pays au trafic maritime des conteneurs (EVP)

Classement ▲	Pays ◆	Données ◆	Date de l'information ◆
1	 <u>Chine</u>	174080330	2013
2	 <u>Etats-Unis</u>	44255378	2013
3	 <u>Singapour</u>	33516343	2013
4	 <u>Corée du Sud</u>	22582700	2013
5	 <u>Malaisie</u>	21426791	2013
6	 <u>Japon</u>	19688382	2013
7	 <u>Emirats Arabes Unis</u>	19336427	2013
8	 <u>Allemagne</u>	19039315	2013
9	 <u>Espagne</u>	14020162	2013
10	 <u>Italie</u>	12165016	2013

Source : Banque mondiale.

- **Port d'Alger : Prés de 3 millions de tonnes de marchandises traitée en 1^{er} trimestre 2014 :**

Durant le premier trimestre 2014, le port d'Alger a enregistré une hausse de 17,84% soit 2,731 millions de tonnes (MT) dans le volume total des marchandises traitées comparativement aux 2,317 MT à la même période de 2013.

Selon les chiffres communiqués, par l'Entreprise portuaire d'Alger (EPAL), il ressort que les marchandises débarquées au plus grand port du pays, représentant 74% du trafic global, s'établissent à 2,235 MT les trois premiers mois de l'année contre 1,883 MT durant la même période de l'année précédente, soit une progression de 18,73%.

Le volume des marchandises embarquées dominées par les hydrocarbures a atteint quant à lui 495.434 tonnes contre 434.716 tonnes, durant la même période de comparaison, enregistrant une hausse de 13,97%.

Le trafic de ciment et des autres matériaux de construction a plus que triplé du 1 janvier à fin mars 2014 par rapport au 1er trimestre 2013, passant de 26.706 tonnes à 113.668 tonnes.

Les produits agricoles et denrées alimentaires constitués notamment de céréales présentent une hausse « considérable » de 23,97%, passant de 406.205 tonnes à 503.568 tonnes.

Durant la même période de référence, les produits divers dominés par les conteneurs ont enregistré une « nette progression » de 26,57% à 863.920 tonnes contre 682.583 tonnes.

En revanche, les produits métallurgiques marquent une baisse de 29,17% passant de 40.677 tonnes au 1er trimestre 2013 à 28.811 tonnes au 1er trimestre 2014.

Une stabilité est observée pour les produits chimiques dont le volume a atteint 12.529 tonnes les trois premiers mois de l'année contre 12.631 tonnes le même trimestre de 2013.

Quant au trafic de produits pétroliers au niveau du port d'Alger, il a connu une hausse de 5,20% à 1,208 MT durant le 1er trimestre 2014 contre 1,49 MT le même trimestre de l'année écoulée.

- **Port d'Alger: Le trafic conteneurs en baisse en 2015 :**

Le port d'Alger a enregistré durant l'année 2015 l'entrée de 2250 navires, pour un trafic de marchandise évalué à 11 890 035 tonnes effectué par un nombre de 2139 opérateurs. Quant au nombre de conteneurs qui ont transité le port, il est de 381 197, en 2015 en baisse par rapport à 2014 où il a atteint 418 702 conteneurs enregistrés selon les dernières statistiques publiées par l'Entreprise portuaire d'Alger (EPAL). Le nombre de passagers qui ont fréquenté le lieu et enregistré durant la même année étant de 184 322 personnes.

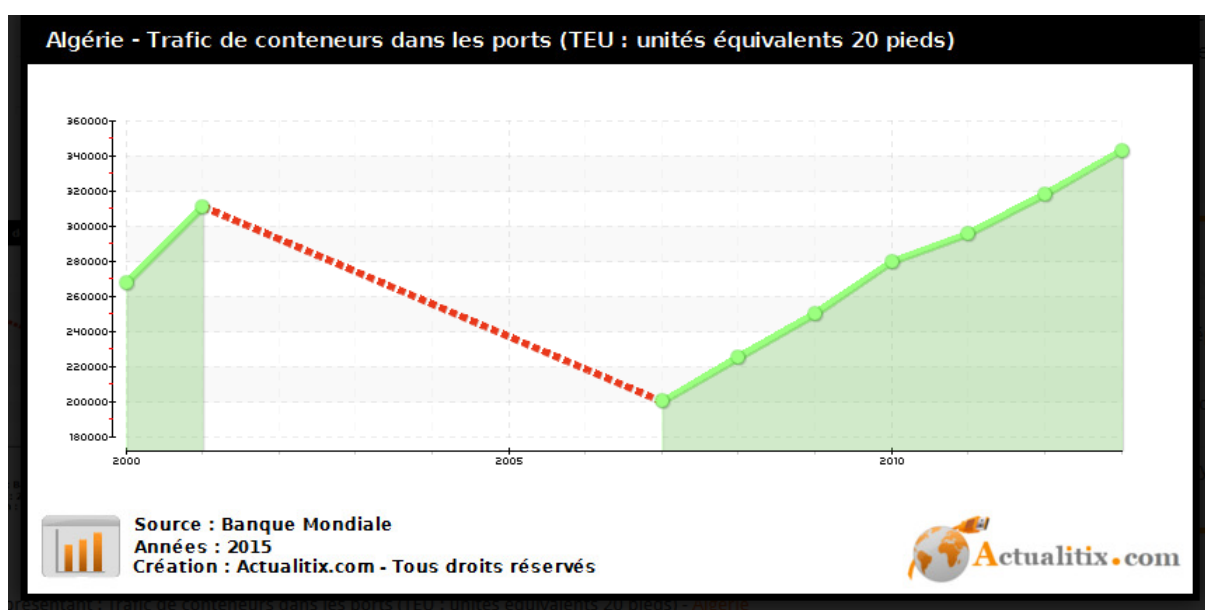
Par rapport à l'année 2014, le trafic de marchandise a augmenté en 2015 alors qu'il était de 11 211 643 tonnes en 2014. Pour rappel, l'entreprise a enregistré au premier semestre 2015 une croissance de 13% du trafic de marchandises,(12% du trafic de passagers et 5% dans celui des conteneurs) selon l'APS.

La même source indique que le port d'Alger a enregistré de janvier à juin 2015 l'arrivée de 1.130 navires contre 1.150 navires durant la même période en 2014, avec une légère baisse de 20 navires. Cette baisse insignifiante, selon les responsables de l'EPAL n'a pas eu d'impact sur la réalisation des objectifs, qui sont atteints à 102%. Le tonnage global des marchandises

quant à lui traitées par l'EPAL a atteint, au terme du premier semestre 2015, un volume de 6.188.276 tonnes contre 5.478.817 tonnes à fin juin 2014, soit un accroissement de 12,95%, souligne la même source.

Cette progression est le résultat de l'augmentation de volume de certains produits tels que les céréales et les produits conteneurisés du fait d'une demande plus importante durant le mois de Ramadhan. S'agissant de l'activité de trafic conteneurs au port d'Alger, celle-ci a progressé de 4,90% durant les six premiers mois de l'année en cours par rapport au premier semestre 2014, ce qui a permis à l'EPAL d'atteindre un objectif qui a dépassé les prévisions (108%). Le trafic conteneurs cumulé est passé de 206.015 équivalents (EVP) en 2014, à 216.102 équivalents (EVP) en 2015, la part des conteneurs traités par l'EPAL étant de 47,44% sur un nombre total de 455.563 EVP ayant transité par le port d'Alger durant 1er semestre 2015. Quant au trafic de passagers au port d'Alger, il est passé de 44.745 voyageurs au 1er semestre 2014 à 50.159 voyageurs au 1er semestre 2015, soit une hausse de 12,10%, indique encore l'EPAL.

Figure 5 : le trafic de conteneurs dans les ports Algériens



- **Le modèle de prévision des trafics internationaux de marchandises en Méditerranée Occidentale développé dans le cadre de DESTIN :**

DESTIN est un projet qui a été réalisé de 2003 à 2005 par un consortium euro-maghrébin coordonné par le CETMO (Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale) sous l'autorité scientifique et financière de la direction générale de l'Énergie et des Transports de la Commission européenne.

Le projet comprend également un groupe d'experts -composé de représentants des ministères de transport de la Méditerranée Occidentale- dont la fonction est de vérifier que les instruments mis en œuvre dans et par DESTIN soient pratiques et durables, et que les besoins et contraintes réels des pays soient bien pris en compte, dont l'objectif est de définir et d'évaluer un réseau stratégique d'infrastructures de transport au Maghreb, conçu comme prolongation du Réseau Transeuropéen de Transport des pays européens de la Méditerranée Occidentale.

Ce dossier est un extrait de la communication présentée par le CETMO lors du Colloque International sur la Conteneurisation en Algérie (Bejaïa, 2-3 juillet 2005) avec pour

objet de réfléchir sur l'incidence que plusieurs facteurs –outre l'amélioration de l'infrastructure et des équipements des terminaux– peuvent avoir sur le trafic de conteneurs qui transite par chaque port algérien. Les facteurs analysés concernent, en particulier, l'effet de l'amélioration du temps de transit des conteneurs par un port et de la construction de la nouvelle autoroute est-ouest en Algérie.

Le modèle de prévision de trafics utilisé pour DESTIN s'applique aux flux internationaux de marchandises entre le Maghreb et l'UE, avec une attention spéciale portée aux trafics avec l'Espagne, la France, l'Italie et le Portugal. Les marchandises modélisées –classées en huit groupes– sont celles susceptibles d'utiliser, a priori, les services maritimes réguliers, soit par des navires porte-conteneurs, ro-ro/ro-pax ou bien général cargo.

En résumé, ce que fait le modèle, c'est d'estimer les acheminements optimums pour chaque origine/destination –d'un côté et de l'autre de la Méditerranée– selon différentes typologies de chaînes multimodales; ces chaînes multimodales envisagent

toujours la possibilité d'un acheminement terrestre (routier ou ferroviaire) en Europe et au Maghreb lié à un service maritime. Le modèle prévoit aussi la possibilité d'analyser des chaînes pour lesquelles il existe, sur la portion terrestre européenne, un

changement de mode rail-route ; de même, ce modèle considère pour l'avenir plusieurs chaînes intermodales totalement terrestres.

Pour chacun des huit groupes de marchandises modélisés et chaque type de chaîne de transport, on calcule, grâce à des algorithmes inclus dans le système d'information géographique (SIG), l'itinéraire à moindre coût entre chaque paire de régions origine-destination, Il est à remarquer que la sélection du meilleur acheminement suit des critères de coût généralisé minimum pour le client du transport, sur la base des tarifs pratiqués par les opérateurs à chaque maillon de la chaîne et la prise en compte de la valeur du temps.

Finalement, on intègre les résultats des affectations pour obtenir les trafics totaux de chaque produit sur le réseau. Ces trafics peuvent alors être représentés avec l'aide du SIG suivant multiples critères

***Résultats obtenus de l'application du modèle :**

-L'incidence de la réduction du temps de transit des conteneurs par un port :

Le modèle met, d'abord, en évidence l'énorme influence du temps de passage portuaire sur l'acheminement des marchandises. Ainsi par exemple, si le temps de passage portuaire était réduit d'un jour au port de Bejaïa, l'augmentation de trafic de conteneurs de ce port se verrait multiplier par presque trois par rapport à la situation de référence, et ce au détriment du trafic existant dans les ports de Skikda, Annaba et Alger; Oran verrait son trafic à peine touché.

- L'effet de la construction de la nouvelle autoroute est-ouest en Algérie : Le deuxième facteur analysé est celui de l'amélioration de la desserte routière est-ouest en Algérie avec la

finalisation de l'autoroute trans-maghrébine dans ce pays. Dans ce cas, il existe une réorientation claire du trafic routier vers la nouvelle autoroute, même si on ne perçoit que

peu de changement dans la distribution de trafics dans les ports algériens, tant pour l'ensemble des marchandises modélisées que pour les conteneurs ; seul le port d'Alger

renforcerait son trafic, probablement grâce à sa situation géographique dans la région centre du pays.

L'objectif de ce dossier n'a été autre que d'apporter – à partir d'une approche théorique – une réflexion sur l'incidence que peuvent avoir des facteurs divers sur le trafic de conteneurs qui transitent par les ports algériens.

Dans un contexte de croissance soutenue de ce trafic, et de concurrence en hausse entre les ports au niveau national, le modèle élaboré dans le cadre de DESTIN semble désigner, comme un des facteurs clés de la compétitivité des ports algériens face au trafic conteneurisé, l'amélioration du temps de transit des conteneurs à leur passage par le port. Il se situerait, par exemple, devant l'effet attendu de la mise en service d'une infrastructure comme l'autoroute est-ouest.

Conclusion :

Sans réforme portuaire, l'Algérie courrait le risque d'un décrochage irrémédiable du système de transport méditerranéen et mondial, en vertu de sa forte dépendance envers le transport maritime pour son commerce et son économie ,l'Algérie a assuré un développement portuaire sectoriel au profit des ports pétroliers, mais consciente de cette situation, elle veut rattraper le retard des ports à marchandises diverses qui sont devenus un frein pour son économie maritime.

Le constat majeur sur les ports algériens est qu'ils partagent un certain nombre de caractéristiques propres aux pays centralisés et/ou en développement. Les difficultés et contraintes rencontrées tendent à freiner l'adaptation de ces ports aux exigences de la mondialisation de l'économie maritime. Une chaîne de transport fractionnée port à port et non pas de bout en bout, un faible taux de conteneurisation et le sous-équipement portuaire sont autant d'obstacles que les ports algériens doivent surmonter pour relever les défis de la mondialisation, malgré les efforts d'investissement récents et en cours. Néanmoins de nouvelles dynamiques prennent place avec l'introduction de chaînes logistiques et le développement des ports de Djen Djen et de Bejaia afin qu'ils puissent jouer un rôle pivot à l'échelle nationale, le port de Tanger Med aurait pu jouer ce rôle mais les conflits de voisinage entre l'Algérie et le Maroc limitent cette perspective, Cette aide peut prendre la forme du partenariat européen.

CHAPITRE 03

Chapitre 3 : Le cadre juridique du transport maritime en Algérie

Section 1 : Les conventions internationales :

En Droit maritime, la multiplication des conventions internationales est telle que le juriste est confronté à un véritable labyrinthe de traités internationaux qu'il est difficile de démêler. Il s'agit pour la plupart de traités multilatéraux intervenus en matière de transport maritime, de sécurité maritime, de responsabilité civile et de protection des marins.

L'objectif prédominant des conventions internationales est l'unification des règles relatives à l'exécution du contrat de transport (exemple : établissement des documents de transport ; responsabilité du transporteur ; ...).

Les conventions constituent ainsi un droit uniforme applicable dans tous les Etats signataires, qui s'impose et se substitue aux droits nationaux et présente par là même, le caractère d'une loi internationale.

Le transport maritime se particularise en ce que deux régimes juridiques différents peuvent exister pour un même transport,

1- CONVENTION DE BRUXELLES :

La convention de Bruxelles de 1924 (dite Règles de La Haye) s'applique si le transport est international et dès qu'un connaissement (BL) a été émis dans un Etat signataire.

Cette convention a été modifiée par un protocole de 1968 (règles de Visby) qui étend son champ d'application. Les règles de La Haye-Visby s'appliquent au connaissement relatif à un transport maritime international si le BL est émis dans un Etat contractant, ou le transport a lieu au départ d'un port dans un Etat contractant, ou le BL comporte une clause importante.

La convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour les transports de marchandises par voie maritime sous connaissement a été rédigée dans les buts suivants :

- faire du connaissement un document sûr et notamment un reçu de la marchandise par le transporteur.
- Renforcer la responsabilité du transporteur qui avait trop tendance à minimiser sa responsabilité voire à s'exonérer à l'avance au moyen d'une "négligence clause".

2- Les règles de Hambourg :

Les règles de Hambourg de 1978, quant à elles, vont plus loin puisqu'elles soumettent à leurs dispositions tout transport maritime à destination d'un Etat partie dès lors que le contrat est constaté dans un connaissement ou tout autre document tel qu'un "sea way bill" ou un "data freight receipt". Elles s'appliquent aussi, si le port de chargement ou celui de déchargement est dans un Etat contractant ou si le BL renvoie à la convention.(10)

(10) : Kheyar.M et Zerouklane.N «La politique maritime algérienne après la libéralisation du commerce extérieur », université de bejaia - licence en sciences économiques 2008

3- La convention de Berne (CIM) :

Dans toutes les conventions internationales relatives au transport de marchandises, celle qui a trait aux transports ferroviaires internationaux, dite CIM^{43(*)}, est la plus ancienne, ayant été signée pour la première fois à Berne le 14 octobre 1890 et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1893. Dès l'origine, sa révision périodique a été prévue afin de tenir compte de l'évolution des techniques et de remédier aux lacunes ou imperfections du texte qui se révélerait à l'usage. Les travaux de la 8^{ième} conférence de révision ont abouti à la signature à Berne, le 9 mai 1980, d'une nouvelle convention, intitulée (convention relative aux transports ferroviaires internationaux) (COTIF). La COTIF est entrée en vigueur le 1^{er} mai 1985 et a été publiée au J.O du 3 septembre 1987. La structure de cette nouvelle convention COTIF, comprend :

- Une convention institutionnelle concernant la création et le fonctionnement de l'organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
- Un protocole sur les privilèges et immunités de l'organisation.
- Un appendice (A) consacré aux (règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages) (RU-CIV).
- Un appendice (B) relatif « aux règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises » (RU-CIM) ;
- Protocole et règles uniformes CIV et CIM, y compris leurs annexes, font partie intégrante de la convention. En application du décret n° 87-722 du 25 août 1987, la convention institutionnelle, le protocole sur les privilèges et immunités de l'organisation, les RU- CIM ont été publiés au JO du 3 septembre 1987(J, O 3 sept, 1987).

