

# **Ecole des Hautes Etudes Commerciales**

# **EHEC**

**Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de master en sciences commerciales**

**Option : Affaires Internationales**

**Thème :**

**Essai d'analyse de la gestion des conteneurs immobilisés à l'import et à l'export**

**ETUDE DE CAS : CMA CGM ALGERIE**

**Élaboré par :**

Mlle Aïcha BELHEDDAD

**Encadré par:**

Mme Meriem CHERFOUH

Maître de conférences « A » à EHEC

**5<sup>ème</sup> Promotion**

**Juin 2018**



# **Ecole des Hautes Etudes Commerciales**

## **EHEC**

**Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de master en sciences commerciales**

**Option : Affaires Internationales**

**Thème :**

**Essai d'analyse de la gestion des conteneurs immobilisés à l'import et à l'export**

**ETUDE DE CAS : CMA CGM ALGERIE**

**Élaboré par :**

Mlle Aïcha BELHEDDAD

**Encadré par:**

Mme Meriem CHERFOUH

Maître de conférences « A » à EHEC

**5<sup>ème</sup> Promotion**

**Juin 2018**

## ملخص

في سياق العولمة، تحتل التجارة الدولية مكانة بارزة في الاقتصاد. بحيث أن التدفقات التجارية بين البلدان المختلفة، التي تزداد أكثر فأكثر يجب أن تكون مدعومة ببنية تحتية للنقل تسمح للبضائع بالتحرك بشكل صحيح من المصدر إلى الوجهة.

90٪ من التجارة الدولية تتم عن طريق النقل البحري، وهي الأقدم والأكثر رسوخًا في تاريخ التجارة العالمية.

لقد أدى ظهور الحاويات إلى تغيير جذري في تدفق السلع دوليًا.

على طول مسار الحاويات في السلسلة اللوجستية، يمكن أن تظل هذه الحاويات ثابتة الحركة في الميناء أو على مستوى المساحات المحجوزة من قبل الزبائن.

هذه الظاهرة المعروفة بالخمول الكامل ( IdleFull ) تكتسب أهمية متزايدة في الجزائر. أسبابها متعددة وتأثيراتها كبيرة.

إن الهدف من هذه الدراسة هو تحليل كيفية تسيير الحاويات المجمدة للاستيراد والتصدير من أجل تحديد الأسباب والنتائج الناجمة عن هذه الظاهرة.

كما سنقوم أيضًا في إطار هذه الدراسة بتحليل إجراءات التسيير للحاويات المتأخرة من أجل التحقق من الدوران الأمثل للحاويات.

الكلمات المفتاحية :

الشحن ، حاويات ، ميناء ، حاويات خاملة، إدارة الحاويات.

## **Résumé**

Dans un contexte de mondialisation, le commerce international prend une place prépondérante dans les économies. Les flux d'échanges entre les différents pays, qui augmentent de plus en plus, doivent être supportés par des infrastructures de transport permettant aux biens de circuler adéquatement à partir d'une origine vers une destination.

90% des échanges commerciaux internationaux se font par voie maritime qui est la plus ancienne et la plus ancrée dans l'histoire du commerce mondial.

L'apparition de la conteneurisation a extrêmement changé la circulation des marchandises au niveau international.

Tout au long du parcours normalisé des conteneurs dans la chaîne logistique, ces éléments peuvent demeurer immobilisés momentanément soit au niveau de l'enceinte portuaire (Port d'Alger ou du port Sec) ou bien au niveau des espaces réservés par les clients.

Ce phénomène des Idle Full prend de plus en plus d'ampleur en Algérie. Ses causes sont multiples et ses impacts considérables.

L'objet de cette étude est donc, d'analyser la gestion des conteneurs immobilisés à l'import et à l'export afin de repérer les causes et les conséquences de ce phénomène.

Il sera également question, dans le cadre de cette étude, d'analyser la performance procédure de la gestion des conteneurs en souffrance afin de vérifier l'optimisation de la rotation des conteneurs.

### **Mots clés :**

Transport maritime, conteneurs, port Sec, Idle Full, gestion de conteneurs.

## **Abstract**

In a globalized world, international trade takes a prominent place in economies. Trade flows between the different countries, which are increasing more and more, must be supported by transport infrastructures allowing goods to circulate properly from an origin to a destination.

90% of international trade is by sea, which is the oldest and most entrenched in the history of world trade.

The advent of containerization has dramatically changed the flow of goods internationally.

Throughout the standardized path of containers in the logistics chain, these elements can remain immobilized momentarily either at the port (Port of Algiers or Port Sec) or at the level of the spaces reserved by the customers.

This Idle Full phenomenon is gaining more and more importance in Algeria. Its causes are multiple and its impacts are considerable.

The purpose of this study is to analyze the management of immobilized containers for import and export in order to identify the causes and consequences of this phenomenon.

In this study, we will also analyze the performance of the management of idle full which aims to optimize container's rotation.

### **Keywords:**

Shipping, Containers, Dry Port, Idle Full, Container Management.

## **Liste des tableaux**

### **Chapitre 1 :**

Tableau n° 1: Les accords du commerce régionaux .....	9
Tableau n° 2 : Les organismes internationaux gérant les conventions internationales.....	10

### **Chapitre 2 :**

Tableau n° 1 : Les dimensions des conteneurs. ....	37
Tableau n°2: Le poids des conteneurs. ....	37
Tableau n°3 : Les caractéristiques des conteneurs de 20 et 40 et 40 pieds HC .....	38
Tableau n° 4: Les quatre coins du conteneur. ....	39
Tableau n°5 : les 10 premiers compagnies maritimes dans le monde en Février 2018.....	53
Tableau n° 6: Top 5 armateurs du transport maritime conteneurisé en Algérie en 2017.....	55

### **Chapitre 3 :**

Tableau n°1 : Procédure de management des équipements Idle Full.....	79
Tableau n°2 : Evolution du volume des conteneurs immobilisés de 2013 à 2017.....	87
Tableau n°3 : Evolution du volume transporté par l'agence d'Alger de CMA CGM à l'import de 2013 à 2017.....	88
Tableau n°4 : Evolution du volume d'IDLE FULL à l'import de 2013 à 2017.....	89
Tableau n°5 : Evolution du volume transporté par l'agence d'Alger de CMA CGM à l'export de 2013 à 2017.....	91
Tableau n°6 : Evolution du volume d'IDLE FULL à l'export de 2013 à 2017.....	92

## **Liste des figures**

### **Chapitre 1 :**

Figure n°1 : Taux de croissance annuel du commerce de marchandises, 2016 (en pourcentage).....	11
--	----

### **Chapitre 2 :**

Figure n°1 : le conteneur dry.....	34
Figure n°2: le conteneur à toit ouvert.....	34
Figure n° 3: Le conteneur frigos .....	35
Figure n°4: le conteneur citerne. ....	35
Figure n° 5: le conteneur plates-formes à parois latérales ouvertes. ....	36
Figure n° 6: Le marquage sur le conteneur.....	36

### **Chapitre 3 :**

Figure n° 1 : Navire porte-conteneur de CMA CGM.....	58
Figure n° 2 : Siège social de CMA CGM Algérie .....	61
Figure n° 3 : Logo de la Compagnie Maritime CMA CGM.....	61
Figure n° 4 : Organigramme générale de CMA CGM Algérie.....	64
Figure n°5 : Evolution du volume des conteneurs immobilisés de 2013 à 2017.....	87

## Liste des graphiques

### Chapitre 3 :

Graphique n°1 : Evolution du volume transporté et du volume d'IDLE FULL à l'import de 2013 à 2017.....	89
Graphique n°2 : Evolution du volume transporté et du volume d'IDLE FULL à l'export de 2013 à 2017 .....	92

## **Liste des abréviations**

B/L : Bill of Loading (le connaissance)

E.V.P: Equivalent Vingt Pied

F.C.L Full Container Load

H.O : Head Office de CMA CGM

L.C.L: Less than Container Load

MED : Mise En Demeure

O.M.I : Organisation maritime internationale

POD: Port Of Discharge

POL : Port Of Loading

VEP : Vente aux Enchères Public

VIP : Very Important Person

## **Glossaire maritime**

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

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

**ARRIMAGE** : Opération consistant à placer les marchandises en fonction, de leur poids et de leur destination, sur un navire.

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

**CABOTAGE MARITIME** : transport maritime de courte distance (short sea shipping). C'est l'acheminement des marchandises par mer entre des ports rapprochés.

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

**DÉPOTER** : Décharger un conteneur de son contenu.

**MANIFESTE CARGO** : Document standardisé, reprenant par couple de ports l'ensemble du détail de la marchandise chargée sur le navire.