L'Algérie a déposé son instrument de ratification et d'adhésion parmi les 41 pays signataires de cette convention.

4- La convention FAL :

La convention FAL vise à faciliter le trafic maritime international, signée à Londres, le 9 Avril 1965, amendée par la résolution FAL 5 (24), adoptée le 11 Janvier 1996.

La convention vise au niveau portuaire à :

- Réduire le coût des formalités administratives que nécessite le commerce extérieur ;
- Réduire, simplifier et harmoniser les documents commerciaux et de transport les plus couramment utilisés ;
- Améliorer les formalités qui sont causes de retards excessifs de transit ;
- Assurer une coordination efficace dans le domaine de la facilitation du commerce et des transports.⁽¹¹⁾

(11) :Salem.H « le contrôle douanier applicable sur les différents intervenants de la chaîne logistique maritime » rapport de stage, l'institut d'économie de douane et fiscalité 2007.

La convention FAL recommande fortement la mise en place dans les Etats, de comités nationaux de facilitation. Les Etats signataires s'engagent ainsi à faciliter et accélérer le trafic maritime international. A cet effet, un certain nombre de mesures sont prévues pour faciliter l'accueil, le séjour au port et la sortie des navires en simplifiant au maximum les documents requis. Il s'agit des documents du bord concernant le navire, les passagers et les marchandises.

5- La convention de l'OMI :

La création de l'OMI a coïncidé avec une période de ou la navigation maritime mondiale connaissait de profonds changements et, dès le début, l'organisation a dû élaborer de nouvelles conventions et veiller à ce que les instruments existants suivent l'évolution de la technologie en matière de navigation maritime.

La Convention instituant l'organisation maritime internationale (OMI) a été adoptée à Genève en 1984. La tâche principale de l'OMI a été de développer et de maintenir un cadre réglementaire global pour le transport maritime. L'exercice aujourd'hui son mandat inclut la sécurité, les préoccupations environnementales, les questions juridiques, la coopération technique, la sécurité maritime et l'efficacité de la navigation. La déclaration certifiée a été enregistrée par l'organisation maritime internationale le 29 Septembre 1997.

Les formulaires proposés par l'organisation maritime internationale (OMI), normalisés et approuvés sont au nombre de six :

- Une déclaration générale ;
- Une déclaration des provisions à bord ;
- Une déclaration des effets de l'équipage ;
- Une liste de l'équipage ;
- Une liste de passagers.

Les avantages de la convention résident dans des procédures douanières simplifiées, les facilités d'entreposage et la normalisation du traitement et de l'échange de données. Les obstacles sont à rechercher dans l'incompatibilité de certaines normes (obligatoires), avec la persistance de nombreux documents non normalisés par les douanes et le non recours à l'échange de données informatisées (EDI).

6- L'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce :

Les dispositions de l'accord, dans sa version adoptée en 1969, touchent à la facilitation du commerce en ses articles V sur le transit, VII concernant l'évaluation des marchandises à des fins douanières, VIII sur la simplification des formalités documentaires et X sur la publication et la communication des règlements relatifs à la classification des produits, leur évaluation, aux taux des droits de douane, aux restrictions, prohibitions.

Les parties contractantes ont également adopté certaines recommandations :

- Recommandations sur les certificats d'origine ;
- Règles uniformes concernant les exigences en matière de documents pour l'importation des marchandises.

Un accord sur l'inspection avant expédition a été adopté avant l'ouverture des négociations du cycle d'Uruguay.

Section 2 : Le nouveau code maritime algérien (CMA) :

1- Les ambiguïtés de l'ancien code maritime sur l'activité de transport maritime :

Au lieu de créer un cadre législatif favorable aux investisseurs privés, donc leur donner les moyens de participer à la promotion du pavillon algérien. Dans l'ancien code maritime c'est l'inverse qui se produit. En Algérie toutes les activités liés aux transports maritimes sont exclusivement réservées aux entreprises d'Etats en vertu du monopole et de la propriété publique des transports maritimes décrétés par la constitution de 1976, considère du point de vue de la réglementation, ce monopole était une suite logique de la politique économique inspirée du socialisme et caractérisée par l'omniprésence de l'Etat au niveau de tous les secteurs d'activités. Cependant, cet arsenal juridique s'est fait au détriment des seuls opérateurs algériens désireux de créer et d'exploiter à partir du territoire national, une entreprise de transport maritime. Ces opérateurs sont ainsi légalement mais injustement exclus.

L'avènement d'un nouveau code maritime était à cette époque un événement, et

D'autant plus, en la circonstance, qu'il s'agissait d'une codification entreprise par l'un des pays leaders du tiers monde. Cette codification répondait à une nécessité évidente : l'économie algérienne dépendait de son commerce extérieur et celui-ci s'effectuait par voie maritime.

Avec la chute du mur de Berlin, la fin du monopole, et intervention du FMI, le législateur algérien a vu la nécessité de modifier quelques dispositions du CMA afin de le mettre en harmonie avec la réalité économique. (Loi n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime).

Cette modification a touché le navire (I), sa nationalité; l'exploitation commerciale du navire (II), la libéralisation des transports maritimes, régime de responsabilité du transporteur. Ce nouveau code a apporté une révolution dans le domaine de l'exploitation portuaire (III), en ouvrant les activités de manutention et d'acconage au privé.

2- Caractères principaux du CMA :

Le premier caractère qui ressort de la lecture du CMA est son caractère

Internationaliste. Le législateur algérien s'y est procédé en très nombreuses occasions par référence directe aux règles des conventions internationales existantes et la loi française.

Le CMA ne s'aligne pas nécessairement sur les conventions internationales les plus « modernes » lorsqu'il existe plusieurs moutures réglant le même domaine ; d'autre part, il peut se faire que l'Algérie ait adhéré ou ratifié une convention internationale et s'inspire de la concurrente de celle-ci pour organiser sa législation interne. (ainsi, l'Algérie a adhéré à la convention de Bruxelles de 1925 sur les privilèges et hypothèques, mais s'inspire de la convention de Bruxelles de 1967 pour organiser ce domaine. Le CMA renvoie purement et simplement à la convention de Bruxelles du 25 Août 1924 dans sa version originelle pour ce qui concerne les transports maritimes sous connaissance ratifiée par l'Algérie mais il fait référence au protocole modificatif de 1968 (art.805), il renvoie directement à la convention de

Bruxelles de 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires (art.96), à la convention de Bruxelles de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (art.121), la convention de Bruxelles de 1961 en matière de

transport de passagers (art.), la convention de Bruxelles de 1967 en matière de transport de bagages par mer (art.824).

A/ LE NAVIRE :

1- Notion du navire :

Le navire est défini par l'art.13 comme : « tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation », et l'art.161 définit la navigation maritime comme celle qui est exercée sur mer et dans les eaux intérieures pour des navires tels qu'ils sont définis à l'art.13 de la présente ordonnance, et l'art. 162 stipule que la navigation maritime comprend :

- la navigation auxiliaire relative au transport de marchandises et des passagers ;
- la navigation auxiliaire concernant le pilotage, le remorquage, l'assistance et le sauvetage, le chalandage, le dragage, le sondage ainsi que la recherche scientifique en mer ;
- la navigation de pêche... ;
- la navigation de plaisance effectuée dans un but d'agrément ;
- la navigation de servitude

Le CMA apporte des solutions quant à la qualification de certains objets et engins flottant en navire car d'une part, tout ce qui est affecté à la navigation maritime est considéré comme navire (un bateau de rivière est un navire), et d'autre part, les engins remorqués sont considérés comme navires.

Le Professeur Bonassies avance 4 propositions pour définir un navire :

- navire et dimension
- navire, engin flottant
- navire et eaux maritimes
- navire et aptitude à affronter les risques de mer

Le législateur algérien dans la définition du navire, la quatrième proposition n'existe pas car même les engins remorqués qui ne sont pas aptes à affronter les risques de la mer d'une part, et d'autre part ils sont dépourvus d'autonomie de conduite, sont considérés comme navire selon l'art.13.

Il ajoute aussi, que le navire inapte à affronter les risques de la mer devient innavigable ce qui lui fait perdre la notion de navire. Il devient autre chose, soit une épave s'il est abandonné et gît au fond de l'eau, soit un simple engin, s'il est utilisé à d'autres fins que la navigation.

Le CMA est un droit des navires et non un droit des engins nautiques.

2- Individualisation du navire :

Aux termes de l'art. 14 du CMA, les éléments d'individualisation des navires sont : le nom, le tonnage, le port d'attache et la nationalité.

Parmi ces éléments, la nationalité a été l'objet d'une modification dans le nouveau code, alors, elle va être traitée à part.

A / Nom :

L'art.16 du CMA dispose que chaque navire doit avoir un nom qui le distingue des autres bâtiments de mer. Et les navires jusqu'à 10 tonneaux de jauge brute, sont caractérisés par un numéro comme ils peuvent porter un nom(1).

Suivant les dispositions de l'arrêté du 5 avril 1989 fixant les conditions d'attribution et de changement de nom de navires, le nom du navire est inscrit sur le registre algérien des navires par l'autorité administrative maritime, cette administration se réserve le droit de rejeter toute demande d'attribution ou de changement de nom de navires dans les cas suivants :

- Lorsque le nom proposé par l'armateur ou le propriétaire du navire est porté par un autre navire ;
- Lorsque l'armateur ou le propriétaire est dans l'incapacité de justifier la propriété du navire.

Quant au choix des noms des navires de commerce, l'art.10 du présent arrêté énonce que les navires de commerce devront être dénommés essentiellement en considération de nom :

- De martyrs de la Révolution Algérienne ou de grandes figures de l'histoire algérienne ;
- De montagnes algériennes ;
- De gisements algériens ;
- D'oueds algériens ;
- De villes algériennes ;
- De poissons.

Dans son art.17, le CMA exige que le nom doit être indiqué de chaque côté de la proue et sur la poupe en caractère arabe et latin.

B/ Tonnage :

Le deuxième élément de l'individualisation des navires, tonnage et jauge, qui est définit par l'art.18 comme l'expression de la capacité intérieure du navire.

La jauge du navire a une importance considérable quant à son exploitation, car elle permet de déterminer les droits et taxes inhérents au passage des navires dans un port. Elle permet aussi de calculer le plafond de limitation de responsabilité du propriétaire de navire. L'opération de jaugeage est effectuée par l'autorité administrative compétente ou par le service des douanes.

Le CMA dans son art. 22 stipule que : « le jaugeage est effectué conformément aux règlements spéciaux fondés sur les dispositions des conventions internationales, auxquelles l'Algérie est partie, mais en réalité l'Algérie n'est pas adhérente à la convention de 1969 sur le jaugeage des navires, la seule convention se rapprochant au jaugeage dont l'Algérie a ratifié est la convention de Londres de 1930 sur les lignes de charges.

Un certificat de jauge est délivré au propriétaire de navire qui le dépose au bureau d'immatriculation.

C/Port d'attache :

Le port d'attache est celui du lieu de son immatriculation (2). Généralement, le choix du port d'attache dépendra souvent des taxes professionnelles et comme en l'Algérie, le seul armateur propriétaire est l'état, cette notion n'a pas d'importance car ses navires ont été immatriculés dans les années 70, à l'époque socialiste où le régime fiscal était différent.

Le nom du port d'attache du navire doit être indiqué sous le nom du navire qui figure sur la poupe en caractère arabe et latin.

Aux termes de l'art. 47 : « l'inscription d'un navire algérien sur un registre étranger ne peut avoir lieu avant la radiation de celui-ci du registre algérien d'immatriculation des navires ; pareillement, pour les navires inscrits sur un registre étranger ne peut obtenir l'inscription sur le registre d'immatriculation des navires avant d'être radiés du registre étranger (3).

3-Nationalité du navire :

1/ Conditions d'algérianisation des navires

1-a / Conditions de propriété :

La convention de 1986 (4) dans son art.7 laisse la possibilité à l'état d'immatriculation de choisir dans sa législation nationale, soit les dispositions concernant la propriété, soit celles relatives à l'équipage des navires ou même les deux à la foi.

Le législateur algérien s'est inspiré de la convention de 1986, puisque l'art.28 du

CMA dispose : « pour obtenir la nationalité algérienne, le navire doit appartenir pour 51% au moins à des personnes physiques ou morales de nationalité algérienne.

Cet article a été modifié par le nouveau texte quant à la participation des nationaux personnes physiques ou morale à la propriété.

• Personnes physiques :

Art.28 du nouveau code exige une part à 100% algérienne pour les personnes physiques. Ce qui confirme l'impossibilité pour les étrangers de posséder des navires, surtout que l'état algérien est le seul propriétaire de tous les navires de commerce.

La propriété à 100% était utilisée en France selon l'acte de navigation du 21

septembre 1793 jusqu'en 1845 dans l'intérêt de protéger la construction navale à cette époque puisqu'on autorisait l'attribution du pavillon français qu'aux navires construits en France, propriété exclusive de français, et armé par un équipage français pour l'essentiel, mais les

textes actuels qui sont inscrits dans la loi du 3 janvier 1967 sont moins rigoureux et ils exigent une propriété européenne à 51%.

• Personne morales :

Le nouveau code a modifié les conditions d'attributions du pavillon algérien aux personnes morales, et il exige la nationalité :

- dans les sociétés de personnes, les sociétés en nom collectif ou les associés commanditaires ;
- dans les sociétés à responsabilité limitée, les propriétaires de majorité des parts ;
- dans les sociétés par actions, les propriétaires de la majorité du capital et, selon le cas, le président directeur général et la majorité des membres du conseil d'administration ou le directoire et la majorité du conseil de surveillance.

Cet article a pris en considération les sociétés commerciales, qui n'ont pas été définies par l'ancien code, mais reste toujours un vide juridique quant aux sociétés mixtes qui détiennent des navires et dont la participation algérienne est minoritaire comme dans la COMAUNAM (5) et la COBENAM (6), la condition principale n'est pas remplie, à savoir une majorité algérienne, ce qui rend l'algérianisation de ces navires juridiquement impossible. Tout a fait pareil pour la CALTRAM (7) dont l'Algérie et la Libye participent à égalité au capital.

1-b/ Composition de l'équipage :

L'art.28 du CMA stipule que : « pour obtenir la nationalité algérienne, le navire doit être pourvu d'un équipage dont la proportion est conforme aux dispositions de l'art.413 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976. Cet art.413 est repris in extenso dans le nouveau code, et qui prévoit que : « l'ensemble des membres de l'équipage du navire doit être composé de marins algériens. Le ministre chargé de la marine marchande peut toutefois fixer une certaine proportion de marins étrangers dans la composition de l'équipage ou autoriser un marin étranger à s'embarquer au service d'un navire algérien ».

Cette possibilité pour les marins étrangers à embarquer sur les navires algériens était une nécessité après l'indépendance de l'Algérie, car la marine marchande algérienne était dépourvue d'officiers, le seul personnel navigant se composait de marins ayant occupés des fonctions subalternes à bord des navires français. Après la création de l'Institut Supérieur de Bou-Smail, le nombre des officiers algériens s'est accru considérablement, et le législateur a vu qu'il ne fallait plus recourir aux marins étrangers mais une autorisation d'embarquement peut être donnée suite à un arrêté du ministre fixant la proportion des marins étrangers.

En réalité, la pratique maritime algérienne est loin d'appliquer les dispositions du code maritime, car l'Algérie est signataire d'accords bilatéraux avec d'autres pays notamment la Libye (9), et les fondements de l'art.28 ne sont pas respectés. Les autorités algériennes ne se sont pas prononcées sur ce point, car ces accords permettent le développement des échanges commerciaux d'une part, et d'autre part, ils assurent une indépendance vis-à-vis des armements étrangers.

Compte tenu de la crise économique qui secoue actuellement l'Algérie, l'armement algérien n'est plus en mesure d'acquérir de nouveaux navires, c'est pour ça que le législateur algérien a maintenu cet article dans le but d'assurer des emplois aux marins nationaux formés à Bou-Smail.

1-c/ Acquisition et perte de la nationalité :

Pour obtenir la nationalité algérienne, la personne physique de nationalité algérienne ou la personne morale de droit algérien doit se conformer aux conditions de propriété et de la composition de l'équipage.

Inversement, un navire perd le bénéfice du pavillon algérien(10), si :

- il ne remplit plus les conditions de nationalité requise ;
- il a été vendu à l'étranger (il ne peut plus arborer le pavillon algérien).

2/ Acte de nationalité :

Un arrêté en date du 17 mai 1980 qui est relatif aux modalités de délivrance de l'acte d'algérianisation aux navires, et qui énonce dans son art.1 que la nationalité algérienne d'un navire est attestée par un acte de nationalité dit : « acte d'algérianisation » qui confère la qualité de bâtiment algérien, lui permettant de battre le pavillon national et de jouir des droits qui s'y rattachent.

Tout navire de commerce, de pêche ou de plaisance est soumis à l'obtention de l'acte d'algérianisation (annexe 1). Sont exemptés d'algérianisation, les navires de la marine nationale, les embarcations et canots annexes des navires algérianisés, et les embarcations d'un tonnage inférieur ou égal à 6 tonnes.

L'acte de nationalité énonce le nom, le type et les caractéristiques principales du navire, le nom du propriétaire et de l'armateur, le lieu d'immatriculation ainsi que d'autres renseignements figurant sur la matricule d'inscription du navire mentionnés à l'art.35 (12) l'acte de nationalité est délivrée par l'autorité administrative maritime(13) compétente au lieu d'immatriculation du navire contrairement à la France où l'acte de francisation est délivrée par le receveur des douanes.

L'acte de nationalité a une valeur fondamentale car il établit la nationalité algérienne aux navires, les soumet au droit algérien et leur permet de réclamer la protection de l'état algérien.

3/ Obligation d'arborer la pavillon algérien :

Le port du pavillon algérien à l'entrée des navires dans les eaux territoriales et dans les ports est une obligation et elle est passible d'amendes pour tout capitaine qui l'enfreint (15).

Le CMA exige aussi que le capitaine doit hisser la pavillon algérien d'une manière appropriée conformément à la pratique maritime internationale sinon il est passible d'amendes (1).

B- FORME JURIDIQUE DU CONTRAT DE TRANSPORT

1- Forme du contrat et documents :

1- a : Formation du contrat

Toutes les conventions admettent le principe de la consensualité du contrat de transport. Celui-ci se forme par le seul échange des consentements.

Certaines conventions ne disposent que l'absence de lettre de voiture ou autre document n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la convention.

Toutefois, l'existence du contrat se matérialise toujours par un écrit. Celui-ci fait foi, jusqu'à preuve contraire des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur.

1-b- Les documents de transport :

Le contrat de transport international est constaté par un document dont le modèle est généralement uniforme pour chaque mode de transport.

En droit maritime le transporteur doit sur la demande du chargeur lui délivrer un titre dès qu'il a pris en charge la marchandise.

- Le connaissement (en anglais : Bill of lading) est le titre donnant droit à la remise de la marchandise à destination. Le destinataire doit donc en disposer si, après l'arrivée du navire à destination, il entend retirer sa marchandise

*Les fonctions du connaissement :

- le connaissement est en premier lieu l'écrit qui prouve le contrat entre le chargeur et le transporteur (preuve du contrat) ;

- c'est en second lieu la preuve que le capitaine a reçu les marchandises qui sont décrites sur le document (preuve de la réception) ;

- c'est en troisième lieu un titre représentatif de la marchandise (document négociable). Sa transmission à des ayants droits ou au destinataire transfère la possession de la marchandise (connaissement à ordre ; à personne dénommée ou au porteur). Il permet à celui qui le détient de réclamer la marchandise à l'arrivée.

Bien que la convention de Bruxelles prenne pour critère d'application l'émission d'un connaissement, elle n'en donne aucune définition.

Sous l'empire des règles de Hambourg, la conclusion du contrat peut donner lieu à l'établissement d'un connaissement (art. 14). Mais il ne s'agit là que d'une possibilité offerte au chargeur. Les règles de Hambourg prévoient expressément la création de documents autres que le connaissement (art. 18). Cela peut être une lettre de transport maritime appelée "sea way bill" ou un "data freight receipt".⁽¹²⁾

(12) : <http://www.ictc-ghazaouet.com/cma.pdf>

Section 3 : Les régimes douaniers

1- Qu'est ce qu'un régime douanier économique ?

- Les différents régimes douaniers économiques permettent :
 - d'importer des marchandises non communautaires en suspension de droits de douane et de taxes afin de les stocker, de les utiliser ou de les transformer, avant de les réexporter hors de l'UE ou dans certains cas de les mettre à la consommation.
 - d'exporter des marchandises communautaires pour les faire transformer dans un pays tiers à l'UE et de n'être taxé au retour que sur la plus value réalisée à l'étranger (perfectionnement passif).
- Ils permettent de bénéficier sous certaines conditions de la suspension des droits, taxes et autres formalités du commerce extérieur.
- Pour des opérations complexes, plusieurs régimes douaniers économiques peuvent être mis en œuvre successivement.
- La mise en œuvre de ces régimes nécessite toujours :
 - le dépôt d'une demande d'autorisation de régime économique ;
 - de satisfaire aux conditions économiques ;
 - la mise en place par le titulaire d'une garantie des droits et taxes suspendus ;
 - la délivrance d'une autorisation (annexe 67 des DAC) ;
 - le placement des marchandises sous le régime ;
 - l'apurement du régime par l'attribution d'une destination douanière autorisée.

ATTENTION: Ces régimes seront bientôt modifiés dans le cadre de la modernisation du code des douanes communautaires en cours.

2- Types des régimes douaniers économiques :

Principes généraux :

Le code des douanes communautaires met en œuvre différents régimes douaniers économiques, dans le but de favoriser certaines activités de négoce international ou d'industrie sur le territoire de l'Union européenne. Ils permettent d'adapter les procédures douanières à la variété des situations commerciales.

Ils correspondent actuellement aux 3 fonctions clé de l'entreprise :

- le stockage (régime de l'entrepôt) : il permet de disposer en permanence d'un stock de marchandise sous douane et de les utiliser au fur et à mesure des besoins de l'entreprise
- l'utilisation (régime de l'admission temporaire) : permet de disposer d'une marchandise sous douane qui ne lui appartient pas mais nécessaire à son activité (exposition, foire, salon...). La marchandise doit être réexportée et aucun droit n'est payé.
- la transformation : (régime de la transformation sous douane) : permet le perfectionnement des actifs et passifs).

1- L'exportation temporaire (ET) :

Elle permet l'exportation temporaire de produits à des fins de présentation de salons, foires et expositions puis de bénéficier par la suite de franchise sur les droits et taxes lors de la réimportation. Dans ce cas, le produit doit être réimporté en l'état.

2- Le carnet ECS (Exportations d'Echantillons Commerciaux) :

Cette procédure couvre l'exportation des échantillons commerciaux et des films publicitaires. Depuis la création des carnets ATA, la procédure ECS n'est plus utilisée que dans les relations avec certains pays africains francophones.

3- Le carnet ATA (Admission Temporaire) :

Le carnet ATA permet la libre circulation de certaines marchandises en franchise de tous droits et taxes sur le territoire de tous les Etats contractants. Dans les pays adhérents à la convention, le carnet ATA se substitue aux différents documents douaniers normalement requis aux étapes successives d'une opération d'utilisation temporaire de biens à l'étranger.

4- Le régime des retours :

En cas de refus des marchandises par des clients étrangers, ce régime permet la réimportation des marchandises sur le territoire européen en franchise des droits de douane. Les produits « PAC » ne bénéficient que d'un délai de réimportation de 12 mois, alors que les autres produits bénéficient d'un délai de 3 ans.

Cette procédure très lourde et excessivement coûteuse est à éviter. De fait, du point de vue sanitaire, un produit communautaire ayant quitté le territoire est considéré comme un produit tiers lors de son retour.

3- **Les missions Economiques de la douane :**

- Appliquer en collaboration avec les institutions concernées, la législation et la réglementation régissant la circulation transfrontalière des marchandises;
- Promouvoir de la concurrence loyale par la prévention, la recherche et la répression des pratiques déloyales et frauduleuses;
- Encourager les investissements, national et étranger, à travers les facilitations douanières et les régimes douaniers économiques institués ;
- Participer à la promotion des exportations hors hydrocarbures ;

- Participer à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures de protection et de promotion de la production nationale;
- Assister et conseiller les entreprises économiques en mettant à leur disposition l'expertise et les facilitations offertes par la législation douanière;
- Élaborer les statistiques du commerce extérieur, sans lesquelles il n'est pas possible d'élaborer une politique du commerce extérieur ou intérieur fiable (mission d'aide à la prise de décision);

- Contrôler l'authenticité de l'origine des marchandises lorsque des conventions prévoyant l'octroi de préférences commerciales et tarifaires sont conclues avec un pays.

4- Quels sont les avantages que procurent ces régimes ?

- Le premier avantage direct est financier :
 - les bénéficiaires n'acquittent pas les droits et taxes normalement perçues à l'entrée dans l'UE, lorsque les marchandises sont réexportées. Les entreprises les acquittent de manière différée, lorsque les marchandises sont mises à la consommation dans certains cas (régime de l'entrepôt douanier et de la transformation sous douane).
- Le second avantage est économique ou commercial :
 - la fonction stockage permet de disposer en permanence d'un stock de marchandises et de les utiliser au fur et à mesure des besoins de l'entreprise : les droits et taxes ne sont donc acquittés qu'au moment où les marchandises sortent de l'entrepôt. De plus, si elles sont finalement exportées, l'entreprise n'aura pas à acquitter de droits de douane et de TVA.
 - la fonction utilisation permet sous certaines conditions, à une entreprise de disposer d'une marchandise qui ne lui appartient pas mais dont elle a besoin pour son activité (essais, mise au point de matériel, exposition). Dès lors que la marchandise doit être réexportée, aucun droit (sauf exception) n'est payé par l'entreprise utilisatrice.
 - la fonction transformation permet à une entreprise d'importer des marchandises tierces pour les transformer en produits finis qui seront réexportés (régime du perfectionnement actif). De plus, si l'entreprise a besoin également de marchandises communautaires pour réaliser son produit, elle peut sous certaines conditions être livrée en exonération de TVA puisque le produit fini a vocation à être réexporté.

A l'exportation, le régime du perfectionnement passif lui permet de ne pas payer de droits et taxes à la réimportation sur les marchandises communautaires incorporées aux produits transformés. La fonction transformation permet aussi de réparer ou de faire réparer des marchandises.

Ces différents régimes peuvent se combiner.

5- Quelles sont les conditions pour bénéficier de ces régimes ?

Ces régimes sont accordés sur demande de l'intéressé qui doit justifier du besoin économique d'utiliser un de ces régimes. Le cas échéant (cas du perfectionnement actif et de la transformation sous douane), on s'assurera que l'activité envisagée ne porte pas préjudice aux intérêts d'autres producteurs communautaires qui pourraient fournir des marchandises équivalentes à celles importées par l'entreprise.

Une autorisation (éventuellement simplifiée) est délivrée par l'administration des douanes. Elle fixe le cadre juridique dans lequel l'entreprise peut utiliser le régime qu'elle a demandé. Cette autorisation garantit à la fois les intérêts de l'entreprise qui connaît ainsi dès le départ les conditions d'utilisation du régime (type de marchandises admises, durée d'utilisation du régime, etc.) et ceux de l'administration.

Cela présente un double avantage :

- adapter le régime aux besoins et capacités de l'entreprise (la réglementation européenne

permet en effet différentes formules pour un même régime afin de répondre à la variété des situations commerciales)

- fixer à l'avance les «règles du jeu» afin que l'entreprise sache quels sont ses droits mais aussi quelles sont ses obligations.⁽¹³⁾

6- Les réformes dans la gestion du port :

ALGER- L'administration douanière s'est engagée dans la mise en œuvre de chantiers "urgents" dans le cadre d'un programme de réforme et de modernisation, permettant l'ouverture sur le monde économique et sa participation à la promotion de la production nationale, a annoncé jeudi son Directeur général Kaddour Bentahar.

« Nous allons présenter au Gouvernement d'ici à la fin décembre-début janvier un programme de réforme et de modernisation articulé autour de six points essentiels», a-t-il précisé lors d'une rencontre avec les organisations patronales tenue au siège de la DGD (Direction générale des Douanes).

Mais « nous n'allons pas attendre cette date, nous avons déjà engagé des chantiers urgents pour s'ouvrir sur les entreprises économiques, qui seront mis en œuvre dans dix jours au plus tard », a-t-il avancé.

Ainsi, les directeurs régionaux (DR) des Douanes, présents à la rencontre, avaient été instruits de commencer à s'informer de très près sur le réseau d'entreprises activant dans leur territoire de compétence, sur les activités économiques, discuter avec les opérateurs économiques.

Cette démarche permettra au DR d'élaborer une fiche technique détaillée sur les activités économiques de sa wilaya, l'ensemble de ces fiches constituera par la suite une sorte de banque de données pour la Douane, a-t-il expliqué.

(13) : Direction générale de douane ANNABA

L'objectif escompté de ces actions ainsi que du prochain programme de réforme est de hisser cette administration à une « Douane de l'intelligence économique, qui accorde de l'importance au management, à l'information économique et à la sécurité économique », selon lui.

Cette "ambition mesurée" de l'administration douanière, dans un contexte de situation financière nationale moins confortable que les années précédentes, sera concrétisée grâce à une concertation et un partage de points de vue avec les acteurs économiques eux-mêmes.

« La situation économique de l'Algérie interpelle les Douanes à changer de comportements et de procédures, notre ambition d'accompagner l'économie nationale est très forte, c'est une ambition mesurée mais aidez-nous à la concrétiser », a lâché M. Bentahar devant un parterre d'hommes d'affaires.

===Opérateur économiques agréés : 199 agréments à ce jour===

A titre d'exemple, pour bénéficier d'un traitement assoupli, les opérateurs économiques doivent être ½ identifiés », a-t-il recommandé en ajoutant qu'un importateur non identifié est forcément contrôlé de manière rigoureuse par l'administration douanière.

Sur les délais de dédouanement, fixés actuellement à huit jours au maximum, la DGD veut arriver, d'ici à la fin de l'année, à cinq jours pour le dédouanement à l'importation et réduire les délais à moins de deux jours pour l'exportation, en mettant fin, par exemple, à l'expertise récurrente.

« Il faut qu'aucun exportateur ne soit bloqué », a fortement recommandé le DGD en avertissant encore: « il faut absolument que le douanier sache qu'un conteneur qui reste plus de 24 heures au port soumet l'entreprise et l'économie nationale à des surcoûts ».

La coopération internationale en matière de maîtrise de la valeur des marchandises sera d'autre part recadrée par une prochaine circulaire portant

sur les modalités d'assurer une meilleure maîtrise des valeurs et réduire le « casse-tête » vécu quotidiennement par des douaniers qui peinent à évaluer correctement les marchandises, a-t-il fait savoir.

Reconnaissant par ailleurs que l'organisation actuelle de l'administration douanière ne répondait pas aux besoins en raison du « chevauchement des compétences entre les différents services », il a indiqué qu'une réorganisation de l'institution allait être mise en place prochainement.

De nouveaux pôles de contrôle, axés notamment sur le contrôle à posteriori, sont également sur le point d'être mis en route, a encore avancé M. Bentahar.⁽¹⁴⁾

(14) :Meriem Sassi, « de nouvelles mesures pour améliorer le climat des investissements », New Press, 5 Novembre 2014.

Evoquant le dispositif de l'Opérateur Économique Agréé (OEA), lancé en 2012 pour faciliter les procédures douanières au profit des opérateurs économiques, il a indiqué que 199 opérateurs ont été agréés à ce jour, en espérant arriver à 400 OEA d'ici à la fin de l'année.

Jugeant le nombre de ces agréments accordés sur trois ans « d'insuffisant », il a pointé du doigt le manque de communication autour de ce dispositif.

"Soit nous (l'administration douanière) n'avons pas su communiquer, soit les opérateurs économiques n'ont pas compris l'intérêt (de l'OEA)», a-t-il regretté.

Les chefs d'entreprises conviés à la rencontre ont exposé leurs préoccupations relatives aux lenteurs de certaines procédures douanières mais ont, par la même, affiché leur satisfaction de cette démarche inédite d'ouverture de l'administration douanière sur le monde de l'entreprise.

POUR CONCLURER :

Les modes d'échange et de transports terrestres, aériens ou maritimes sont susceptibles d'être exploités et utilisés dans des actes de fraude, de terrorisme et de criminalité organisée.

De ce fait, la sécurisation de la chaîne logistique et la protection de la société et la facilitation du transit portuaire sont des enjeux fondamentaux des échanges internationaux partagés par les états et les autorités douanières.