**EMPOTAGE** : Opération de chargement de la marchandise dans un conteneur.

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

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

**FRET** : Montant total du prix du transport maritime.

**MANIFESTE COMPTABLE** : c'est un manifeste qui reprend, par couple de ports et par connaissance, la taxation des marchandises et indiquant si le fret est payé au départ ou à destination. La compilation des manifestes comptables permet d'avoir l'ensemble des recettes pour un port.

**MANUTENTION** : C'est les différentes opérations de chargement ou de déchargement des navires.

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

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

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

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

**TRANSPORT PAR LIGNE REGULIERE** : Service régulier entre deux (02) zones géographiques desservant, à des dates fixées à l'avance, des ports de chargement et de déchargement avec des navires d'un type identique, et des rotations identiques.

**RUPTURE DE CHARGE** : Opération de transbordement d'une marchandise ou d'un conteneur d'un moyen de transport sur un autre.

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

## **Sommaire**

Introduction générale.....	2
<b>Chapitre 1</b> : le commerce international.....	6
Section 1 : Le commerce international du XXI <sup>e</sup> siècle.....	7
Section 2 : La mise en place d'une solution transport dans le commerce international.....	16
Section 3 : Le rôle du transport maritime dans le commerce international.....	20
<b>Chapitre 2</b> : transport maritime conteneurisé .....	30
Section 1 : Généralités sur la conteneurisation.....	32
Section 2 : Les intervenants dans la chaîne de transport maritime conteneurisé.....	43
Section 3 : Cadre réglementaire et marché du transport maritime conteneurisé .....	48
<b>Chapitre 3</b> Analyse de la gestion des conteneurs immobilisés.....	56
Section 1 : Présentation du groupe CMA CGM et son agent consignataire.....	58
Section 2 : Le suivi du conteneur .....	67
Section 03 : La gestion des conteneurs immobilisés .....	78
Conclusion générale .....	114

**Introduction**

**Générale**

Aujourd'hui, le commerce international, correspondant à l'ensemble des biens et services faisant l'objet d'un échange entre espaces économiques nationaux, demeure en pleine expansion.

Le bon fonctionnement des activités de production et du marché du commerce se heurte à l'obstacle de la distance, contrainte spatiale que le transport permet de surmonter. En réduisant cet obstacle majeur, le transport permet l'expansion des échanges, étend les activités de production et contribue à la création de la richesse. Ainsi, le rôle du transport reste incontournable dans le commerce international.

Parmi tous les modes de transport international, le commerce international est, aujourd'hui encore, étroitement lié au transport maritime. Plus de 90 % du volume mondial de marchandises échangées dans le monde est acheminé par la mer.

Cette dépendance au transport maritime, traduit le rôle de la façade maritime dans le développement économique des pays. Le transport maritime est ainsi le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises, il couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, etc).

En parallèle au type de transport en vrac, le transport maritime couvre également le transport de produits préalablement conditionnés, se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, ce que l'on appelle de la marchandise diverse.

L'expansion du transport international de marchandises par voie maritime est très marquée, grâce à l'une des grandes révolutions techniques qu'il a connu, celle de la conteneurisation, permettant à ce mode de transport de se maintenir à la première place et d'être véritablement l'épine dorsale de la mondialisation.

A noter que le conteneur est un contenant (boîte) métallique, de dimensions normalisées, conçu pour transporter de grandes quantités de marchandises, consistant des produits manufacturés. Cet outil de transport, grâce à sa standardisation, permet un usage répété et une manipulation plus facile, assurant la réduction des coûts et des délais..

La chaîne de transport maritime conteneurisé peut connaître des dysfonctionnements, faute de non accomplissement du conteneur de son cycle maritime en demeurant inactif pendant une période prolongée chez un tiers (port, importateur et exportateur). Ainsi, le conteneur (en souffrance) est considéré comme étant immobilisé.

Ce phénomène des Idle Full prend de plus en plus d'ampleur en Algérie. Ses causes sont multiples et ses impacts considérables.

C'est dans ce contexte que notre thème porte sur un « *Essai d'analyse de la gestion des conteneurs immobilisés à l'import et à l'export* », à réaliser au niveau de l'agent maritime « CMA CGM Algérie », plus précisément au sein de son agence d'Alger.

Les principales motivations pour le choix de ce type de thème peuvent être répertoriées comme suit :

- L'intérêt d'explorer l'univers du transport maritime qui joue un rôle incontournable dans le commerce international et cela en essayant de cerner le processus et les procédures d'exportation, d'importation ainsi que la gestion des conteneurs lors de l'exécution de ces deux (02) opérations ;
- Le besoin de la compréhension de la portée du préjudice économique du phénomène des conteneurs en souffrance (immobilisés) en Algérie ;
- La conviction au changement, et à l'amélioration de la situation du plus grand pays Africain.

Ainsi, l'objet de ce travail est d'essayer d'apporter des éléments de réponse à la problématique suivante : « *La procédure des conteneurs immobilisés permet-elle l'optimisation de la rotation des conteneurs ?* ».

Pour répondre à cette problématique, trois (03) sous questions fondamentales doivent faire l'objet de réponse à l'effet d'aider à simplifier et à structurer la réponse à la dite problématique énoncée. Les dites sous-questions sont énumérées comme suit :

- 1- Pourquoi les conteneurs se retrouvent-ils immobilisés ?
- 2- Quelles sont les répercussions de l'immobilisation des conteneurs sur la société de transport maritime ?
- 3- Comment CMA CGM Algérie procède-t-elle en cas d'immobilisation des conteneurs ?

Dans le but d'apporter des éléments de réponse à ces interrogations, il est proposé les hypothèses suivantes :

- **Hypothèse 1 :** La négligence et les pratiques fraudueuses des clients conduisent à l'immobilisation des conteneurs.
- **Hypothèse 2 :** L'immobilisation des conteneurs a des répercussions financières importantes sur la société de transport maritime.
- **Hypothèse 3 :** CMA CGM Algérie a mis en place une procédure appropriée relative à la gestion des conteneurs immobilisés, assurant le retour des équipements immobilisés.

Pour confirmer ou infirmer les hypothèses susvisées, il a été adopté une méthodologie dite descriptive et analytique :

- La première méthode descriptive est retrouvée dans les trois (03) chapitres du présent mémoire. Elle a été réalisée à travers les recherches bibliographiques, via la consultation de multiples ouvrages, documents et sites internet spécialisés dans le domaine maritime, à l'effet de développer la dimension théorique de cette étude.

Cette méthode a été également confortée par des investigations et observations faites lors du stage pratique permettant la formalisation des éléments de description de la procédure des conteneurs immobilisés de CMA CGM Algérie, afin de détecter les causes et les conséquences de ce type de phénomène.

- La seconde méthode est la méthode analytique, située dans le troisième chapitre, lequel permet d'analyser du contenu de la procédure des conteneurs immobilisés, ainsi que l'évolution du volume des Idle Full et les éléments de réponse des entretiens effectués.

De ce fait, cette démarche et ce travail vont ainsi s'articuler autour de trois (03) chapitres, à savoir :

- **Le premier chapitre** présentant des généralités sur le commerce international, son évolution et les indicateurs de mesures des échanges internationaux, suivi brièvement des différents modes et de l'impact du transport dans le commerce international, tout en mettant l'accent sur le transport maritime en particulier, en abordant une présentation généralisée sur ce type de transport (son origine, sa définition, ses types et ses moyens, sa législation), ainsi que son rôle incontournable dans le commerce international.

- **Le second chapitre** portera sur le transport maritime conteneurisé, à travers ce chapitre il sera abordé le concept du conteneur et ses différents types, les avantages et les inconvénients de la conteneurisation, ainsi que les acteurs intervenant et les documents nécessaires pour les opérations de transport maritime conteneurisé.

- **Le troisième chapitre** concernera la présentation de l'agence maritime de « CMA CGM Algérie », les mouvements de conteneurs suivis par cette entité, ainsi que les intervenants dans la chaîne du suivi l'itinéraire du conteneur. Il est présenté, par la suite un cas pratique au sein de l'agent consignataire, en passant par un essai de formalisation de la dite procédure des conteneurs immobilisés, étayée par sa lecture analytique et de l'évolution du volume des conteneurs immobilisés durant la période s'étalant de 2013 à 2017.

Il est également abordé une présentation de la démarche méthodologique dégagée de l'étude qualitative réalisée. Le tout, devra permettre, par le biais de l'analyse des résultats de l'enquête par entretien, de mettre la lumière sur les conclusions tirées de ce parcours.

Nous terminerons cette modeste étude par la proposition de quelques suggestions, jugées réalisables pour les principaux intervenants.

**Chapitre 1 :**  
**Le commerce**  
**international**

## Introduction

Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, le commerce international est hésitant, chaque pays préférant alors s'appuyer sur son marché intérieur. La crise de 1929 va accentuer cette incertitude jusqu'à provoquer l'effondrement des échanges internationaux. Ce n'est qu'après la seconde guerre mondiale que ces échanges se sont développés sensiblement.