Ils sont également des enjeux de la compétitivité des entreprises. Le système douanier algérien a connu une évolution liée à celle de l'économie nationale à travers ses différentes phases. La modernisation de l'activité douanière doit en outre s'inscrire dans un concept d'activités internationales auxquelles l'administration des douanes a activement participé.

Afin d'améliorer l'efficacité et la rentabilité de l'administration des douanes, elle se doit d'être doter de moyens pour que son action soit bénéfique, telle que la performance et les sûretés des ports, le contrôle de compte d'escale ainsi, son adaptation à la nouvelle organisation maritime, et le renforcement du cadre juridique et réglementaire, afin de suivre le développement des nouveaux mécanismes internationaux et des normes de sécurisation (SAFE) de l'OMD.

Dans le cadre des mesures de facilitation douanière, la direction générale des douanes (DGD) a mis en place un dispositif consacrant le statut d'Opérateur Économique Agréé (OEA) par le décret exécutif n° 12-93 du 1er mars 2012, il s'agit d'une procédure recommandée par l'Organisation Mondiale de Douanes (OMD) où l'Algérie est partie prenante, la DGD, a lancé cette procédure pour le compte des opérateurs connus et sans antécédents fiscaux ou bancaires afin de diminuer de manière drastique l'intervention humaine et arriver ainsi au contrôle ciblé.

Ces facilitations, ont pour objet de diminuer l'intervention humaine et d'éviter toute forme de bureaucratie à l'administration douanière et à l'opérateur d'enlever rapidement sa marchandise et permettront la décongestion des espaces portuaires et d'éviter le paiement des surestaries liées au séjour, Les opérateurs économiques agréés bénéficient de facilitations au dédouanement, notamment : la facilité d'accès aux procédures douanières simplifiées ; la réduction du nombre de contrôles physiques et documentaires ; le traitement prioritaire des marchandises en cas de contrôle ; l'orientation des marchandises, selon le cas, vers le circuit de dédouanement sans contrôle immédiat ou vers celui du contrôle documentaire, prévus à l'article 92 de la loi n°79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée.

CHAPITRE 04

Chapitre 4 : L'impact de la libéralisation du commerce extérieur sur le transport maritime

Chapitre 4 : L'impact de la libéralisation du commerce extérieur sur le transport maritime

Section 1 : L'entreprise portuaire d'ANNABA (EPA)

I. Historique

La rade d'Annaba est connue depuis des millénaires. La position bien abritée du golf de Annaba, la fertilité des plaines qui s'étendent au sud du virage les facilités de communication qu'offrait la vallée de Seybouse ont très tôt attiré les marchands et favorisé la création d'une grande agglomération sur cette partie de l'Afrique du Nord. Les premiers éléments du port consistaient en un embarcadère situé à l'abri de l'éperon rocheux dit « Pointe Cigogne » et une petite cale de halage à proximité.

Au début des années soixante, d'autres travaux d'aménagement visant à adapter les infrastructures aux nouvelles technologies des transports, ont été entrepris, dont le dernier en date est la mise en exploitation du terminal polyvalent RO/RO Conteneurs à la fin du second semestre de l'année 1997.

II. Présentation du port d'Annaba

1. Situation géographique

Le port d'Annaba est situé sur la cote, il est l'un des premiers ports de commerce de l'Algérie. C'est à la fois un port commercial et un port industriel avec des industries métallurgiques et d'engrais implantés à l'intérieur même et tout autour du port son champ d'influence s'étend sur 12 Wilayas représentant près du quart de la population totale du pays.

Il est situé au point d'intersection d'importants réseaux routiers et ferroviaires qui lui assurent une excellente fluidité.

Enfin, l'Aéroport international de ANNABA, dénommé Rabah Bitat est situé à seulement onze (11) km des installations portuaires.

L'entreprise portuaire d'Annaba (EPAN) est une entreprise de services organisés en Entreprise Publique Economique, Société par Actions depuis le 28 Février 1989.

Son capital social de trois milliards de dinars algériens est détenu à 100 % par la Société de Gestion des Participations de l'Etat- Ports-SOGEPORTS.

FICHE SIGNALÉTIQUE :

Longitude Est – 07° 47' 03''

Latitude Nord – 36° 54' 11''

Il est abrité à l'Ouest par le mont Edough, au Nord par le promontoir du Cap de garde, au Sud par les dunes qui se prolongent vers l'Est jusqu'au Cap Rosa.

-ACCES AU PORT :

Avant port : Passe principale de 245 ml de largeur et 13, 5 m de profondeur.

Grande Darse : Passe « Babayaud » de 250 ml de largeur et 12,5 m de profondeur.

Petite Darse : Passe « Cigogne » de 183 ml de largeur et 12,5 m de profondeur.

-BASSINS DU PORT :

Bassin avant port : 45 ha d'une profondeur de 12, 8 m.

Grande Darse : 40 ha d'une profondeur de 10 à 12,5 m.

Petite Darse : 09 ha d'une profondeur de 7 à 10,5 m.

-DONNEES PHYSIQUES :

Vents dominants Nord-Ouest et Ouest en toutes saisons.

Marée semi-diurne : 20 à 40 CM

SIGNALISATION MARITIME :

Phares et balises:

Phare "RAS EL HAMRA" du cap de garde doublé d'un radio phare : 36°58' 05" Nord 07° 47' 11" Est.

Phare "RAS ROSA" du cap Rosa 36°56'09" Nord 08°14'14" Est

Feu du "Fort Génois"

Signaux d'accès:

02 feux de part et d'autre de la passe principale

02 feux de part et d'autre de la passe de la grande darse

INFRASTRUCTURES PORTUAIRES :

- ♦ Postes à quai : 23
- ♦ Linéaire de quai : 3.685 ml.

QUAI NORD :

Longueur totale: 1.060 ml

Surface d'entreposage:

Couvertes: 5.800 m²

Surfaces non couvertes : 49.000m²

Terrains nus : 96.000 m²

Postes à quai: 07

Poste destiné aux céréales :

Capacité d'ensilage de 16.000 tonnes et il équipé de deux portiques .

Poste destiné au sucre en vrac et huile végétale :

Relié aux installations de stockage par deux bandes transporteuses d'une capacité de 14.000 tonnes.

Postes destinés aux « Général cargo »

Trafic de marchandises générales et diverses sous tout type de conditionnement.

QUAI SUD :

-Postes concédés

Longueur totale:1.845 ml

Postes à quai: 09

1. MITTAL STEEL :

Importation de charbon, coke et minerai de fer.

Importation et exportation des produits sidérurgiques et métallurgiques.

Exportation de goudron.

2. FERPHOS:

Exportation de phosphates

3. ASMIDAL

Exportation d'ammoniac et UAN et importation de potasse et de l'urée en vrac.

4. NAFTAL

Déchargement fuel, produits pétroliers et chargement des huiles usées pour l'exportation.

-Poste destiné aux car-ferries (Gare Maritime) :

Longueur 350 ml.

La gare maritime est constituée de 3 espaces :

1. espace de 4.000 m²: Transit des passagers sans véhicules.
2. espace de 3.000 m² : débarquement des passagers avec véhicules
3. espace de 4.000 m² : embarquement des passagers avec véhicules.

Terminal polyvalent RO/RO – Porte conteneurs

Longueur totale : 460 ml.

Tirant d'eau 8,5 m

Superficie totale: 10ha dont 8,6 ha de zone de stockage. Ce terminal peut recevoir des conteneurs de 20 et 40 pieds y compris les conteneurs frigorifiques.

***Présentation :**

L'entreprise portuaire d'Annaba a pour objet social la gestion du domaine public portuaire et son corollaire : l'exercice des opérations de police et de sécurité relatives au mouvement de la navigation et à la préservation et sauvegarde du dit domaine public portuaire.

Ce dernier est constitué de :

- 1-Des plans d'eau
- 2-Des terre-pleins, hangars, magasins ;
- 3-Divers locaux à usage administratif et commercial.

La gestion du domaine public portuaire s'effectue de manière directe pour les plans d'eau, l'affectation des postes à quai aux navires et l'utilisation des terre-pleins et hangars.

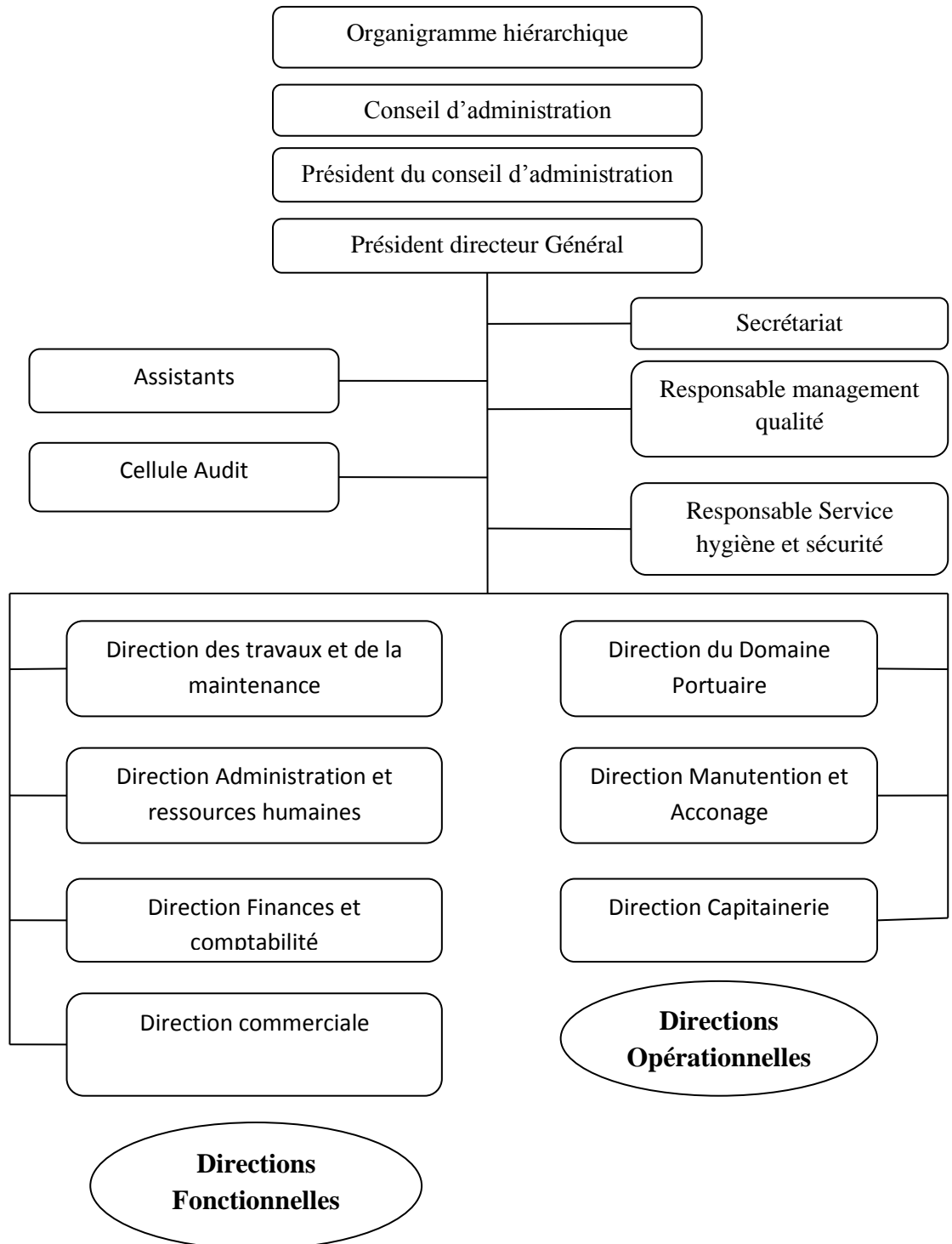
De manière indirecte, cette gestion revêt la forme de la concession. Elle concerne notamment les grandes entreprises industrielles.

Outre, la gestion du domaine public, l'entreprise exerce des activités de service se rapportant à :

- L'assistance aux navires : pilotage, remorquage, lamanage ;
- La manutention des marchandises : le chargement et le déchargement des navires ;
- L'acconage des marchandises : la réception, l'entreposage, la préservation et la livraison (remise) des marchandises.

2. Organisation de l'entreprise

Figure : Schéma organigramme présentant l'organisation de l'entreprise portuaire de Annaba.



Source : <http://www.annaba-port.com/organigramme.php>.

2.1. Direction des Travaux et de la Maintenance

La direction est composée de quatre (04) départements et d'assistants :

- Département travaux.
- Département maintenance.
- Département approvisionnements et marches.
- Département technique.

Des assistants chargés par le directeur des travaux et de la maintenance d'accomplir entre autres, les missions suivantes :

- ✓ Faire des études et traiter des dossiers spécifiques liés aux activités de l'entreprise.
- ✓ Des missions ponctuelles en coordination avec les structures internes de l'entreprise et/ou avec des organismes externes, le cas échéant.
- ✓ La tenue du fichier des investissements et du suivi des mouvements des équipements mis à la disposition des différentes structures par :
 - La codification, l'affectation, le suivi physique des mouvements et le suivi des opérations d'inventaire.
 - L'organisation des opérations d'assainissements et la coordination avec les structures utilisatrices pour la présentation des dossiers de réforme.
 - L'établissement des décisions de réforme après examen par la commission de réforme.
 - L'organisation en coordination avec la commission AD-HOC désignée, des opérations de ventes aux enchères.

2.2. Direction Administration et Ressources Humaines

La DARH est organisée en quatre 04 départements :

- Département du personnel.
- Département recrutement et formation.
- Département des affaires générales.
- Département des affaires juridiques.
- Assistant.

2.3. Direction Finances et Comptabilité

Au plan conceptuel et d'aide à la prise de décision ; un assistant auprès du directeur des finances et de la comptabilité dont les attributions se présentent comme suit :

- Il élabore les dossiers spécifiques avec les départements concernés,

- Il examine périodiquement les comptes et présente des propositions au DFC pour les régularisations, redressements et assainissement nécessaires pour l'aboutissement à une image fidele de la situation financière et patrimoniale des comptes,
- Coordonne les travaux d'élaboration du budget,
- Coordonne la gestion de la DFC dans le domaine informatique,
- En relation avec le DFC contribue aux travaux de conception et ceux à soumettre au conseil d'administration et au commissaire aux comptes,
- Se charge de tous les dossiers qui lui sont confiés directement par le DFC.

Au plan opérationnel :

- Département comptabilité ;
- Département recouvrement ;
- Département finance.

2.4. Direction Commerciale

La direction commerciale est organisée en quatre départements :

- Le département commercial et marketing.
- Le département informatique.
- Le département études, analyse et portefeuille.
- Le département communication et relations publiques.

2.5. Direction du Domaine Portuaire

La direction du Domaine Portuaire est organisée en trois (03) départements :

- Département gestion du domaine et installation.
- Département conservation du domaine.
- Département silos.

Et deux bureaux :

- Bureau de facturation.
- Bureau des statistiques.

2.6. Direction Manutention et Acconage

La direction de la manutention et de l'acconage est composée de quatre départements :

- Un département manutention.
- Un département acconage.
- Un département terminal a conteneur.
- Un département facturation.

2.7. Direction Capitainerie

La direction se compose de trois départements :

- Le département mouvement police et sécurité.
- Le département aide a la navigation.
- Le département sureté interne d'établissements.

Ainsi que :

- Un bureau de sureté portuaire.
- Un bureau facturation.
- Une station de pilotage.

Voir Annexe (2).

III. Les activités de l'entreprise portuaire de Annaba

1. Gestion du Domaine Public

L'entreprise Portuaire d'Annaba assure :

- ✓ La gestion du domaine public portuaire et son corollaire.
- ✓ L'exercice des opérations de police et de sécurité relatives au mouvement de la navigation, notamment le pilotage et le lamanage.
- ✓ Et a la préservation, sauvegarde et au développement du dit domaine public portuaire.

Le Domaine Public Portuaire est composé d'infrastructures, de superstructures et de dépendances grevées de servitude au profit de la circulation maritime et développement des ports.

Il est constitué :

- Des plans d'eaux.
- Des terre-pleins, hangars et magasins.
- Des divers locaux à usage administratif et/ou commercial.
- Terminal a conteneurs.
- Installations spécialisées (Silo a céréales, Gare maritime, Cale de halage).

Le port d'Annaba dispose également de terminaux et d'installations spécialisés concédés :

- ✓ Terminal pondéreux et produits sidérurgiques.
- ✓ Terminal pétrolier.
- ✓ Poste d'ammoniaque.

La gestion du Domaine Public Portuaire est assurée par les directions de l'exploitation du Domaine et de la Capitainerie.

La Direction de la capitainerie assure une mission de « police et de sécurité » dans les limites de l'enceinte portuaire à l'effet de veiller à la protection et préservation du domaine public portuaire.

Elle assure la régulation des mouvements des navires dans les limites maritimes du port par la mise en œuvre et l'exécution de programmes quotidiens arrêtés par la conférence de placement des navires.

Le pilotage est obligatoire pour l'ensemble des navires à propulsion mécanique d'une jauge brute supérieure ou égale à 150 tonneaux.

2. Manutention et acconage

L'exercice des activités de manutention et acconage ainsi que le remorquage relèvent respectivement de la direction Manutention et Acconage et du service Remorquage :

La Direction de la Manutention effectue les prestations de services qui se rapportent aux opérations de chargement, et de déchargement des navires et « acconage ».

L'Acconage comprend les opérations tendant à assurer la réception, le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées ainsi que le gardiennage, jusqu'à leur embarquement ou leur délivrance au destinataire.

Ces prestations sont exercées dans le cadre des conditions générales fixées dans le cahier des tarifs peuvent faire l'objet de commandes et/ou conventions précises.

3. Service Remorquage

Le service de remorquage offre une assistance technique aux navires à l'entrée et à la sortie du port, en rade, à quai ou en mouvement à l'intérieur du port, de même que les prestations de services : avitaillement en eau.

4. Service de management de la qualité :

Exigences générales :

L'EPAN a établi et documenté le Système de Management de la Qualité dans le présent manuel, les procédures et les processus en référence, l'a mis en œuvre, l'entretient et l'améliore continuellement.

4.1 Identification des processus :

Conformément aux exigences du référentiel ISO 9001 Version 2008, les processus nécessaires au fonctionnement efficace du Système de Management de la Qualité de l'EPAN, sont déterminés et mis en œuvre.

Pour assurer que les services fournis sont conformes aux exigences spécifiées et pour maintenir la démarche d'amélioration continue le SMQ comprend:

- L'engagement de la direction à travers la politique qualité à la démarche de satisfaction clients,
- La manuelle qualité et un recueil de procédures et de documents qualité,
- Des processus identifiés,
- L'organigramme de l'Entreprise,
- Un recueil de normes,
- Le budget prévu pour l'exercice concerné.

Typologie des processus :

Trois types de processus ont été identifiés et mis en œuvre par l'EPAN :

- 1. Processus de management** : ce sont les processus qui déterminent la stratégie et la politique de l'entreprise en matière de qualité. Ils assurent le pilotage de l'entreprise. Les processus de management arrêtés permettent d'établir, documenter et déployer la stratégie et les objectifs afférents aux principaux processus. Ils doivent, également, alimenter d'une manière régulière, le système d'amélioration continue, à travers le suivi et l'évaluation des résultats.
- 2. Processus de réalisation du service** : ces processus sont en contact direct avec le client, et doivent par conséquent veiller à sa satisfaction.

Les processus de réalisation décrivent comment assurer la réalisation des services fournis, en veillant à une utilisation optimale des ressources et à une prise en charge effective des exigences des clients.

- 3. Processus de soutien** : ils contribuent au bon fonctionnement des processus de réalisation du service. Ils contribuent, en dispensant les activités connexes, par la mise à disposition des ressources nécessaires, au bon déroulement de l'ensemble des processus de l'Entreprise.

Chaque processus est sous la responsabilité du responsable du processus (Directeur de structure) assisté par un pilote et un correspondant qualité, et a ses propres indicateurs de suivi définis au niveau du Tableau de Bord qualité.

Ces processus sont représentés dans la Cartographie jointe en annexe, leurs interactions sont définies au niveau des fiches processus (recueil des documents) et une matrice d'interaction annexée au présent manuel.⁽¹⁵⁾

(15) : <http://www.annaba-port.com/presentation.php>

Section 2 : Etude de l'impact de la libéralisation du commerce extérieur sur le transport maritime

I- L'impact de la libéralisation sur la flotte et les compagnies nationales

A- L'impact de la libéralisation sur la flotte :

1- la situation de la flotte algérienne après l'indépendance :

Avoir une flotte nationale permet d'assurer les approvisionnements vitaux en cas de crise ou de conflit. Une capacité propre de transport maritime permet également au pays d'éviter la dépendance des transporteurs étrangers. Le besoin de se doter d'une marine marchande est né le lendemain de l'indépendance, c'est un moyen d'affirmer la souveraineté nouvellement acquise et permet d'atteindre une autonomie publique et une indépendance économique.

L'Algérie a opté pour une économie socialiste, aussi la CNAN est un armateur de l'Etat, elle jouit d'un quasi monopole. Mais au cours de dernières années, le gouvernement algérien a mené des profondes réformes pour améliorer le système de transport maritime basé sur la libéralisation et la démonopolisation des activités économiques et commerciales et la participation accrue du privé national et international à ces activités, mais cette politique a engendré des effets divers pour la flotte et les compagnies nationales.

On se dotant d'une flotte de commerce, il est apparu vital à l'Etat algérien de réduire l'accord colonial concernant le monopole du pavillon français. Posséder une flotte nationale permet d'atténuer les effets de domination exercés par les armateurs étrangers, de promouvoir les échanges de certains produits, de faciliter le contrôle de taux de fret et d'apporter ou économiser des devises.

. La flotte marchande :

L'approche concernant l'étude des transports maritimes, se fera dans un cadre spécial, donc géographique. C'est une géographie des routes maritimes et des ports.

Une flotte marchande peut être l'objet d'une étude géographique ; puisqu'elle participe, au même titre que les flux qui l'animent, les routes qui la dirigent et, les ports qui l'accueillent, à la structuration de l'espace. L'approche géographique consiste à connaître la relation de l'espace avec ses acteurs. La géographie des transports tient compte de la formation des coûts, les incidences des stratégies de développement. Il ne s'agit pas de quantifier les flux mais plutôt de les qualifier et connaître les conséquences spéciales de telle ou telle évolution.

L'objectif d'un armateur est de maîtriser l'espace dans lequel il évolue et s'il en a les moyens, il ira à la conquête d'un nouveau.

Dans le cas de l'Algérie, c'est un armement d'un pays en développement, donc avec une flotte modeste et une base financière mince, aggravé ici par le fait que c'est un armement d'Etat et celui-ci comme tout agent économique peut se tromper.

Nous verrons donc les moyens à mettre en œuvre pour qu'il puisse mieux maîtriser son espace et assurer sa pérennité. L'approche méthodologie adoptée consiste à connaître le comportement des acteurs (protectionnisme maritime, puissance navale, etc.) pour l'exploitation et la maîtrise de cet espace.

. La pénétration de l'avant pays par la flotte nationale :

Le rôle d'un armement consiste à relier les espaces continentaux afin de satisfaire les besoins d'échanges des personnes et des marchandises. Il gère un réseau maritime, caractérisé par les routes et les ports qu'il fréquente. Sa performance dépend de deux facteurs : l'étendue de son réseau et son offre de services multimodaux.

Dans le cas de l'armement algérien, son réseau maritime est régional, en l'occurrence méditerranéenne. Avec une flotte modeste, il ne peut pas prétendre d'introduire dans le réseau maritime mondial ni rivaliser avec ses concurrents présents sur la desserte. Nous n'étudions pas le cabotage national car il n'entre pas dans une logique de concurrence internationale.

La ligne régulière est un service de transport maritime de marchandises diverses, destinée à l'ensemble des chargeurs. Elle assure des départs réguliers avec un itinéraire et des horaires fixes nous verrons donc le réseau maritime dans lequel il évolue, se que sous-entend l'étude de l'activité de lignes régulières parce qu'elle s'inscrit dans la durée..

Parallèlement à son évolution, la CNAN a étendu son réseau de lignes régulières. A une fréquence mensuelle, elle dessert les Etats-Unis (Houston, Lake Charles Boston), l'Afrique (Libreville, Abidjan), le moyen orient (Dubai, Djedda), et l'Europe avec des dessertes multiples.

L'ouverture des lignes régulières à destination de l'Afrique noire et du Moyen-orient, n'obéit pas à une logique économique mais volonté politique, avec pour objectif de développer les relations Sud-Sud. En revanche, la ligne maritime à destination des USA a précédé à l'établissement des courants commerciaux. Cette présence fait suite aux récents accords commerciaux entre les USA et l'Algérie : près de 2.2 Md dollars pour l'achat de produits américains, dont notamment 800 millions de dollars de produits alimentaires, le reste portant sur les biens d'équipements et de services. Ainsi la maîtrise des dessertes maritimes permet une diversification géographique plus aisée des échanges commerciaux. Notons néanmoins que malgré cette diversification, l'Europe notamment méditerranéenne demeure l'avant-pays maritime le plus important. L'UE est le premier partenaire commerciale de l'Algérie. De ce fait, il s'est tissé entre eux, une toile de lignes régulières, tant pour le fret que pour les passagers.

. Une flotte nationale : outil du commerce extérieur

Les flottes de commerce occidental ont bâti leur prospérité au siècle dernier sur le trafic à l'intérieur de l'empire colonial qui leur revenait parce qu'elles bénéficiaient du privilège du pavillon mais les temps ont changé, de nombreux pays en développement se dotent d'une flotte du commerce, leur part est marginale, mais ils s'efforcent de lui donner vie. L'existence d'une marine marchande intéresse tous les états. Pour les pays développés, cette marine n'assure pas seulement les approvisionnements, elle affirme aussi un certain niveau de puissance politique et de présence en mer. Pour les pays en développement, la marine marchande apparaît comme une garantie de leur indépendance, une étape de leur développement, une marque de maturité. Les principales motivations qui ont poussé les PVD à se doter d'une flotte de commerce reposent pour l'essentiel sur les arguments suivants : les raisons de prestige et de souveraineté nationale, la volonté d'indépendance économique, la nécessité d'équilibrer la balance des paiements, l'influence exercée au sein des conférences maritimes, la promotion des exportations, la diversification de l'emploi...un navire national permet d'assurer les approvisionnements en cas de crise. Cependant, la fin de la domination politique n'a pas toujours coïncidé avec la fin de la domination économique : ainsi, la nouvelle compagnie n'a pas pu s'implanter immédiatement dans le trafic des lignes régulières, c'est l'ex-puissance coloniale qui continuait à canaliser la plupart du commerce extérieur de l'ex-colonie.

Néanmoins, la CNAN a commencé à participer au trafic de lignes régulières avant la négociation du code de conduite des conférences. Participer à ce trafic, c'est non seulement s'investir d'un attribut des anciens maîtres mais c'est aussi affiché dans les ports lointains, une manifestation visible de prestige. Si les questions de souveraineté, de protection économique ou de maîtrise des approvisionnements plaident à l'évidence en faveur d'une flotte nationale, il n'en demeure pas moins que la recherche du profit est la motivation essentielle pour un armateur.

L'Algérie dépendait des longues années du régime de partage des cargaisons souvent limitées à des relations bilatérales, des accords de type 50/50. Par ailleurs, on constate la chaque semaine entre Valence- Marseille- Oran et Alger avec le « PETRA », 278 EVP, une seconde ligne relie Marseille et Alger avec le « BALTIC », 278 EVP. Enfin, la prédominance des services conventionnels en sortie du Nord et l'abondance de services rouliers au départ des ports de la Méditerranée. En effet, les navires offrent une grande flexibilité puisque leurs besoins en superstructures portuaires sont limités.

En fait, un nombre considérable des compagnies maritimes européennes participe d'une façon directe ou indirecte, dans l'approvisionnement des ports nationaux. La compagnie maritime française Sud Cargo est un acteur majeur des relations entre les ports méditerranéens et ceux du Maghreb, elle dessert les trois pays de cette région. Sur l'Algérie, elle propose plusieurs liaisons hebdomadaires par navires rouliers. Une ligne est assurée troisième ligne axée sur le conventionnel et nécessairement un transport « port a port ». Les navires sont adaptés aux ports algériens, ils sont équipés de moyens de déchargements (Grues et portiques) pour palier les défaillances des ports. Vu la proximité géographique, les coûts de transport demeurent élevés. En revanche, les tarifs élevés sur l'Algérie se justifient par déséquilibre qualitatif du trafic dans les deux sens, dû aux problèmes portuaires en Algérie, et la protection du marché par les accords bilatéraux, la détermination du réseau des lignes régulières de l'armement algérien prouve une dimension nationale, son capacité a réalisé des trafics tiers (inter- ports étrangers), dû a la faiblesse de son outil naval. Dans le secteur algérien, les armateurs s'orientent essentiellement vers des navires polyvalents et très vides.⁽¹⁶⁾

(16) :Kheyar.M et Zerouklane.N «La politique maritime algérienne apres la liberalisation du commerce exterieur », université de bejaia - licence en sciences economiques 2008

Les mesures protectionnistes prises par l'Algérie :

En Algérie, les mesures protectionnistes sont multiples : les sociétés nationales doivent acheter FOB de manière à favoriser l'acheminement de leur produit sous pavillon national. Cette pratique est valable aussi bien pour le trafic de ligne, que pour le tramping. La consignation des armements étrangers est gérée par une société d'Etat, les cargaisons du départ d'Algérie sont chargées en priorité sur des navires battant pavillon algérien, les autres navires repartent à vide vu la faiblesse des exportations algériennes. Les transporteurs étrangers sont pénalisés par des taxes discriminatoires, des frais portuaires élevés. L'armement national a des agences commerciales à l'étranger alors que la réciproque est manifestement impossible. Pendant un certains temps, il y'avait une orientation de certaines cargaisons dites gouvernementales au profit du pavillon national. Voilà autant de pratiques protectionnistes appliquées sans discernement par les autorités gouvernementales qui ne tiennent pas toujours compte des réalités du transport maritime et qui sont perçue par tous les opérateurs comme des contraintes. Parce que le meilleur moyen pour la CNAN d'obtenir la préférence de la part des chargeurs est sans aucuns doutes de leur offrir des conditions de qualités, de services et des prix plus attractants.

Face à ces forces rampantes du protectionnisme, le chargeur algérien (notamment le privé), est un véritable otage, ou du moins un administré de monopole d'Etat et non le client de prestataire de service public. Il est confronté à plusieurs monopoles qui lui imposent toutes leurs conditions, chaque intermédiaire impose ses délais, ses prix imprévisibles et ses procédures administratives. Cette politique va à l'encontre du principe d'égalité des pavillons, selon lequel le chargeur peut choisir n'importe quel fréteur qui lui offre les conditions économiques les plus attractives indépendamment du pavillon de celui-ci.

2 - la structure de la flotte nationale :

L'Algérie s'est efforcée dès son indépendance de posséder une flotte maritime. Cette dernière est mise sous contrôle d'une société d'Etat, la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN). La possession d'une flotte maritime se veut une affirmation d'une indépendance politique nouvellement acquise et d'une volonté de desserrer les liens de dépendance aux armateurs étrangers. A sa création, la CNAN n'a pas intégré au trafic de lignes régulières qui demeure sous le contrôle des armateurs français jusqu'au moins les années 70. Depuis, la flotte nationale ne cesse de se développer et se de diversifier vers toutes les activités liées directement à l'économie nationale. A l'heure actuelle, le pavillon national est confronté aux contraintes de vieillissement, du déséquilibre dans le trafic maritime, de réglementation et de fonctionnement et enfin de contraintes liées à l'activité portuaire. C'est à ce stade de réflexion que nous avons intégré cette section. Nous verrons, les différents armateurs nationaux, la structure et le tonnage de leurs navires.

. Les armateurs nationaux :

La possession d'une flotte maritime était depuis longtemps signe de souveraineté et de puissance tant pour les pays en voie de développement (PVD) que pour les pays développés. Pour ces derniers, elle est le moyen d'affirmer leur puissance politique et leur présence en mer.

~~De leur part, les PVD, la possession d'une flotte est motivée par «les raisons de prestige et de souveraineté nationale, la volonté d'indépendance économique, la nécessité d'équilibrer la balance des paiements, l'influence exercée au sein des conférences maritimes, la promotion des exportations, la diversification de l'emploi... »~~

Pour le cas de l'Algérie, la création d'une flotte marchande a pour mission principale, d'atteindre les objectifs macro-économiques suivants :

- La sécurité des approvisionnements, notamment en produits stratégiques ;
- L'action à la baisse sur les taux de fret pratiqués par les armateurs concurrents des pays tiers dans le commerce bilatéral de l'Algérie.

La véritable constitution d'une flotte nationale a commencé à partir du début des années 70, notamment celle destinée au trafic du vrac sec et des hydrocarbures (pétroliers, cargos, pinardiers, méthaniers et ammoniaqués). Toutefois, le taux de couverture du commerce extérieur était faible, mais il a connu une forte croissance entre 1970 et 1980. Selon SARI Djilali, « la part totale de la flotte nationale dans le commerce extérieur, elle n'a cessé de s'accroître en passant de 7,5% en 1970 à 23% en 1980 avec des tonnages respectifs de 3,9Mt à 17,6 Mt en 1980, soit un taux de 351% »

En 2002, le pavillon national ne couvre que 10% des échanges extérieurs de l'Algérie hors hydrocarbures, soit un recul important par rapport à 1980. Ce recul se confirme dans la diminution du nombre de navires toutes catégories confondues, passant de 130 unités à 67 unités entre 1981 et 2002. Cela en dépit de l'appui de l'Etat en tant que propriétaire du pavillon, le monopole du cabotage national et le trafic externe réservé à la flotte nationale. Cette dernière est limitée au trafic méditerranéen, à l'exception de quelques lignes maritimes Algérie- USA, Algérie - la cote Sud Ouest du continent Africain (Abidjan et Libreville) et Algérie - Moyen-Orient.