Les échanges commerciaux entre opérateurs économiques de différents pays ne cessent d'augmenter. Pour assurer leur efficacité et leur sécurité, la mise en place d'une législation appropriée s'est justifiée. Dans ce cadre, il existe plusieurs institutions et conventions internationales qui encadrent le commerce à l'international et dont l'objectif primordial est la mise en place d'un cadre législatif uniforme devant faciliter l'expansion du commerce extérieur.

Face à l'ouverture des marchés et leur mondialisation, la concurrence internationale, l'internationalisation des activités des sociétés, les entreprises de biens ou de services développent des marchés sur plusieurs pays. La compétitivité des exportations d'un pays n'est pas seulement fonction de sa capacité de production : il doit aussi pouvoir acheminer les marchandises aux marchés étrangers au moindre coût, en respectant les conditions prescrites par les importateurs.

Par conséquent, le transport commercial occupe une place importante dans l'économie, c'est un secteur stratégique pour le développement de cette dernière.

Ce chapitre est composé de deux (2) sections :

- La première (1<sup>ère</sup>) section traite les généralités sur le commerce international ;
- La deuxième (2<sup>ème</sup>) section aborde les modes de transport et leur rôle dans le commerce international ;
- La troisième (3<sup>ème</sup>) section porte sur le rôle du transport maritime dans le commerce international.

**Section 1 : Le commerce international du XXI<sup>e</sup> siècle**

Dans cette section relative au commerce international, nous présenterons la définition, l'évolution ainsi que l'organisation du commerce international.

**1.1. Généralité sur le commerce international****1.1.1. Définition du commerce international**

Le concept du commerce international est entendu dans le sens de transactions entre habitants de différents pays<sup>1</sup>. Il représente l'ensemble des échanges de biens et services pratiqués entre les nations. Ainsi, il permet à un pays de consommer plus que ce qu'il produit avec ses ressources propres et / ou d'élargir ses débouchés afin d'écouler sa production<sup>2</sup>.

Dans la littérature économique beaucoup d'auteurs utilisent les expressions commerce extérieur et commerce international comme étant synonymes. Le commerce extérieur est divisé en commerce d'importation, d'exportation et de transit.

Le commerce d'importation, c'est celui qui consiste à acheter de l'étranger le produit destiné à la consommation locale. Le commerce d'exportation est celui qui consiste à vendre à l'étranger un produit local. Et le commerce de transit est la faculté accordée à un produit originaire d'un pays A et destiné à la consommation dans un pays C, de traverser le pays B sans acquitter le droit de douanier.

En définitive, le commerce extérieur peut être considéré comme l'ensemble des échanges de biens, de services et de capitaux entre un pays et l'ensemble de ses partenaires extérieurs. Et le commerce international peut donc être défini comme l'ensemble de transactions commerciales entre les différentes nations du monde.

---

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

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

1.1.2. Organisation du commerce international

1.1.2.1. La montée des accords du commerce régionaux

Dans le but d'accélérer leurs échanges commerciaux, plusieurs nations tentent de se rapprocher que ce soit en Europe, en Asie ou sur le continent américain. Ces rapprochements prennent différentes formes : zone de libre échange, d'union douanière, de marché commun ou union économique.

**Tableau n° 1: Les accords du commerce régionaux**

Accords régionaux de commerce	Objectifs
Coopération économique	Faciliter le commerce entre les membres et éliminer certaines barrières aux investissements ou aux implantations.
Zone de libre échange	Éliminer les barrières au commerce des marchandises entre les membres, chacun gardant sa législation vis-à-vis des autres nations.
Union douanière	Éliminer les barrières au commerce des marchandises entre les membres et mettre en place un tarif douanier commun vis-à-vis de l'extérieur.
Marché commun	Éliminer toutes les barrières au commerce des marchandises entre les membres, adopter un tarif douanier extérieur commun, et permettre la libre circulation des marchandises, des personnes, des capitaux et éventuellement des services.
Union économique	Éliminer toutes les barrières à la libre circulation des hommes, des sévices, des capitaux et des marchandises, mettre en place une politique monétaire et fiscale communes, adopter une monnaie commune.

Source : Elaboré par nos soins.

1.1.2.2. Le cadre institutionnel : les organismes mondiaux

Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, des accords internationaux furent adoptés afin de régler des questions intéressant plusieurs pays et concernant notamment les marques, la propriété littéraire et artistique...etc. Ces conventions sont devenues de plus en plus nombreuses à partir de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Ainsi, des organismes internationaux ont vu le jour afin de gérer ces conventions et d'encadrer le commerce à l'international.

**Tableau n°2 : Les organismes internationaux gérant les conventions internationales**

Institutions	Rôle
Fonds monétaire international (FMI)	Organisme de l'ONU créé par les accords de Bretton Woods <sup>1</sup> en 1944, et qui avait pour mission de mettre en place, sur le plan international, un nouvel ordre monétaire. Parmi les principes les plus importants défendus par cette institution figurent: la coopération monétaire internationale, l'accroissement équilibré du commerce international, la stabilité des taux de change. En apportant les fonds nécessaires aux Etats en difficulté, le FMI leur permet de continuer à vivre. <sup>2</sup>
Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)	Elle régle l'exploitation commerciale du transport des personnes et des marchandises, principalement en matière de sécurité et de nuisances. <sup>3</sup>
Organisation maritime internationale (OMI)	Elle développe la coopération internationale dans le domaine de la navigation maritime, notamment en matière de sécurité. Elle est à l'origine du code des marchandises dangereuses. <sup>4</sup>
Organisation des NU pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO)	Elle a pour but d'organiser la coopération culturelle à tous les niveaux, de développer des programmes d'éducation, d'apprentissage des sciences, etc.
(OIT) Organisation internationale du travail	Elle recommande un minimum de règles concernant le travail. <sup>5</sup>

<sup>1</sup>Accords économiques signés en 1944 à Bretton-Woods (Etats-Unis) pour la réorganisation du Système Monétaire International visent à rétablir un ordre monétaire international par la création du FMI et à favoriser la reconstruction et le développement économique des pays touchés par la guerre avec la (BIRD).

<sup>2</sup> Duboin (J) et autres : *Pratique du commerce international*, édition FOUCHER, 25<sup>ème</sup>, Paris, 2016, P.20.

<sup>3</sup> Ibid., P.20.

<sup>4</sup> Ibid., P.20.

<sup>5</sup> Ibid., P.21.

<p>Groupe Banque mondiale</p>	<p>La Banque mondiale devenue en 2007 le Groupe de la Banque mondiale, est une alliance de cinq (05) organisations internationales créées pour lutter contre la pauvreté en apportant des financements aux États en difficulté. Ces organisations se traduisent comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement (BIRD) ;</li> <li>- l'Association Internationale de Développement (AID), fondée en 1960, ses prêts sont réservés aux pays les moins développés ;</li> <li>- la Société financière internationale (SFI), fondée en 1956, pour financer les entreprises privées ;</li> <li>- le Centre international de règlement des différends relatifs aux investissements fondé en 1966 ;</li> <li>- l'Agence multilatérale de garantie des investissements fondée en 1986.<sup>1</sup></li> </ul>
<p>Organisation des NU pour l'alimentation et l'agriculture (FAO)</p>	<p>Elle est très importante en matière de recherche et de développement de nouvelles pratiques culturales afin d'accroître les substances disponibles.<sup>2</sup></p>
<p>Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI)</p>	<p>Elle a pour mission de<sup>3</sup> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire respecter la propriété intellectuelle à travers le monde ;</li> <li>- Gérer les traités tels que : Union de Paris pour la protection de la propriété industrielle, l'Union de Madrid pour l'enregistrement international des dessins et modèles, etc ;</li> <li>- Gérer le centre des litiges.</li> </ul>
<p>Organisation mondiale de la santé (OMS)</p>	<p>Elle a pour mission d'examiner les principaux fléaux qui nuisent à la santé et de proposer des solutions notamment par ses « règlements sanitaires internationaux<sup>4</sup>».</p>

<sup>1</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Intervenant-cce-international.htm> (consulté le 15/03/2018 à 21h35)

<sup>2</sup> Duboin (J) et autres : Op.cit, P.21

<sup>3</sup> Ibid., P.20.

<sup>4</sup> Ibid., P.21.