Ces deux dernières destinations son dues à des accords bilatéraux et expriment la volonté de développer les relations Sud Sud au détriment de la logique économique et commerciale, ce qui pèse lourdement sur la rentabilité de la flotte nationale.

Les dessertes assurées par la flotte nationale ne reflètent pas la diversité de l'avant-pays de l'Algérie, qui entretient des relations commerciales avec presque toutes les régions du monde. La limitation aux dessertes dans le bassin méditerranéen s'explique par la polarisation des échanges extérieurs de l'Algérie vers l'UE, notamment les pays du sud (France, Italie et Espagne) et les avantages qu'offre la situation géographique des ports des deux rives, par leur position parallèle.

La concurrence dans le domaine du TM, est en outre d'un effet important sur le pavillon national, incapable de s'intégrer au trafic pour le compte des tiers et de revitaliser les concurrents présents sur les mêmes itinéraires.

La société nationale de transport maritime (SNTM/CNAN), chargée du transport de marchandises générales, détient 42 unités en 2002, avec un tonnage en tpl qui représente 53,32% du total de la flotte nationale, soit 535 834 tpl. Elle possède plusieurs lignes qui relient les ports de la Méditerranée, notamment français et espagnols tel que le port de Marseille, de Barcelone et de Valence. Cette flotte effectue aussi des traversées vers les ports de l'Atlantique (Anvers et Rouen). La CNAN favorise pour ses services, le port d'Alger et d'Oran et les dessertes sur les autres ports sont considérés secondaires.

B- l'impact de la libéralisation sur les compagnies et le pavillon national :

Au début des années 90, l'Algérie a opté pour une nouvelle politique économique et commerciale, cette politique ce manifeste par le désengagement de l'Etat de la sphère économique et l'ouverture au capital privé. L'activité maritime n'a pas échappé à cette logique, les compagnies nationales semblent arriver à bon port, ils ont connus plusieurs péripéties qui ont mis en péril son devenir.

1. L'ouverture du secteur maritime consacrée par le nouveau code maritime algérien (CMA) :

La nouvelle réforme contenue dans la loi n° 98-05 du 25 juin 1998, consiste en l'adaptation de la législation sur le transport maritime et les activités annexes aux exigences de libéralisation et d'ouverture économique. Cette définit les conditions d'exploitation des services de transport maritime et ceux concernant l'exercice des activités annexes telle que : la consignation du navire, la consignation de la cargaison et l'activité du courtier maritime. Elle prévoit un régime de concession pour les services de transport maritime.

Pour ce qui est des services de transport maritime, l'ouverture a fait naître de nouveaux armateurs. Il s'agit de NOLIS et SOTIC pour le transport maritime de marchandises et MORECAN ALGERIE pour les passagers. Leur entrée est faite par une unité chacun.

Selon M. Bousbia « les réformes introduites par le nouveau code maritime comportant un handicap majeur au développement du pavillon national consistant dans les conditions exigées par son article 28 relatif à la nationalité de l'investisseur et à la nationalité des navires »⁽¹⁷⁾.

La révision de cet article en vue d'adapter le secteur à l'environnement économique international pourra attirer les investissements étrangers, notamment dans le cadre de partenariat. Cette dernière s'avère une issue par laquelle le pavillon national pourra profiter des avancées dans le domaine du management que peuvent lui apporter ces investisseurs étrangers.

Cependant, une ouverture sans condition des services de transport maritime et des activités annexes à la concurrence internationale posera une contrainte pour les armateurs nationaux. Une ouverture qui se traduira par le libre accès aux marchés et au trafic international, ce qui rend la compétition très rude

(17) Merzzoug Slimane, « la place de transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia », thèse magistère, université de Bejaia, promotion 2005

. Un contexte qui obligera les armateurs nationaux d'être compétitifs face à des pavillons de libre immatriculation et des armateurs qui ont acquis des avantages techniques et économiques.

Ce défi que le pavillon national est appelé à relever dans un secteur stratégique dans l'économie nationale, le TM, ne parvient que par une rationalité dans les investissements.

D'abord une rationalité sur le plan managérial et fonctionnel, qui inclue le principe de rentabilité économique loin d'exercice sur des lignes maritimes non rentables liées à des accords bilatéraux signés par l'Algérie. L'acquisition des navires spécialisés selon la structure des échanges extérieurs de l'Algérie. La modernisation et l'augmentation du tonnage de la flotte spécialisée dans les hydrocarbures s'avèrent nécessaire tant que l'Algérie dispose d'un marché potentiel et qu'une participation importante dans ce secteur gardera l'avantage pour les produits algériens. Mais la concurrence des flottes de complaisance et des grands armateurs qui disposent de navires géants et modernes, constitue des contraintes pour le pavillon national qui ne dispose pas de moyens financiers et de techniques managériales que nécessitent de tels investissements. En outre, la spécialisation du pavillon national selon la structure des grands tonnages produits importés (produits de consommations et manufacturés), qui génèrent une valeur ajoutée élevée à l'inverse des matières premières, sera plus rationnelle si des incitations seront accordées aux chargeurs nationaux pour négocier des frets au profit du pavillon national.

Le marché que le pavillon national devra prendre en charge, consiste en cabotage national. En effet, ce dernier se limite au trafic des hydrocarbures est caractérisé par un faible tonnage de marchandises et de passagers. Or, le développement de ce type de marché permettra une plus grande connexion entre les zones industrielles installées le long de la façade maritime. Il permettra également, la distribution des surplus de production dégagés dans chaque région vers un autre marché de consommation. En fin, le cabotage pourra substituer le transport terrestre encombré est coûteux.

En résumé, une politique visant le développement du pavillon national doit être réalisée en liaison avec tous les éléments de la chaîne de transport. En effet, la compétitive des armateurs nationaux dépend des installations portuaires qui fournissent des meilleurs services et des coûts moindres, mais également des dessertes terrestres de qualité. Faute de cela, le pavillon national ne pourra pas subsister sur le marché, en raison de son état technique et économique, loin des normes et des évolutions actuelles du TM international.

2. L'ouverture du capital de la CNAN :

La compagnie nationale de navigation (CNAN) a été créée en 1963, « pour remplir les missions assigné par le gouvernement algérien ». La CNAN, devient l'interlocuteur de tous les usagers du transport maritime, elle a l'exclusivité du transport maritime sous pavillon algérien. Elle bénéficie des monopoles du cabotage national, du remorquage, de la manutention, de la consignation. En ce qui concerne l'affrètement des navires, seule la CNAN est autorisé à conclure les contrats d'affrètement.

Après des années de navigation à vue, la CNAN semble arriver à Bon port. Le 4 mars 2007 le conseil des participations de l'Etat (CPE) avait rendu ses conclusions quant à l'avenir de la compagnie maritime nationale. Ainsi, les filiales Cnan-Nord et Cnan-Maghreb line (CML) ont vu l'ouverture de leurs capitaux à hauteur de 49% pour le groupe français Gofast -Aigle Azur et 2% pour son PDG Arezki IDJEROUDEN de nationalité algérienne. Une autre filiale, la Cnan-Med a ouvert son capital à hauteur de 49% pour le groupe Italien Dario Perioli, qui assurera par ailleurs le management de l'entreprise même si le groupe CNAN majoritaire avec

51% des parts sociales. Une autre résolution du CPE a trait au transport maritime de cargaisons homogènes, ou un accord a été trouvé pour la création d'une société de droit algérien à capitaux mixte avec le groupe Jordano-Saoudien/ CTI, spécialisé dans la production et le transport de ciment. La société dénommée international Bulk Carriers sera détenue à hauteur de 49% par Cnan groupe, 49% par le partenaire et 2% par la personne physique de nationalité algérienne Mustapha Laradj. ⁽¹⁸⁾

Les pouvoirs publics n'ont pas omis de souligner que la cession de 2% du capital de ces sociétés à des nationaux a pour objectif de conserver la majorité du capital dans les mains d'actionnaires nationaux et de maintenir ainsi les navires sous pavillon national.

Il y'a lieu de rappeler que Cnan group a vu le jour suite aux décisions du CPE lors de sa réunion du 20 octobre 2003. Cnan group a été créée en janvier 2004 avec un capital de 8 milliards de dinars, dont 43,75% des actions sont détenues par les entreprises portuaires d'Arzew, Alger, Oran, Ghazaouet, Skikda, Bejaia et Annaba.

Pour s'adapter aux nouvelles exigences du marché et lui permettre de jouer un rôle important dans la régulation du marché national des frets, Cnan group a mis en œuvre le processus de vente des navires les plus vieux et les moins rentables. Et pour se mettre au diapason des règles de commercialité qui régissent le marché de transport maritime, Cnan groupe s'est par ailleurs organisé en filiales.

En plus des deux filiales de droit algérien existantes, respectivement dans le domaine de la consignation et de la logistique conteneurs, Nashco et Nasec, 5 autres filiales ont été créées et sont opérationnelles depuis janvier 2005, Cnan Med SPA, filiale transport maritime de marchandises pour la zone Nord Europe et Amérique ; Cnan Bulk SPA, filiale transport maritime à la demande de marchandises homogènes (tramping) et Cnan maintenance Earl, filiale chargée de la maintenance des navires, mais qui va être dissoute, selon le DG de la CNAN.

(18) : « Les fillaes de la CNAN »,El watan économie du 14-20/mai 2007 p2, 3,4

La situation de l'entreprise nationale de transport maritime des voyageurs :

L'ENTMV (Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs) a été créée par décret (N°87-155) le 14 juillet 1987. Le 7 avril 1990, l'ENTMV prend le statut d'Entreprise Publique Economique, sous l'égide de la Holding Services.

➔Missions

L'activité de l'ENTMV s'articule autour de trois axes :

Le transport maritime de passagers et de véhicules

Le transport du fret

Les activités annexes au transport maritime, et notamment :

- La consignation des navires de transport de passagers
- La représentation générale
- La vente de billetterie

➔Moyens

L'ENTMV dispose en propriété de 03 navires et procède à l'affrètement de 02 autres navires en saison estivale ; un [réseau d'agences de billetteries](#), réparties sur le territoire algérien et en Europe du Sud ainsi qu'une structure de consignation dans les ports algériens.

Le nombre de personnes employées au sein des divers services de l'ENTMV est de 1462 , le nombre du personnel navigant est de 927 dont 212 officiers. Cette entreprise est vraiment dans une situation des plus critiques qui appelle des mesures des plus urgentes. La première des priorités, comme l'a si bien déclaré le nouveau PDG, est de mettre un terme à l'immobilisation des navires comme Tassili II, Tarek Ibn Ziad et EL DJAZAIR II. La situation au sein de l'entreprise connaît de graves défaillances touchant non seulement la gestion de la flotte, mais également celle des ressources humaines, notamment du personnel qualifié.

Concernant le marché, le PDG de l'EMTV a souligné que la concurrence était « déloyale » du fait de l'entrée en course de CML, la filiale de la CNAN, en pleine saison, en proposant des prix à moins de 40% des tarifs pratiqués. « Il ne s'agit pas de 10% à 15% de réduction tolérés en pleine saison, mais de 40 à 45% cela devient de la concurrence déloyale qui nous a d'ailleurs pénalisés. Mais l'essentiel pour nous est de préserver notre part de 750000 et 800000 passagers, même si les frais sont exagérés. En 2006, la facture du carburant a atteint 1,4 milliards de dinars, à laquelle il faut ajouter 1,6 milliards de dinars en matière d'emprunt obligatoire. Ce sont des charges énormes que nous supportant et que CML n'a pas, tout comme elle n'a pas à assumer les grands travaux techniques dont nous sommes responsables en tant qu'armateur » conclut monsieur le PDG de l'EMTV.

Analyse :

1) Selon le rapport « Doing bussiness » de la banque mondiale 2011, le cout moyen (hors droit de douane et fret maritime) d'un conteneur à l'importation est de 858 dollars en Tunisie , de 950 dollars en Maroc alors qu'il est facturé à l'Algérie à 1318 dollars , à l'exportation le même conteneur coute en moyenne 733 dollars en Tunisie, 577 dollars au Maroc et 1248 dollars en Algérie ,soit un surcout moyen annuel par rapport aux pays voisins de 400 million de dollars .

2) La CNAN figurait au top des 50 des plus importantes compagnies maritime mondiales (1980/1990) et qui est devenue une compagnie qui agonise en dépit de multiples tentatives de

réanimation , notamment par la création de plusieurs filiale, si la CNAN a perdu l'essentiel de sa flotte c'es parce que les navires ont atteint leurs âge limite (plus de 30 ans et les couts d'entretien de tels navires sont immense et excessifs entre 1.5 e 2 million de dollars) et que l'Etat n'avait pas investit rapidement dans le renouvellement de cette flotte .

3) un rapport rédigé par l'IGF (Inspection générale des finances) remis aux autorités concerné l'année 2013 sur la gestion de la filiale CNAN-NORD (dont le rôle est d'assurer le transport maritime de marchandises de lignes régulière desservant de l'Europe du nord, l'Espagne , la Méditerranée orientale et les USA , quelques griefs qui sont retenus dans le rapport :

-Mauvaise gestion des arrêts technique des navires.

-Opacité dans la conclusion des contrats pour la réparation des navires.

-Gestion anarchique des conteneurs.

-Grave anomalie dans la gestion des comptes d'escale.

-affrètement douteux de bateaux.

- la saisie de plusieurs navires par les douanes de pays étrangers (BARCELONE ,Anvers ,Marseille) qui sont abandonnés dans les ports d'étranger a défaut de certificat de navigabilité.

Ce qui évoque des violations systématiques de la réglementation et de la loi.

4) En l'absence d'une flotte nationale et la descente de la compagnie national maritime a profité principalement à trois transporteurs étrangers ; il s'agit de la CMA—CGM, MSC et MAERSK en sus d'une hémorragie des devises sachant que les armateurs étrangers fixent les prix de transport vers les ports Algériens.

5)l'acquisitions des nouveaux navires et la stratégie de rénovation pour renforcer la flotte marine la stratégie comptera sur le partenariat avec des sociétés étrangères avec un taux de participation de l'Algérie estimé à 51% , la stratégie du secteur se penchera sur la modernisation de la formation des instituts et des écoles pour assurer un personnel qualifié , de même le renforcement les moyens d'intervention en haut mer , et la réalisation des centres nationaux de contrôle de la navigation maritime cette stratégie permettra de mettre l'Algérie en pole position en terme de sécurité et contrôle dans le Méditerranée.

II- L'impact de la libéralisation sur l'évolution du chiffre d'affaire et le trafic maritime

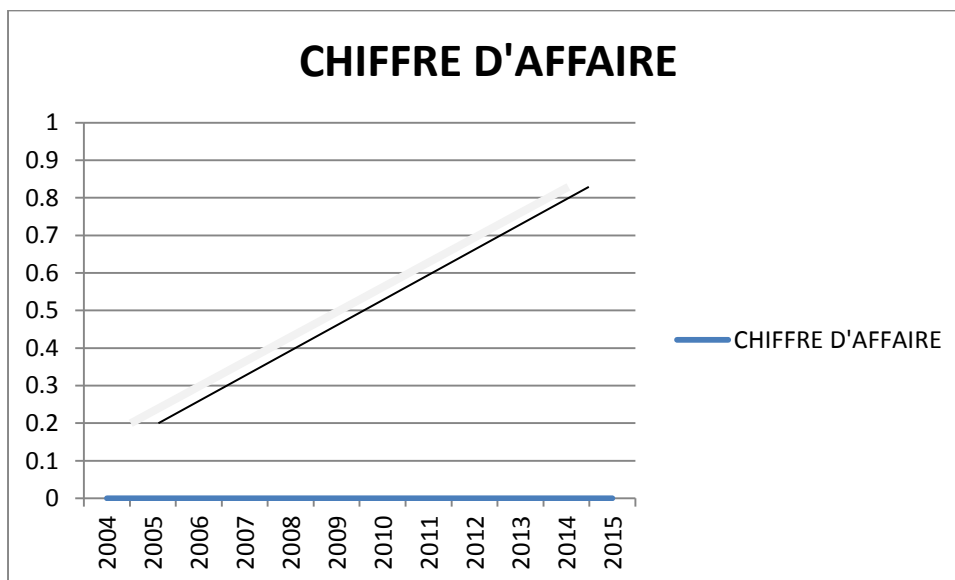
1- L'évolution du chiffre d'affaire :

Pour évaluer l'impact de l'ouverture commerciale sur les recettes du port d'annaba, il est nécessaire de retracer les variations du chiffre d'affaire.

ANNEE	CHIFFRE D'AFFAIRE
2004	767077323.98
2005	1270821448.74
2006	1305895984.33
2007	1345875189.95
2008	1551692378.00
2009	1720890535.45
2010	1888014341.77
2011	2678241027.03
2012	3486091660.99
2013	3752094100.07
2014	4282872092.81
2015	5330229725.16

Tableau 4 : l'évolution du chiffre d'affaire des 10 dernières années

Graphe 6 : l'évolution du chiffre d'affaire



Source : élaboré par nos soins.

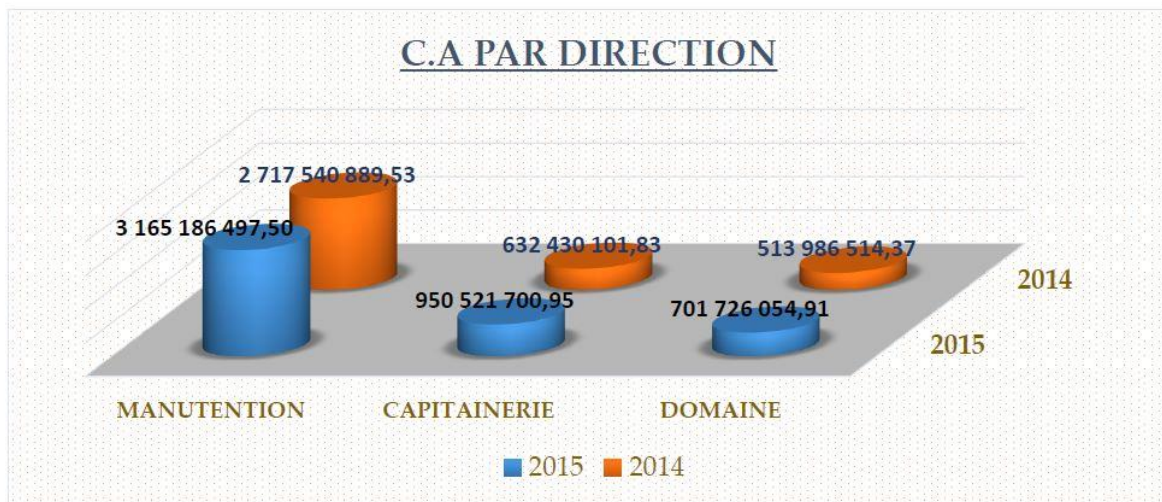
Commentaire :

Cette évolution trouve sa justification principalement dans l'augmentation des produits de gestion courante, opérationnels et financiers (les intérêts sur placement bancaire).

Les produits qui génèrent l'augmentation du chiffre d'affaire sont par ordre :

- Assistance navire ;
- Prestation de manutention ;
- Prestations commerciales qui comprennent :
 - *Temps de séjour ;
 - *Redevance (taxes portuaires) .

Graphe 7 :Le chiffre d'affaire réalisé par direction pour les années 2014/2015 est :



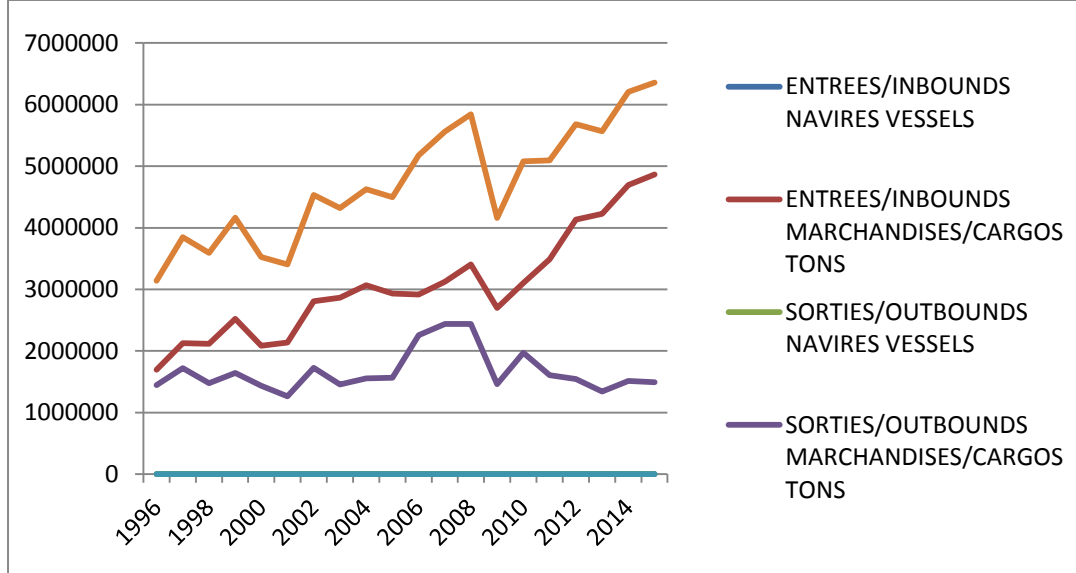
:

2- L'évolution du trafic maritime :

*Rétrospective du mouvement de navigation (1996/2015) :

Tableau 5 : l'évolution des mouvements de navigation

	ENTREES/INBOUNDS		SORTIES/OUTBOUNDS		TOTAL	
	NAVIRES VESSELS	MARCHANDISES/CARGOS TONS	NAVIRES VESSELS	MARCHANDISES/CARGOS TONS	NAVIRES VESSELS	MARCHANDISES/CARGOS TONS
1996	585	1693384	588	1445306	1173	3138690
1997	604	2126562	606	1721946	1210	3848508
1998	612	2114589	603	1479298	1215	3593887
1999	615	2521106	618	1643492	1233	4164598
2000	631	2084064	632	1438233	1263	3522297
2001	619	2135950	622	1266662	1241	3402612
2002	729	2805887	721	1726024	1450	4531911
2003	736	2863622	745	1455100	1481	4318722
2004	756	3069003	753	1555329	1509	4624332
2005	767	2930484	766	1567645	1533	4498129
2006	796	2916716	795	2259033	1591	5175749
2007	820	3124706	819	2436545	1639	5561251
2008	948	3403356	947	2441147	1895	5844503
2009	824	2700628	826	1459520	1650	4160148
2010	896	3106159	896	1970480	1792	5076639
2011	886	3486660	888	1606837	1774	5093497
2012	912	4133772	906	1545419	1818	5679191
2013	922	4226826	924	1342148	1846	5568974
2014	926	4693288	922	1513834	1848	6207122
2015	986	4864132	984	1493781	1970	6357913

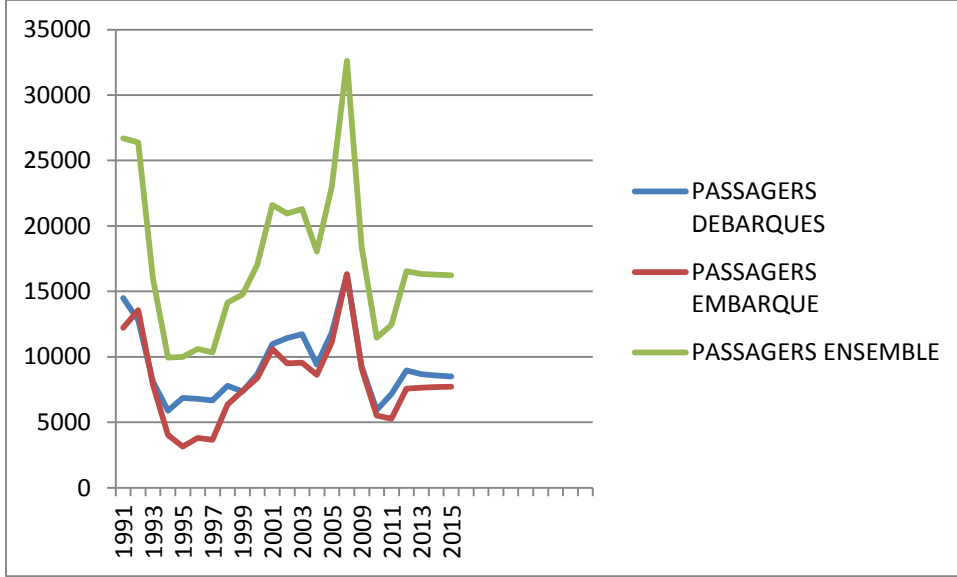


Graphe 8 : l'évolution du mouvement de navigation

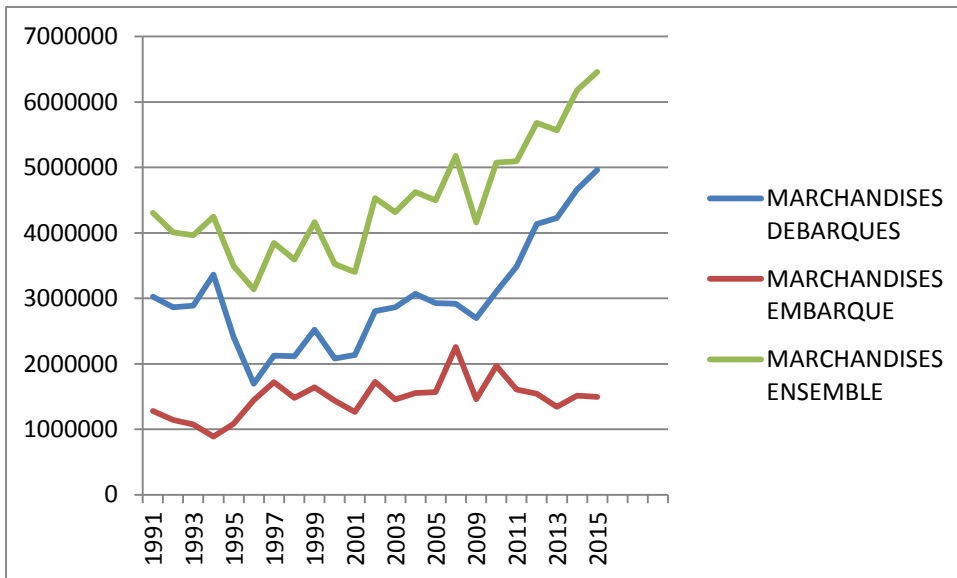
***Mouvement maritime-rétrospective du trafic 1991/2015 :**

	MARCHANDISES				PASSAGERS		
	DEBARQUES	EMBARQUE	ENSEMBLE		DEBARQUES	EMBARQUE	ENSEMBLE
1991	3024936	1281544	4306450	1991	14490	12219	26709
1992	2866248	1142986	4009234	1992	12806	13572	26378
1993	2889168	1075801	3964969	1993	8128	7867	15995
1994	3362070	888360	4250430	1994	5900	4044	9944
1995	2410976	1085055	3496031	1995	6862	3144	10006
1996	1693384	1445306	3138690	1996	6807	3805	10612
1997	2126562	1721946	3848508	1997	6685	3657	10342
1998	2114589	1479298	3593887	1998	7807	6349	14156
1999	2521106	1643492	4164598	1999	7352	7412	14764
2000	2084064	1438233	3522297	2000	8667	8385	17052
2001	2135950	1266662	3402612	2001	10989	10613	21602
2002	2805887	1726024	4531911	2002	11438	9509	20947
2003	2863622	1455100	4318722	2003	11731	9567	21298
2004	3069003	1555329	4624332	2004	9416	8638	18054
2005	2930484	1567645	4498129	2005	11887	11139	23026
2006	2916716	2259033	5175749	2006	16272	16338	32610
2009	2700628	1459520	4160148	2009	9275	9125	18400
2010	3106159	1970480	5076639	2010	5949	5513	11462
2011	3486660	1606837	5093497	2011	7153	5287	12440
2012	4133772	1545419	5679191	2012	8965	7577	16542
2013	4226826	1342148	5568974	2013	8690	7645	16335
2014	4666288	1513834	6180122	2014	8575	7711	16286
2015	4964132	1493781	6457913	2015	8516	7726	16242

Tableau 6 : Mouvements maritimes du trafic



Grphe 9 : trafic des passagers

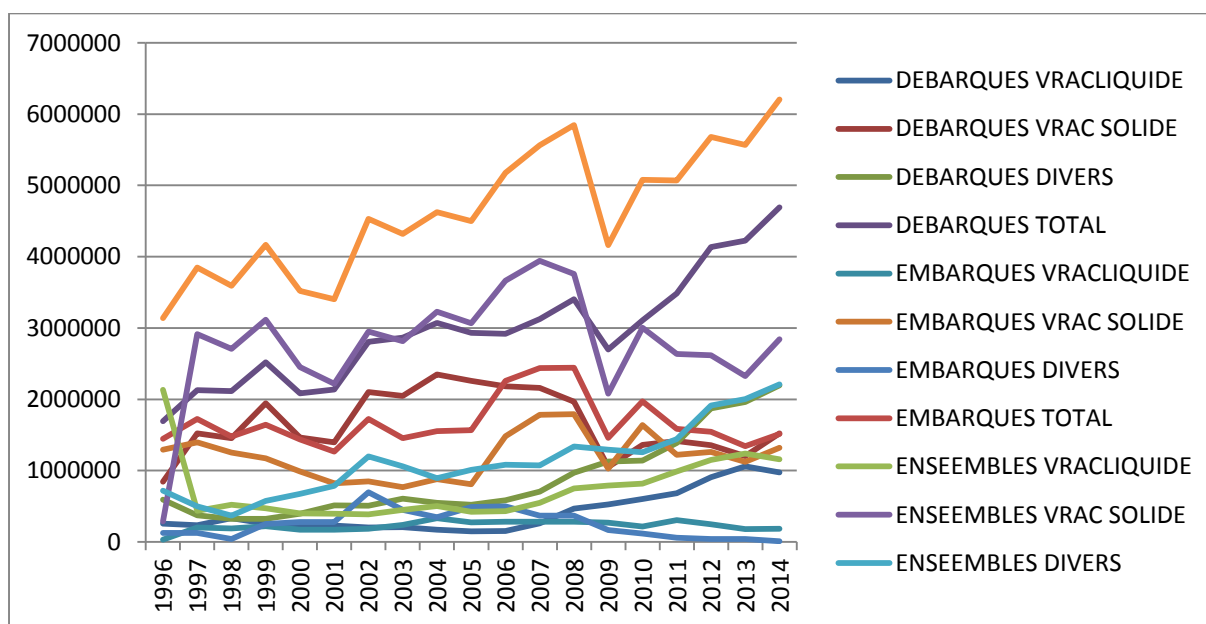


Grphe 10 : trafic des marchandises

***Rétrospective du trafic par mode de conditionnement (1996/2015) :**

Tableau 7 : Trafic par mode de conditionnement

	DEBARQUES				EMBARQUES				ENSEMBLES			
	VRAC LIQUIDE	VRAC SOLIDE	DIVERS	TOTAL	VRAC LIQUIDE	VRAC SOLIDE	DIVERS	TOTAL	VRAC LIQUIDE	VRAC SOLIDE	DIVERS	TOTAL
1996	255710	843365	594309	1693384	29819	1291574	123913	1445306	2134939	285529	718222	3138690
1997	231841	1521030	373691	2126562	202553	1394099	125294	1721946	434394	2915129	498985	3848508
1998	332988	1456462	325139	2114589	186761	1251364	41173	1479298	519749	2707826	366312	3593887
1999	254284	1944005	322817	2521106	219238	1171859	252395	1643492	473522	3115864	575212	4164598
2000	226323	1463661	394080	2084064	170940	989724	277569	1438233	397263	2453385	671649	3522297
2001	227674	1397259	511017	2135950	169051	821011	276600	1266662	396725	2218270	787617	3402612
2002	200936	2099275	505676	2805887	183336	848540	694148	1726024	384272	2947815	1199824	4531911
2003	207936	2047823	607863	2863622	239926	765574	449600	1455100	447862	2813397	1057463	4318722
2004	171449	2348616	548938	3069003	331232	879105	344992	1555329	502681	3227721	893930	4624332
2005	150084	2258730	521670	2930484	272125	806865	488655	1567645	422209	3065595	1010325	4498129
2006	150431	2182419	583866	2916716	281083	1481697	496253	2259033	431514	3664116	1080119	5175749
2007	261475	2159945	703286	3124706	284437	1783824	368284	2436545	545912	3943769	1071570	5561251
2008	465649	1965847	971860	3403356	282730	1792099	366318	2441147	748379	3757946	1338178	5844503
2009	524590	1050599	1125439	2700628	267423	1026560	165537	1459520	792013	2077159	1290976	4160148
2010	603097	1362441	1140621	3106159	213574	1639927	116979	1970480	816671	3002368	1257600	5076639
2011	681613	1414817	1386100	3482530	307245	1222703	57144	1587092	988858	2637520	1443244	5069622
2012	905615	1357487	1870670	4133772	245773	1259391	40255	1545419	1151388	2616878	1910925	5679191
2013	1061591	1204308	1960927	4226826	179756	1122494	39898	1342148	1241347	2326802	2000825	5568974
2014	974607	1521063	2197618	4693288	183395	1320875	9564	1513834	1158002	2841938	2207182	6207122
2015	910339	1624011	2329782	4864132	168086	1321701	3994	1493781	1078425	2945712	2333776	6357913



Graph 11 : l'évolution du trafic par mode de conditionnement.