Organisation Mondiale du Commerce (OMC)	Elle est née en avril 1995 pour succéder l'organisme GATT <sup>1</sup> . Elle a pour but principale de rendre le commerce plus libre et plus souple. Pour cela, elle vise à gérer les accords concernant les marchandises, les services, la propriété intellectuelle et le règlement des conflits commerciaux.
Organisation Mondiale du Tourisme (OMT)	Organisme intergouvernemental auquel les Nations Unis ont confié la promotion et le développement du tourisme, elle sert la tribune mondiale pour les questions d politique touristique et de source pratique de connaissances spécialisées. <sup>2</sup>
Organisation Internationale de Standardisation (ISO)	Elle regroupe les organismes de normalisation de plus de quatre-vingts (80) pays. Sous son égide, de nombreuses normes sont devenues internationales dans multiples domaines aussi bien dans l'industrie, les transports, que l'assurance qualité ou l'environnement. <sup>3</sup>

**Source** : Elaboré par nos soins.

<sup>1</sup> « General Agreement on Tariffs and Trade », en français « Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce ». Conclu en 1947, il fonctionne sur le principe de la libéralisation du commerce des produits et marchandises afin d'atteindre le libre échange.

<sup>2</sup> Duboin (J) et autres : pratique Op.cit, P.21.

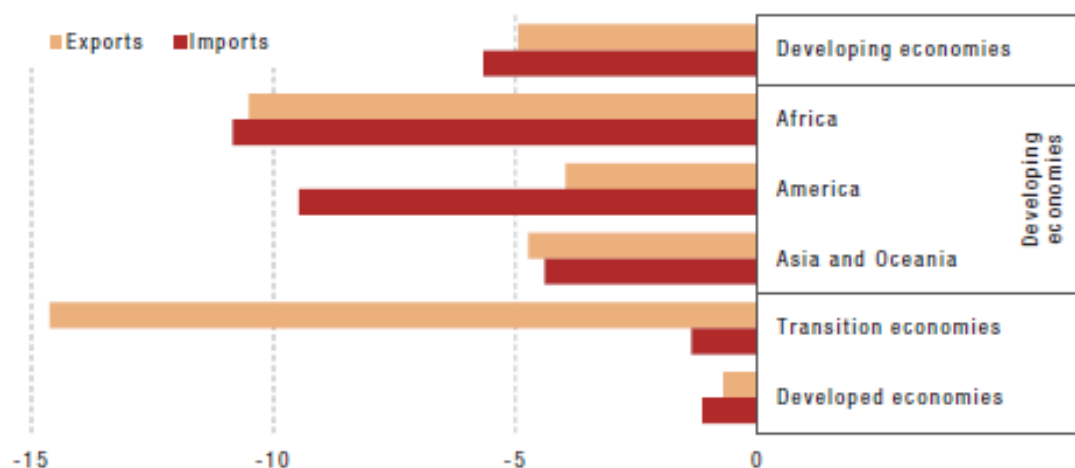
<sup>3</sup> Ibid., P.21.

1.2. L'évolution du commerce international<sup>1</sup>

Aperçu général En 2016, le commerce mondial des marchandises, mesuré par la moyenne des exportations et des importations, a enregistré sa plus faible croissance en volume depuis la crise financière de 2008, avec une augmentation de seulement 1,3%, soit moitié moins qu'en 2015, où la croissance a été de 2,6% et beaucoup moins que la moyenne annuelle de 4,7% enregistrée depuis 1980. La faible croissance du commerce l'an dernier a été due en partie au marasme persistant de l'économie mondiale, l'activité économique ayant ralenti aussi bien dans les économies développées que dans les économies en développement. Mais elle reflétait aussi des changements structurels plus profonds dans la relation entre le commerce et la production économique. Les éléments de la demande mondiale ayant la plus forte intensité commerciale ont été particulièrement faibles en 2016 car les dépenses d'investissement ont chuté aux États-Unis et la Chine a continué à rééquilibrer son économie en la réorientant de l'investissement vers la consommation, ce qui a affaibli la demande mondiale d'importations.

Bien que le commerce mondial des marchandises ait légèrement augmenté en volume en 2016, il a diminué en valeur en raison de la baisse des prix des exportations et des importations.

**Figure n°1 : Taux de croissance annuel du commerce de marchandises, 2016**  
(en pourcentage)



Source: [https://www.wto.org/french/res\\_f/statis\\_f/wts2017\\_f/wts2017\\_f.pdf](https://www.wto.org/french/res_f/statis_f/wts2017_f/wts2017_f.pdf)

<sup>1</sup> [https://www.wto.org/french/res\\_f/statis\\_f/wts2017\\_f/wts2017\\_f.pdf](https://www.wto.org/french/res_f/statis_f/wts2017_f/wts2017_f.pdf) (consulté le 19/05/2018 à 00h35).

Les économies en transition ont enregistré une baisse particulièrement marquée (-15%) des exportations de marchandises. Le fait que les importations aient diminué beaucoup moins, (-1%) a eu un effet négatif sur leur balance commerciale globale. Les économies en développement en Afrique ont également été fortement touchées par la baisse des échanges, tant pour les exportations (-11%) que pour les importations (-11%). Les économies en développement en Amérique ont connu une baisse sensible (-9%) de leurs importations et une baisse plus faible des exportations (-4%).

### **1.3. La mesure des échanges internationaux**

Les statistiques douanières de chaque pays permettent de dégager les caractéristiques de base de chaque marché, à partir d'indicateurs simples, elles peuvent s'appliquer sur chaque catégorie de produits et donc sur chaque segment de marché.

#### **1.3.1. La demande intérieure :**

La demande d'un pays pour un produit est constituée par la production nationale, à laquelle se retranche les exportations et s'ajoutent les importations  $D = P + I - E$ . Cette donnée permet de mesurer la taille globale du marché, l'étude sur plusieurs années permet de connaître la croissance du marché.

#### **1.3.2. Le taux de couverture :**

Le taux de couverture du commerce extérieur permet de mesurer la capacité de financement des importations par les exportations.

Le taux de couverture est le rapport entre la valeur des exportations et celle des importations entre deux (02) pays E/I. Il peut être relatif à un produit ou à l'ensemble des échanges de produits (biens et services). La différence entre ces deux (02) valeurs est appelée solde du commerce extérieur. Le taux excédentaire indique que la demande est satisfaite par la production locale, alors qu'un déficit important induit que le marché fait largement appel à d'autres fournisseurs étrangers.

#### **1.3.3. Le taux de pénétration :**

Ce taux exprime la pénétration des biens et services venant de l'extérieur dans le marché intérieur d'un pays représenté par la demande intérieure brute (DIB).

Plus ce taux est élevé, plus le pays représentera une opportunité.

Ce ratio est surtout analysé dans le temps, s'il augmente cela signifie que la production nationale suffit de moins en moins à satisfaire la demande, le consommateur se tournant vers des produits importés.

### **1.3.4. L'effort à l'importation :**

Il exprime le pourcentage du revenu consacré à l'achat de biens à l'étranger.

### **1.3.5. L'effort à l'exportation :**

Il exprime le pourcentage des recettes d'exportation sur le revenu (PIB).

**Section 2 : La mise en place d'une solution transport dans le commerce international**

Une exportation ou une importation de marchandises conduit inévitablement à la mise en place d'une solution transport. Le choix de cette dernière est déterminé par la prise en compte de plusieurs contraintes techniques, réglementaires, commerciales et financières. L'ensemble de ces éléments doit être à la disposition de l'organisateur du transport qui a pour rôle de transporter ou faire transporter, depuis un expéditeur jusqu'à un destinataire, des marchandises, dans le respect de l'intégrité matérielle de ces dernières et dans un délai acceptable.

**2.1. Les modes de transport dans le commerce international**

Pour expédier une marchandise, l'opérateur a le choix entre la route, le chemin de fer et la voie fluviale. Lorsqu'il s'agit de destinations plus lointaines, le choix se résume au transport maritime ou aérien.

Chaque mode de transport a ses caractéristiques propres et des conséquences directes sur la rapidité de l'acheminement, le coût, la sécurité pendant le transport et pendant les opérations de chargement et de déchargement.

**2.1.1. Le transport international de marchandises par voie terrestre :**

Le transport de marchandises à travers le continent européen privilégie la route, le chemin de fer et utilise plus marginalement la voie d'eau, c'est-à-dire le transport fluvial.

Chacun de ces moyens de transport présente des avantages spécifiques mais il convient de souligner leur complémentarité avec le transport maritime et aérien.

**2.1.1.2. Le transport routier :**

Les avantages essentiels du transport routier résident dans sa souplesse en ce qui concerne les quantités de toutes les marchandises et les destinations. Il est, en effet, envisageable à partir de n'importe quel point du territoire, il s'adapte à n'importe quel jour et horaire et les itinéraires peuvent être variés.

Le transport par route représente un service en porte à porte, sans rupture de charge, qui assure le post et pré-acheminement en complément des autres moyens de transport.

Le contrat de transport routier est constaté, d'un point de vue documentaire, par une lettre de voiture.

### **2.1.1.3. Le transport ferroviaire :**

Le chemin de fer est un moyen de transport qui peut être adapté au transport des marchandises les plus diverses, grâce à l'existence de wagons spéciaux (wagons citernes, isothermes, etc.). Les wagons conçus pour le transport des conteneurs et les wagons rail-route ou rail-mer, offrent l'intérêt de pouvoir combiner deux moyens de transport différents<sup>1</sup>.

Le transport ferroviaire peut également être adapté aux grandes distances avec possibilité de délais garantis.

Le contrat de transport ferroviaire international est matérialisé par une lettre de voiture.

### **2.1.1.3. Le transport fluvial :**

Le transport par voie fluviale consiste en l'utilisation des voies navigables naturelles et des canaux (Europe du Nord, bassin Rhénan, etc.)<sup>2</sup>. L'avantage principal de ce mode de transport réside dans le coût faible de l'expédition. Néanmoins, il se caractérise par la lenteur des délais et donc l'immobilisation de la marchandise pendant le transport.

Le document de transport utilisé en trafic fluvial est la lettre de voiture.

### **2.1.2. Le transport maritime :**

L'utilisation de la voie maritime évoque généralement des transports de longue distance. Ce mode d'acheminement s'emploie, pourtant, également pour de courts parcours, en cabotage notamment. En outre, il s'adapte, grâce à des techniques nouvelles, à d'autres moyens de transport, tels que le roll-on/roll-off (les conteneurs sont chargés sur une remorque à son tour chargée sur le navire)<sup>2</sup>.

Les délais d'acheminement sont, d'une manière générale, plus longs que par les autres moyens de transport international.

---

<sup>1</sup> LECUYER (Dominique): *Commerce international: exporter en toute sécurité*, édition Galino, Paris, 2004, P.96.

<sup>2</sup> Ibid., P.65

Le contrat de transport maritime est matérialisé par le le contrat d'affrètement qui constate l'affrètement du navire et par le connaissement qui fait foi de la prise en charge de la marchandise par le navire.

### **2.1.3. Le transport aérien:**

L'avion est un moyen de transport rapide mais les coûts de fret peuvent être élevés. En dépit de cet inconvénient, les avantages du transport aérien en font un mode de transport utilisé pour toutes sortes de marchandises, même expédiées en quantité importante. Ainsi le transport aérien est très utilisé pour les produits périssables ou urgents, les marchandises sensibles ou de forte valeur, les produits chimiques ou alimentaires, les produits cosmétiques, etc.

Les techniques utilisées (palettes, igloos, containers) permettent d'utiliser des emballages simples et moins coûteux et diminuent le risque d'avarie ou de vol.

Le contrat de transport donne lieu à l'établissement d'une lettre de transport aérien (LTA).

## **2.2. L'impact du transport sur le commerce international**

Plus l'économie croît plus le commerce international augmente d'une manière correspondante. Ces deux (02) derniers sont liés de façon incontournable au transport qui représente le déplacement d'un objet, déjà existant, dans l'espace. C'est la continuation du processus de circulation des marchandises.

Le transport, avec ses différents types, joue un rôle important dans le développement de l'économie et le commerce international, et cela comme suit :

### **2.2.1. Le transport terrestre :**

#### **2.2.1.1. Le transport routier :**

Le transport routier est un mode de transport moderne et un moyen important pour la distribution des marchandises importées et exportées dans les gares, ports et aéroports.

**2.2.1.2. Le transport ferroviaire :**

Avec le développement de la logistique moderne, les pays resserrent les relations économiques et le transport international de marchandises est désormais de plus en plus fréquentes, notamment le transport de conteneur ferroviaire qui contribue au développement du commerce international entre divers pays et régions.

**2.2.1.3. Transport fluvial :**

Le transport fluvial est le plus ancien mode de transport terrestre mais il conserve son rang parmi les modes de transport modernes. Il répond aux attentes d'industriels de plus en plus nombreux, mais aussi aux attentes d'une société concernée par le développement durable et la raréfaction des ressources énergétiques.

**2.2.2. Transport maritime :**

Le transport maritime est vital pour le commerce international et possède un quasi-monopole pour les échanges massifs (notamment transports pétroliers) à longue distance pour lesquels il est sans conteste le mode le plus économique sinon le seul possible. Il est aussi très important pour les échanges à courte distance (cabotage) dans les régions bien irriguées par les mers.

**2.2.3. Transport aérien :**

Le transport aérien joue un rôle central dans le commerce international, il sert un moyen pour parvenir à la circulation rapide et fiable des marchandises

**Section 3 : Le rôle du transport maritime dans le commerce international**

L'espace maritime est défini comme étant un système géographique dont la finalité consiste à relier les espaces continentaux.<sup>1</sup>

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

Dans cette section nous abordons une présentation de transport maritime, ses types et son cadre législatif, ainsi que les moyens de transport par voie maritime.

**3.1. Présentation du transport maritime de marchandises****3.1.1 Origine du transport maritime**

La création des messageries maritimes, dont la première est inaugurée en 1818 entre les Etats-Unis et le Royaume-Uni, a fortement contribué à l'évolution technologique.

Afin de répondre à l'accroissement aux nouveaux besoins de la navigation, les ports se développent et de nouvelles infrastructures apparaissent dans les années 1830.

En 1869, le canal de Suez est ouvert en Egypte dans le but de raccourcir les trajets maritimes qui séparent l'Europe et l'Asie. En effet, les navires passent directement par la mer Rouge à la Méditerranée, au lieu de contourner l'Afrique.

A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, la navigation connaît un nouvel essor grâce à la turbine à vapeur. Puis, en 1903, le vapeur russe Wandal est équipé d'un moteur diesel, et 9 ans plus tard, le navire danois Selandia devient le premier à être équipé d'un moteur de ce type.

L'année 1904 marque l'ouverture du canal de Panama, reliant l'Atlantique et le Pacifique, tout en évitant aux navires de contourner l'Amérique du Sud.

Après la Première Guerre mondiale, de plus gros navires qui sont munis de moteurs électriques et qui se déplacent rapidement sur l'eau ont été construits. A partir des années 1950, la spécialisation des navires ainsi que des équipements de manutention prend place.

A la fin des années 1950, l'opérateur américain Malcolm Mac Lean donne naissance à la «conteneurisation». La société Mac Lean, basée à Honolulu, inaugure un nouveau système de

---

<sup>1</sup> FREMONT (A), *Le monde en boîtes - Conteneurisation et mondialisation*, Arcueil, Synthèse INRETS n° 53, 2007, p.21.

transport de marchandises : le transport en « conteneurs ». Cette nouvelle disposition conduit à la conception de navires spécialisés : les « porte-conteneurs ». C'est le début du transport multimodal. Pour arriver à une destination, la marchandise transportée dans un conteneur emprunte successivement différents moyens de transport.

### **3.1.2. Définition du transport maritime**

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

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises pour l'essentiel par voie maritime. Ces marchandises sont acheminées d'un port à un autre, ce qui implique la participation de nombreux auxiliaires

Ce mode de transport est le principal mode de transport dans le monde, le moins coûteux et le plus adapté aux marchandises en vrac et produits lourds et volumineux<sup>1</sup>. Il couvre les matières premières essentielles, telles que le pétrole et les produits pétroliers, le charbon, les minerais de fer, les céréales, les phosphates, etc., ainsi que la marchandise diverse, soit, les produits préalablement conditionnés qui se présentent sous forme de cartons, caisses, palettes et fûts<sup>2</sup>.

### **3.1.3. Les différents types du transport maritime**

#### **3.1.3.1. Navigation de lignes régulières :**

La navigation de lignes régulières englobe les services de desserte maritime régulière organisée selon des itinéraires fixes et un nombre de ports identifiés étant desservis à fréquence déterminée. Un transporteur met en place un service, en prend le risque et en supporte les frais. En contrepartie, l'utilisateur de la ligne lui donne une rémunération basée sur un taux de fret négocié au préalable. Selon les termes du contrat de transport, le transporteur perçoit une "contribution" couvrant tout ou partie des frais de manutention<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> BELOTTI (Jean) et alii : *Transport international de marchandises*, édition MAGNARD-VUIBERT, 2012, P.244.

<sup>2</sup> <https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net/document/pdf/538f1f5754f6a.pdf> (consulté le 18/03/2018 à 23h11).

<sup>3</sup> Guide méthodologique, *Transport de marchandises : Caractéristiques de l'offre et capacité des modes de transport*, Paris, Septembre 2014, P.188.

Il existe 3 types de lignes régulières<sup>1</sup> :

- Les lignes directes : mettent en rapport deux (02) zones économiques distinctes ;
- Les lignes pendulaires : mettent en relation trois (03) zones économiques situées dans trois (03) continents différents ;
- Les lignes « tour du monde » : elles assurent une rotation autour du globe en desservant toujours les mêmes ports dans le même ordre.

Les services conteneurisés sont des lignes régulières, dominées par les relations transocéaniques Est–Ouest entre les pays fortement industrialisés, et qui suivent généralement des itinéraires et un calendrier fixés à l'avance. Ces lignes sont détenues par les grands armements mondiaux.