Commentaire :

Les perturbations du trafic (la baisse et la hausse) dûent à :

-Le gouvernement :

* fixe des quotas pour les importateurs selon les demandes et les régions ;

*fixe un seuil de tarif aux produits de la revente en état.

-Limitation des importations des produits de revente en état ;

-L'équilibre entre la demande et l'offre et le prix de marché ;

-Facilitation des exportations des produits agro-alimentaires ;

-La crise économique ;

-L'extension du port et les espaces de déchargement ;

-Disponibilité des moyens de manutention.

Activité physique portuaire de l'année 2015

1 – TRAFIC GLOBAL :

Unité 1000 Tonnes

TABLEAU COMPARATIF

Postes	Exercice			Ecart en %	
	R. 2014	Prévision	R.2015	R14/R15	R15/P
- EPAn	3 317	3 295	3 543	+6,81%	+7,53%
- Concédés	2 863	2 905	2 815	-1,67%	-3,09%
TOTAL	6 180	6 200	6 358	+2,88%	+2,54%

Source : Direction de Finance et de Comptabilité

Le trafic global réalisé au cours de l'exercice 2015 s'est élevé à **6,358 millions de tonnes** contre **6,180 millions de tonnes** au 31 décembre 2014 soit une progression de **l'ordre de 2,88 % (170 000 tonnes)**

Par rapport l'objectif fixé pour la période l'augmentation est de **2,54%**

Ce trafic global se décompose comme suit :

1- Activité manutention de l'Entreprise : **3,543 millions de tonnes soit + 6,81 %.**

2- Activité manutention des concessionnaires : **2,815 millions de tonnes soit - 1,67 %.**

Il ressort que l'augmentation du trafic global est localisée particulièrement au niveau de l'activité manutention de l'EPAn.

L'activité manutention des concessionnaires a subi un recul de l'ordre de 1,67 % en raison essentiellement des pannes ayant affectés les installations du complexe sidérurgique d'EL HADJAR pour ARCELOR MITTAL et au ralentissement des importations d'hydrocarbures raffinés de l'Entreprise NAFTAL.

Trafic par mode de conditionnement :*U : 1000 tonnes*

Mode de conditionnement	Exercice		Ecart en	
	R. 2014 (1)	R.2015 (2)	Tonne (2)-(1) = (3)	% (3)/(1)
- Vrac liquides	1 131	1 078	-53	-4,69%
- Vrac solides	2 842	2 946	+104	+3,66%
-Marchandises générales et diverses	2 207	2 334	+127	+5,75%
TOTAL	6 180	6 358	+178	+2,88%

Source : Direction de Finance et de Comptabilité

Commentaire

L'analyse du trafic par mode conditionnement confirme la tendance évoquée précédemment marquée notamment par la baisse des vracs liquides (- **4,69 %**).

Le trafic des marchandises générales et diverses poursuit une progression régulière (+ 5,75%) grâce particulièrement à l'augmentation du trafic conteneurisé de plus de 8 %.

TRAFIC CONTENEURISE :

DESIGNATION	Réal 2014 (1)	Pc. 2015 (2)	Réal.2015 (3)	Ecart en %	
				(03)/ (01)	(03)/ (2)
Conteneurs :	157 098	160 000	170 373	+8,45%	+6,48%
Pleins	80 685	85 000	87 736	+8,74%	+3,21%
Vides	76 413	75 000	82 637	+8,15%	+10,18%
Tonnage net	801 303	850 000	833 716	+4,05%	-1,91%

Source : Direction de Finance et de Comptabilité

Le trafic conteneurs a connu une évolution appréciable au terme de l'exercice 2015 en atteignant la barre des **170 000 EVP** :

En termes d'EVP, cette évolution est de l'ordre de 8,45 % (+ **13 275 EVP**) par rapport à l'exercice précédent et de **6,48 %** (+ **10 373 EVP**) par rapport à l'objectif de clôture.

En termes de tonnages nets conteneurisés qui ont atteint 833 716 tonnes, la variation par rapport à l'exercice précédent est de 4,05 % (+ 32 413 tonnes).

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION - EXERCICE 2015 :

Tableau comparatif : (Entrées)

TYPES DE NAVIRES	R. 2014 (1)	Objectif (2)	R.2015 (3)	Ecart en %	
				(3)/(1)	(3)/(2)
Car ferry	19	18	22	+15,79%	+22,22%
Cargos	310	335	299	-3,54%	-10,74%
Céréaliers	39	36	47	+20,51%	+30,55%
Ro/ro	17	24	31	+82,37%	+29,16%
Minéraliers	117	118	99	-15,38%	-16,10%
Pétroliers	125	137	127	+1,60%	-7,29%
Porte-conteneurs	251	245	304	+21,11%	+24,08%
Tankers	48	54	57	+18,75%	+5,55%
TOTAL	926	967	986	+6,47%	+1,96%
TJB à l'entrée	7 314 081	7 024 219	8 397 569	+14,81%	+19,55%

Source : Direction de Finance et de Comptabilité

Commentaire :

L'exercice 2015 a enregistré l'accostage de 986 navires contre 926 pour l'exercice 2014, soit une hausse (+6,47%) (+60 navires).

La prise en charge de ce trafic s'est caractérisée par une amélioration de 2,87% de la durée de séjour à quai qui est passée de 3,83 jours/navire à 3,72 jours/navire durant l'exercice 2015.

La TJB globale à l'entrée s'est chiffrée à **8 397 569 tonnes** contre **7 314 081 tonnes** durant l'exercice 2014, soit un taux d'augmentation important de l'ordre (**14,81%**).

TRAFIC PASSAGERS ET VEHICULES :

Le nombre de passagers ayant transité par le port de Annaba, au cours de l'exercice 2015, s'est élevé à **16 242 passagers** contre **15 955** durant l'exercice 2014, soit une augmentation de **287** passagers.

Par contre, le nombre de véhicules enregistré à l'embarquement et au débarquement a atteint **8 753 véhicules** en baisse de **34 unités** soit **- 0,39 %**.

Par ailleurs, en application des orientations des pouvoirs publics et dans le cadre d'amélioration des conditions d'accueil pour le trafic passager, l'Entreprise Portuaire d'Annaba a inscrit dans sa politique de développement la réalisation d'une nouvelle gare maritime.

Cette dernière sera réalisée au niveau le quai sud (poste1-2) à proximité de la gare ferroviaire de la wilaya d'Annaba avec une double vocation touristique et commerciale.

Ce projet a été lancé et sera livré au courant de l'exercice 2018 permettra une plus grande fluidité du trafic passagers et véhicules tout en améliorant les conditions de réception et départ de voyageurs et de leurs véhicules

QUALITE DE SERVICE :

DUREE MOYENNE D'ATTENTE EN RADE :

La durée moyenne d'attente en rade par navires, enregistrée au cours de l'exercice 2015 a été de 2,05 jour par navire contre une durée de 1.91 jour au cours de l'exercice écoulé soit une légère augmentation de 0,16 jour/navire .

SEJOUR MOYEN A QUAI :

Le séjour moyen à quai par navire est passé de 3,83 jours /navire au cours de l'exercice 2014 à 3,72 jours/navire à la fin décembre 2015.

A ce titre, plusieurs mesures qui ont été prises par l'Entreprise pour l'amélioration du temps de rotations des navires, il s'agit essentiellement :

- Efficacité des mouvements de la navigation des navires à l'entrée et à la sortie.
- Une meilleure utilisation des capacités d'accostage du port d'Annaba.
- Les efforts considérables consentis par l'Entreprise afin d'augmenter les rendements de la manutention et réduire ainsi le temps de traitement des navires .

Questionnaire destiné aux clients de l'entreprise portuaire Annaba

Dans le cadre de préparation d'un mémoire de fin de cycle, pour l'obtention d'un master option Affaire internationale, à l'école des hautes études commerciale- Kolea- ayant pour thème ; **le transport maritime algérien après la libéralisation du commerce extérieur.**

Objectifs de recherche ;

L'objectif de cette recherche est de faire le point sur les principaux changements concernant le cadre juridique en termes de transport maritime, et analyser les points forts et les points faibles des situations des clients avant et à l'instant, et faire sortir l'impact de ses changements.

Q1-Pouvez vous nous présenter brièvement votre entreprise ?

.....
.....
.....
.....

Q2- Vous êtes client de l'EPAn depuis quand ?

.....

Q3- Que pouvez-vous constater comme avantages (facilitations) concernant le nouveau cadre juridique ?

.....
.....
.....
.....

Q4- D'autre part y a-t-il des inconvénients (difficultés) ?

.....
.....
.....
.....

.....

Q5- Préférez vous quelle situation (avant / instant) ?, commentez

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Analyse du questionnaire

Les clients interrogés :

Les Importateurs :

1) EURL YANIS, exercée dans l'activité d'import export produits cosmétique.

Client de l'Entreprise portuaire d'Annaba depuis 2009.

2) Office Algérien Interprofessionnel des Céréales (OAIC) :

Client de l'Entreprise portuaire d'Annaba depuis 1999.

Les exportateurs :

1)NAFTAL , chargée de la distribution des produits pétroliers.

2)ASMIDAL , spécialisées dans la production d'engrais, d'ammoniac et d'autres produits de fertilisation.

D'après les réponses des clients sur le questionnaire établi, on a constaté les résultats suivants :

En ce qui concerne les importateurs :

- ⇒ ils bénéficient du circuit vert (une procédure douanière qui a pour objet de réduire les délais de délivrance des bons à enlever)
- ⇒ L'Opérateur agréé économique, qui porte sur les facilités accordées aux clients ayant un titre d'OAE, en matière de procédures douanière et fiscales ainsi que sur ses engagement relatifs à la sécurité.
- ⇒ D'autre part, les inconvénients et difficultés, le système de quotas pour les importateurs de revente en état , la sur taxation pour les importateurs des produits qui existent déjà sur le marché national.

En ce qui concerne les exportateurs :

- ⇒ le projet de la baisse de l'IBS (impôt sur bénéfice de société) , et la TAP (taxe sur l'activité professionnelle)
- ⇒ La mise en place des guichets unique (un système qui permet aux exportateurs de fournir l'information à un seul organisme).

La situation préférée pour la totalité des interrogeant malgré les difficultés légers est l'actuelle car elle est de plus en plus fluide et favorise les échanges commerciaux, et les facilitations en terme de réglementations du transport maritime améliore d'une année à une autre.

Conclusion générale :

En règle générale, l'ouverture commerciale est indissociable d'un programme global de modernisation de l'économie qui touche non seulement à la poursuite et à l'approfondissement des réformes mais qui s'étend également à la qualité de la gouvernance économique et commerciale. Cette ouverture commerciale ne peut être bénéfique pour un pays que si elle est associée à une stratégie de développement de l'investissement direct international. L'entrée en vigueur de l'accord de libre échange avec l'union européenne et les perspectives prochaines d'accession à l'OMC sont en principe des facteurs favorables au développement des investissements étrangers.

L'ouverture commerciale réhabilite les droits de douanes comme instrument fondamental de protection des productions locales, par l'amélioration de la qualité d'inspection douanière, lutter contre la contrebande et protéger l'industrie locale, faciliter les échanges commerciaux pour les importateurs, les exportateurs dans les zones portuaires, et accélérer les processus de vérification et de dédouanement.

Cette ouverture commerciale a mis directement en concurrence les productions locales avec les produits importés sans mesures de soutien, de protection ou d'accompagnement efficaces. Certes

des mesures de protection conjoncturelles ont été prises pour réduire la pression de la concurrence externe sur l'industrie locale mais sans impact structurelle et durable sur le développement de la compétitivité des entreprises industrielles, en particulier celles du secteur publique.

Toutes fois, la situation montre que l'ouverture commerciale n'as pas encore produit les effets positifs attendus sur la structure des échanges extérieurs et la diversification de l'économie nationale demeure encore un objectif à atteindre : les exportations d'hydrocarbures continuent à représenter l'essentiel des ressources externes du pays, les exportations hors hydrocarbures demeurent marginales et traduisent la faible compétitivité externe des entreprises nationales qui, par ailleurs, ont des difficultés à affronter la concurrence des produits importés qui augmentent régulièrement le recours aux importations de produits alimentaires demeure élevé et le déficit de la balance des services se creuse d'année en année.

Le bilan fait sur la performance de l'activité maritime et portuaire du port d'Annaba s'avère particulièrement préoccupant, cette constatation s'applique notamment pour le transport des marchandises hors hydrocarbures. L'Algérie a fait porter son effort uniquement sur le secteur des hydrocarbures en se dotant d'une flotte méthanrière et en construisant une infrastructure portuaire adaptée à ce trafic. Mais l'Algérie qui voit 96% de son commerce extérieur emprunter la voie maritime a besoin aussi de ports efficaces et d'une flotte performante pour assurer l'acheminement de ses produits (biens d'équipements, produits alimentaires), à ce niveau, elle a un retard important à combler.

Donc, après cette analyse on arrive à confirmer notre hypothèse :

H1 : la libéralisation du commerce extérieur est bénéfique pour l'entreprise portuaire d'Annaba.

Les conséquences juridiques de l'accession de l'Algérie à l'OMC risquent de freiner la volonté d'ouverture commerciale. Les accords de l'OMC imposent une discipline certaine aux comportements discrétionnaires et unilatéraux en matière de réglementation économique et commerciale. Les engagements qui seront pris par l'Algérie à l'occasion de la signature des protocoles d'accession à l'OMC ne peuvent être différés ou remis en cause selon la conjoncture.

Ils sont appelés à travers le monde à se réduire progressivement les tarifs douaniers dans le cadre de l'OMC, et en Algérie Les tarifs douaniers constituent de nos jours parmi les seuls moyens utilisés pour la protection des produits locaux

De même, dans le domaine économique et commercial, le pouvoir réglementaire des autorités va être considérablement restreint par le contenu des accords commerciaux auxquels l'Algérie aura suscrite en accédant à l'OMC. Cette relative « perte de souveraineté » sur le pouvoir de réglementer constitue dans un contexte de contrainte financière lâche un obstacle non négligeable à la poursuite de la politique d'ouverture commerciale.

Cette adhésion lui fera subir les inconvénients d'une telle institutionnalisation, en particulier la restriction de la marge de manœuvre de l'Etat pour aider les opérateurs économiques nationaux à soutenir la concurrence internationale.

Un autre niveau traite des mesures de subventions aux exportations. A ce niveau, les pays membres de l'OMC, se sont engagés à réduire le niveau de subventions liées directement à l'acte d'exportation, ce qui rend problématique pour l'Algérie est l'obligation de consolider à zéro le niveau de subventions à l'exportation.

L'analyse des résultats nous a conduits à infirmer la deuxième hypothèse

H2 : la perspective de la future adhésion de l'Algérie à l'OMC

Recommandations et suggestions :

- Renforcement des effectifs qualifiés de la douane au niveau du port ;
- Améliorer les capacités de manutention ;
- Augmentation du nombre des quais ;
- Accélérer la création des ports secs ;
- Maintenir un niveau très élevé de coordination entre les secteurs dans la conduite de la phase de la négociation ;
- Eviter les logiques strictement sectorielles qui feraient perdre de vues les perspectives essentielles de développement.

Liste des tableaux

N°	Intitulé	Page
Tab 1	Les exportations par groupe de produits.	P8
Tab 2	Les importations par groupe de produits.	P9
Tab 3	Les dix premiers pays aux trafics des conteneurs.	P37
Tab 4	L'évolution du chiffre d'affaires des dix dernières années.	P81
Tab 5	L'évolution des mouvements de navigation.	P83
Tab 6	Les mouvements maritimes du trafic.	P84
Tab 7	Le trafic par mode de conditionnement.	P86

Liste des figures

N° Fig.	Intitulé	Page
Fig 1	La part des exportations mondiales de biens réalisés par les différents pays en pourcentage.	P6
Fig 2	La structure des importations algériennes entre 1970 et 1989.	P13
Fig 3	Exportation d'hydrocarbure et exportation totale.	P14
Fig 4	Ventilation du trafic hors hydrocarbure.	P34
Fig 5	Le trafic des conteneurs dans les ports algériens.	P39
Fig 6	L'évolution du chiffre d'affaire.	P81
Fig7	Le chiffre d'affaire réalisé par direction.	P82
Fig8	L'évolution du mouvement de navigation.	P84
Fig9	Le trafic des passagers.	P85
Fig10	Le trafic des marchandises.	P85
Fig11	L'évolution du trafic par mode de conditionnement.	P87