### **3.1.3.2. Navigation à la demande (Tramping) :**

Les navires affrétés à la demande, ou TRAMPS, dits encore navires de service général, ne sont pas affectés à des lignes régulières et n'assurent pas de desserte déterminée.

D'ordinaire, les TRAMPS transportent des chargements d'une seule et unique marchandise pour un seul affréteur. Ce mode de transport concerne principalement les produits en vrac.

Les quatre (04) grandes catégories de marchandises qui dominent le marché du tramping sont: le pétrole, les minerais de fer, le charbon et les céréales.

Les navires affrétés à la demande sont classés d'après leur utilisation, de façon caractéristique. Le TRAMP opère aux termes d'une charte-partie (contrat d'affrètement régissant l'utilisation du navire). Celle-ci est de trois types<sup>2</sup> :

- L'affrètement des voyages : concerne le transport d'une cargaison spécifiée pour un seul trajet entre deux (02) ports donnés ;
- L'affrètement à temps : correspond à la location du navire et de son équipage pendant une période déterminée ;
- L'affrètement coque nue : correspond à la location d'un navire à un affréteur disposant de moyens opérationnels lui permettant de prendre en charge toute la gestion du navire.

---

<sup>1</sup> VENTURELLI (Nadine) et alii : *Transport logistique*, édition LE GENIE DES GLACIERS EDITEUR, 2011, P.98.

<sup>2</sup> <http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Misc/tcvoy.pdf> (consulté le 20/03/2018 à 14 :01).

Les prix de fret fluctuent en fonction de l'offre et de la demande : lorsqu'il y a moins de frets que de disponibilités en navires, les taux sont à la baisse. Les taux d'affrètement reflètent également d'autres événements et circonstances, comme les mauvaises récoltes ou les crises politiques.

#### **3.1.4. Les moyens du transport maritime :**

Ces techniques ont beaucoup évolué depuis les années 1960, à la recherche d'une productivité de plus en plus grande, et des progrès considérables ont été accomplis dans ce domaine.

Si c'est d'abord la taille des navires qui a été privilégiée, il semble aujourd'hui que la souplesse d'utilisation soit l'élément recherché en priorité.

##### **3.1.4.1. Les types de navires :**

Il existe plusieurs types de navires :

###### **a/ Les navires spécialisés :**

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

###### **a-1/ Les vraquiers (bulkers) :**

Ces navires sont destinés à transporter d'importantes quantités de marchandises solides en vrac (céréaliers, minéraliers...etc).

###### **a-2/ Les navires citernes :**

Ils sont destinés spécifiquement au transport de vracs liquides. Certains sont spécialisés pour le transport de gaz naturel liquéfié, d'autres pour le transport du pétrole, ou bien pour les produits chimiques liquides.

###### **a-3/ Les navires frigorifiques (reefers) :**

Il s'agit de navires adaptés aux transports sous température dirigée. Ils sont destinés au transport de denrées périssables telles que : les bananes, la viande et les poissons...etc.

###### **b/ Les navires non-spécialisés :**

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

**b-1/ Les cargos conventionnels**

Ils disposent à bord de leurs propres moyens de manutention (bigues, grues, palans). Les marchandises sont chargées en cale par des panneaux coulissants. Ils sont destinés au transport de marchandises diverses et sont employés sur les lignes régulières et en tramping.

**b-2/ Les navires porte-conteneurs :**

Ce sont des navires spécialisés dans le transport de conteneurs. Leur taille s'évalue en quantité de conteneurs qu'ils peuvent arrimer. Ces navires ne disposent pas d'engins de manutention et sont déchargés par les portiques à conteneurs du port. Ils ne peuvent donc pas accepter de charges non conteneurisables (masses indivisibles, trop lourdes, ou colis trop longs, trop hauts, etc.). Toutefois, d'autres disposent de leurs propres moyens de manutention (navires dits mâtés), ce qui leur permet de décharger les conteneurs dans des ports non pourvus de portiques.

Les porte-conteneurs géants (mother vessels) qui chargent 6 000 EVP et plus aujourd'hui, sont particulièrement non adaptés au trafic de ligne mais aux services tour-du-monde. Un tour du monde équatorial comprend 7 à 10 escales qui servent de ports de transbordement (hubs) vers des lignes de desserte régionale sur lesquelles circulent des navires plus petits (feeders) de 1 000 à 3 000 EVP.

**b-3/ Les navires rouliers**

Appelés aussi « Ro-Ro » pour leur méthode de chargement « Roll-On, Roll-Off » (rouler dedans, rouler dehors), ce sont des navires équipés de pont levés permettant de faire entrer et ressortir des véhicules, voitures et camions.

Cette technique présente l'avantage de permettre la manutention d'à peu près tous les types de marchandises.

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

**b-4/ Les navires mixtes Ro-Ro + conteneur :**

C'est la formule la plus utilisée sur les navires récents. Elle combine l'intérêt du conteneur et de la manutention par portiques, avec celle du roulage pour les colis non conteneurisables et pour les ports non équipés.

**3.1.4.2. Les équipements portuaires :**

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

Ces équipements (bassins, portiques, matériels) permettent une productivité très élevée mais représentent un investissement considérable.

Si les grandes lignes maritimes sont maintenant équipées pour le trafic des conteneurs de 40 pieds et des grands porte-conteneurs, ce n'est pas encore le cas dans un grand nombre de pays du Sud.

La rentabilisation de tels équipements (navires et installations portuaires) exige une concentration du trafic sur un nombre limité de ports d'une même façade maritime, des feeders, desservant ensuite les ports secondaires à partir de ces ports principaux.

Cette concentration va continuer de s'exercer à l'avenir au profit des ports les plus importants, et des détournements de trafic de plus en plus amples sont à prévoir, tant à l'importation qu'à l'exportation

**3.2. L'organisation internationale du transport maritime**

Les principaux textes régissant le transport maritime sont les suivants :

**3.2.1. La convention de Bruxelles :**

Le transport maritime était originellement effectué sous le régime de la liberté contractuelle entre les parties intéressées. Ensuite, la carence d'équilibre entre les contractants pour certaines typologies de transport, notamment le transport par lignes régulières développé après la révolution industrielle grâce aux navires à propulsion à vapeur<sup>1</sup>(steamships), emporta un déséquilibre dans les rapports juridiques suite à l'emploi des clauses de non responsabilité de la part des transporteurs. Par ces clauses apposées aux connaissements, les transporteurs imposaient leurs volontés aux intérêts, aussi qu'aux porteurs du connaissement, ce dernier étant l'instrument négociable du commerce maritime international.

Il fut ainsi nécessaire de créer un règlement d'origine législative pour pouvoir mettre en balance les intérêts en cause et pour sanctionner de façon impérative les obligations du transporteur face aux chargeurs et aux porteurs du connaissement.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Navires dont la force de propulsion est fournie par une machine à vapeur.

<sup>2</sup> <http://books.openedition.org/puam/964?lang=fr> (consulté le 20/03/2018 à 14h16)

Ainsi, la convention de Bruxelles, appelée aussi la « convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance », signée à Bruxelles le 25 août 1924, appelée parfois « Règles de La Haye », a été ratifiée par 78 États. Elle s'applique aux transports internationaux de marchandises à l'occasion desquels un contrat de transport, appelé connaissance, est établi dans l'un des États signataires. Elle a été modifiée par le protocole du 23 février 1968, appelé « Règles de Visby », et le protocole du 21 décembre 1979 sur la responsabilité du transporteur. Ces deux (02) protocoles ont été ratifiés par respectivement 26 et 24 pays. Ils ne s'appliquent que dans les États signataires.»

La convention de Bruxelles ne s'applique qu'aux transports maritimes sous connaissance, excluant donc les contrats d'affrètement. Elle exclut aussi de son champ d'application les transports en pontée (sur le pont du navire), les transports d'animaux vivants, et les opérations de chargement et déchargement (sauf pour la partie éventuellement réalisée avec les grues du navire qui relèvent de la loi du pays où ont lieu ces opérations<sup>1</sup>.

### **3.2.2. Les règles de Hambourg :**

Sous la pression des pays en développement, qui estimaient que les règles de La Haye avaient été élaborées à l'époque par des « nations maritimes coloniales » à leur profit, ont eu lieu des renégociations.

Celles-ci ont abouti en 1978 à la « convention des Nations unies sur le transport des marchandises par mer », dite aussi « les Règles de Hambourg ». Entrées en vigueur le premier novembre 1992, les règles de Hambourg ont été ratifiées par 34 états<sup>2</sup>. Néanmoins, aucun n'étant représentatif d'une puissance maritime n'a souscrit aux Règles de Hambourg.

Ces règles ont adopté une nouvelle approche de la responsabilité du transporteur maritime, au profit des chargeurs. Là, c'est le transporteur qui est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis pendant que les marchandises étaient sous sa garde à moins de prouver que toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter les pertes ou les dommages avaient bien été prises<sup>3</sup>.

La convention de Hambourg, si elle exclut les contrats d'affrètement, a une application plus étendue car elle concerne tous les contrats à terme de nombreux contrats de transport,

---

<sup>1</sup> DUHAUTBOUT (Dominique) et alii : *Transporter*, édition FOUCHER, 5, Paris, 2017, P.110.

<sup>2</sup> DUHAUTBOUT (Dominique) et alii : *Op.cit*, P.110.

<sup>3</sup> [https://www.lantenne.com/Regles-de-Hambourg-de-1978\\_a14509.html](https://www.lantenne.com/Regles-de-Hambourg-de-1978_a14509.html) (consulté le 21/03/2018 à 18h41)

qu'il y ait ou non émission d'un connaissement, du fait de son domaine d'application extensif. Elle concerne aussi toutes les opérations qui interviennent entre la prise en charge par la compagnie de transport et la livraison, y compris donc les opérations de manutention si elles sont effectuées alors que les marchandises sont sous la garde de la compagnie.

### **3.2.3. Les règles de Rotterdam :**

L'assemblée générale des Nations Unies a adopté le 11 décembre 2008 « une convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer », son champ d'application est plus étendu parce que la convention couvre aussi les opérations de porte-à-porte, y compris donc les transports de pré-ou post-acheminement, avec reconnaissance des messages électroniques et documents dématérialisés<sup>1</sup>.

Donc ces règles ont pour but de moderniser et d'harmoniser le régime juridique du transport international de marchandises comprenant une étape maritime internationale, notamment en fournissant une base juridique pour le transport par conteneur de porte-à-porte.

Cette convention n'a à ce jour été ratifiée que par l'Espagne et fait l'objet d'après débats entre armateurs et chargeurs. Elle n'entrera en vigueur qu'après avoir réuni 20 ratifications.

### **3.3. L'importance du transport maritime dans le commerce international**

Le commerce international est aujourd'hui encore, étroitement lié au transport maritime. Ce dernier est un pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. L'explosion des échanges internationaux de produits manufacturés dans les cinquante (50) dernières années n'a été possible que parce que le transport maritime a connu lui aussi, dans cette période, une révolution, celle de la conteneurisation. Cette révolution technique a permis à ce mode de transport de se maintenir à la première place, avec des trafics, tous types de produits confondus, qui ont plus que quadruplé entre 1970 et 2015, et d'assurer aujourd'hui plus de 90% des échanges mondiaux.

Le transport maritime est aussi le moyen le plus sécurisé par rapport aux autres modes de transport. En effet, il offre plus de protection et une garantie de sûreté maximale pour les chargements et déchargements des marchandises.

---

<sup>1</sup> DUHAUTBOUT (Dominique) et alii : Op.cit, P.110.

De plus, ce mode de transport est le plus efficace en consommation de carburant et émet le moins de CO<sub>2</sub>/Tonne-Kilomètre<sup>3</sup>.

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

Ainsi, le transport maritime des marchandises reste un mode d'acheminement privilégié dans le commerce international. Le développement de la conteneurisation, la recherche constante de gains de productivité et la combinaison avec d'autres modes de transport, notamment terrestre, ont permis de maintenir un trafic très important sur tous les types de marchandises.

La marine marchande est la clé de l'économie mondiale. Sans elle le commerce d'un continent à l'autre, le transport des matières premières et le transport des produits finis à des coûts raisonnables seraient tout simplement impossibles.

## **Conclusion**

L'expansion du commerce international a imposé à la communauté internationale la mise en place d'un cadre institutionnel et conventionnel qui encadre et organise les opérations commerciales à l'international.

C'est ainsi que la convention internationale pour l'unification de certaines règles, en matière de connaissance, signée à Bruxelles en 1924, et ses protocoles, ainsi que la convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, signée à Hambourg le 31 mars 1978, ont contribué dans une large mesure à l'harmonisation du droit régissant le transport de marchandises par mer.

Le transport international devient, par conséquent, de plus en plus un élément stratégique jouant un rôle essentiel dans les échanges internationaux, caractérisés par une diversification des origines et destinations des marchandises transportées.

Dans ce cadre, les modes de transport international sont multiples :

- ✓ Transport par voie terrestre : transport routier, transport ferroviaire et transport fluvial ;
- ✓ Transport maritime,
- ✓ Transport aérien ;

Et le choix d'un mode de transport peut être effectué en fonction de la disponibilité du moyen de transport, de ses qualités (en termes notamment de rapidité, sécurité, ...etc.) et de son coût.

Parmi ces modes de transport, il y a un transport qui demeure un mode d'acheminement privilégié dans le commerce international, à savoir le transport maritime des marchandises, étant donné que la marine marchande assure 90 % des échanges internationaux.

Le développement de la conteneurisation, et la combinaison avec d'autres modes de transport, ont permis de maintenir sa place favorisé parmi tous les modes de transport.

Dans le mode de transport maritime, on distingue le transport maritime de lignes régulières et celui du tramping. Le premier se base sur des départs à des jours fixes et des ports d'escale déterminés, contrairement au second qui est associé au transport de vrac.

Pour effectuer ces opérations de transport, de plus grands navires et de différents types ont été construits afin de répondre à la demande croissante et aux flux de diverses marchandises de plus en plus importants. Cela a impliqué l'adaptation des ports en développant leurs infrastructures et agrandissant leurs installations portuaires.

**Chapitre 2 :**  
**Le transport maritime**  
**conteneurisé**

**Introduction**

Le commerce évolue de plus en plus au niveau international. Et pour s'adapter à l'évolution des échanges internationaux, le transport maritime a connu plusieurs révolutions. Parmi les plus récentes et les plus marquantes, la conteneurisation. Il s'agit d'acheminer les marchandises les plus diverses dans des boîtes ou « containers », pendant toute la durée de leur transfert (transport) maritime et terrestre.

Le secteur du transport des marchandises conteneurisées par voie maritime est devenu, au fil des années, un secteur vital pour le développement économique de tout pays.

Dans ce chapitre, nous traitons tous les aspects relatifs au conteneur, le marché international et national du transport maritime conteneurisé ainsi que les intervenants de ce secteur.

## **Section 1 : Généralités sur la conteneurisation**

Dans cette section, nous allons voir de plus près le conteneur, les différents types de conteneurs, le principe de standardisation du conteneur, ainsi que les avantages et les inconvénients liés à la conteneurisation.

### **1.1. Origine et définition du conteneur :**

#### **1.1.1. Origine du conteneur :**

Le conteneur maritime, qu'on appelle aussi container (terme anglais), a été créé en 1956 par l'Américain Malcolm Mac Lean, qui possédait une entreprise de transport terrestre sur la côte Est des Etats-Unis. En 1953, cet entrepreneur se rend compte que les autoroutes reliant les différents ports de la côte ouest sont complètement saturées et a l'idée d'embarquer directement les remorques des camions sur des bateaux. Il vend alors son entreprise de transport routier et investit dans une petite compagnie maritime pour transporter les remorques. Rapidement, il se rend compte que l'espace utilisé est trop important. De là, l'idée lui vient de retirer les châssis et de n'embarquer que la partie supérieure de la remorque, soit la « boîte » elle-même. Le conteneur est né.

À l'origine, les premiers conteneurs étaient transportés par des cargos traditionnels, puis pour répondre à l'augmentation de ce type de trafic, des navires spécialisés, appelés les porte-conteneurs, ont vu le jour dès la fin des années 60. Un agrandissement de la taille des navires porte-conteneurs a eu lieu par la suite. Ainsi que l'adaptation des ports en termes de manutention. Cette évolution a accentué son utilisation dans les échanges entre les pays.

Et en moins d'une dizaine d'années, le système du conteneur se répand à travers le monde car il permet, en plus de l'optimisation de l'espace à bord des navires, un gain de temps incroyable aux opérations de manutentions<sup>1</sup>.

#### **1.1.2. Définition du conteneur :**

Le conteneur maritime est défini comme étant : « une caisse de dimensions normalisées destinée au stockage, à la manutention et au transport de matières, de lots d'objets, de marchandises<sup>2</sup>».

---

<sup>1</sup> <http://www.container-z.com/uploads/files/presentation-5-17.pdf-15.pdf> (consulté le 24/03/2018 à 12:01)

<sup>2</sup> VENTURELLI (Nadine) et alii : *Transport logistique*, édition LE GENIE DES GLACIERS EDITEUR, 2011, p.92.

Le conteneur est l'aboutissement d'un effort d'unitarisation des charges (transport unimodal) pour diminuer les ruptures de charge et favoriser le transport porte-à-porte. Ce moyen de transport réduit le prix, le temps du transport et en accroît la qualité.

Le Bureau International des Container (BIC), le définit comme : « *un récipient conçu pour obtenir des marchandises en vrac ou légèrement emballées, spécialement en vue de leur transport sans manipulations intermédiaires, ni rupture de charge, par un moyen de locomotion quelconque ou la combinaison de plusieurs d'entre eux*<sup>1</sup> ».

En 1968, Monsieur le Professeur René RODIERE, qui critiquait à l'époque les polémiques autour du problème juridique des «containers», le définissait comme étant «des cadres fixes munis d'ouverture que l'on charge de marchandises individualisées ou en vrac et que l'on remet préalablement fermés et même scellés au transporteur »<sup>2</sup>.

La convention de Genève de 1972 définit le conteneur comme suit :

- Engin de transport d'un volume intérieur d'au moins un mètre cube ;
- Destiné à contenir des marchandises de façon répétée ;
- Spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport ;
- Muni de dispositifs le rendant facile à manipuler lors de son transbordement d'un mode de transport à un autre ;

Plusieurs définitions sont données au conteneur, cependant, elles se ramènent toutes à cette «boîte» rectangulaire qui permet de transporter tout ou presque.

### **1.2.Types de conteneurs :**

Le conteneur est l'outil le plus approprié pour protéger et transporter les marchandises, et comme les marchandises diffèrent par leurs tailles, volume, poids ; le conteneur doit s'accommoder à ces variables. De ce fait, il existe différents « types de conteneurs » dont les plus utilisés sont présentés ci-dessous :

---

<sup>1</sup> Document interne à CMA CGM

<sup>2</sup> WAROT (J.) : *L'avènement du container dans le trafic maritime*, DMF 1951, P.263.

### 1.2.1. Les conteneurs dry :

Les conteneurs dry sont des conteneurs conçus pour des marchandises dites sèches, d'où leur appellation de conteneurs « dry », généralement conditionnées en cartons, fûts ou palettes ou encore en vrac. Ils se caractérisent par un toit fermé, des parois latérales et des extrémités rigides et sont équipés de portes à une extrémité.

Les trois tailles les plus courantes du conteneur dry sont : 20 pieds, 40 pieds et 40 pieds high cube dont la hauteur est augmentée.

Figure n°1 : le conteneur dry.



Source : Brochure CMA CGM Algérie.

### 1.2.2. Conteneurs à toit ouvert / Open top :

Les conteneurs à toit ouvert sont identiques aux conteneurs Dry, mais le toit est remplacé par une bâche pour faciliter le chargement et le déchargement vertical.

Figure n°2: le conteneur à toit ouvert.



Source : brochure CMA CGM Algérie.

**1.2.3. Conteneurs frigos/ Reefer.:**

Les conteneurs frigorifiques sont des conteneurs à caractéristique "thermiques isolée" munis d'un dispositif de maintien de la température.

Il peut être alimenté en courant électrique soit par sa propre installation, soit par l'installation du navire ou du terminal portuaire. Le conteneur frigorifique permet donc de transport des marchandises sous température contrôlée.

**Figure n° 3: Le conteneur frigos**



Source : brochure CMA CGM Algérie.

**1.2.4. Les conteneurs citernes :**

Les conteneurs citernes sont les conteneurs destinés au transport de liquide et substances gazeuses. Ils sont répartis en 2 catégories :

- Les citernes chimiques (non réversibles) ;
- Les citernes alimentaires (réversibles).

**Figure n°4: le conteneur citerne.**



Source : brochure CMA CGM Algérie.

### 1.2.5. Les conteneurs plates-formes à parois latérales ouvertes / flat-rack :

Les conteneurs à parois latérales ouvertes sont des conteneurs pour des marchandises qui généralement ne disposent pas de parois latérales fixes, ou de structures équivalentes capables de supporter les sollicitations dues au chargement.

Figure n° 5: le conteneur plates-formes à parois latérales ouvertes.



LOADING OVERSIZE PALLET

Source : brochure CMA CGM Algérie.

### 1.3. La standardisation du conteneur :

La clé du succès d'un conteneur réside dans sa standardisation. Il est normalisé par l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO) et le Bureau International des Containers et du Transport Intermodal (B.I.C) sous les normes ISO 668 et ISO 1496.

Ces normes concernent les dimensions intérieures et extérieures du conteneur, ainsi que les règles de construction qui garantissent la sécurité de la manutention, du gerbage<sup>1</sup> et du transport.

#### 1.3.1. Les normes de construction

La norme ISO permet de standardiser la dimension des conteneurs en circulation dans le monde. Plusieurs dimensions sont en service, il y a des conteneurs de 45 pieds, 40 pieds et 20 pieds, ces deux derniers sont les plus répandus.

L'unité de mesure de la conteneurisation est l'EVP (Equivalent Vingt Pieds) ou en anglais TEU (Twenty Equivalent Unit) qui correspond à un conteneur de 20 pieds.

<sup>1</sup> Un terme utilisé en manutention pour empiler les marchandises les uns sur les autres. On gerbe les conteneurs en les chargeant les uns aux dessus des autres.

Le conteneur, appelé "TC" dans le lexique maritime, doit avoir des dimensions extérieures, une largeur, une longueur et une masse bien définies, afin qu'il puisse être le plus multimodal possible et être transporté indifféremment par les moyens de transport<sup>1</sup>.

**1.3.1.1. Dimension des conteneurs :** les dimensions des conteneurs sont présentées dans le tableau ci dessous.

**Tableau n° 1 : Les dimensions des conteneurs.**

<b>Longueur</b>	Il existe plusieurs longueurs, elles varient de 10, 20, 30, 40 et 45 pieds, mais en générale, les conteneurs de 20 et 40 pieds sont les plus utilisés dans le monde.
<b>Largeur</b>	La largeur d'un conteneur est toujours de 8 pieds.
<b>Hauteur</b>	Les deux hauteurs normalisées sont respectivement de 8 pieds et de 8 pieds et 6 pouces. Il existe néanmoins un nombre limité de conteneurs de 9 pieds et de 9 pieds et 6 pouces ainsi que des conteneurs de 4 pieds de hauteur.

**Source :** Document interne à CMA CGM Algérie.

**1.3.1.2. Poids des conteneurs :** le poids des conteneurs est présenté dans le tableau ci-dessous.

**Tableau n°2: Le poids des conteneurs.**

<b>Masse brute maximale</b>	Masse brute maximale d'un conteneur de 20 pieds, c'est-à-dire le poids brut du conteneur plus le poids de son chargement, est de 20.320 kg ; celle d'un conteneur de 40 pieds est de 30.480 kg.
<b>Tare</b>	Le tare moyenne, c'est-à-dire le poids du conteneur vide, est d'environ 2.000 kg pour un conteneur de 20 pieds et de 3.500 kg pour celui de 40 pieds.
<b>Charge utile</b>	La charge utile ou poids net, que l'on obtient en soustrayant la tare de masse brute maximale, ne doivent pas dépasser 24.000 kg pour un conteneur un 20 pieds et 30.000 kg pour celui de 40 pieds.

**Source :** Document interne à CMA CGM Algérie.

Les caractéristiques des conteneurs de 20, 40 et 40 pieds HC sont représentées dans le tableau ci-dessous :

<sup>1</sup><http://www.containerinfo.net/norme.htm> (consulté le 26/03/2018 à 14h55).

**Tableau n°3 : Les caractéristiques des conteneurs de 20 et 40 et 40 pieds HC**

Size et Type	20'	40'	40' HC
<b>Dimensions internes</b>			
Longueur	5,900	12,034	12,034
Largeur	2,352	2,352	2,352
Hauteur	2,393	2,395	2,700
<b>Door opening</b>			
Largeur	2,340	2,340	2,340
Hauteur	2,280	2,585	2,585
<b>Masse brute maximale (kg)</b>	30,480	30,480	30,480
<b>Tare (kg)</b>	2,230	3,720	3,900
<b>Charge utile (kg)</b>	28,250	26,760	26,580

Source : Document interne de la CMA CGM Algérie.

**Remarque :**

20'=20 pieds	1pied=0,3048 mètres
--------------	---------------------

**1.3.2. Les règles de construction :**

Le conteneur doit avoir des caractéristiques spécifiques, à savoir : protéger la marchandise contre les avaries mécaniques, les conditions atmosphériques et la mer. Il doit être robuste, assurer un long service, être le plus léger possible. Il doit être constitué de matériaux courants, afin de pouvoir être réparé, en cas d'avarie, n'importe où et sans matériel spécial. La structure résistante doit absorber toutes les contraintes dues aux efforts auxquels ces conteneurs sont soumis<sup>1</sup>.

Les normes de construction englobent les quatre coins du conteneur cités dans le tableau ci-dessous :

<sup>1</sup> NOEL (Benoit) : *Transport maritime : le développement de la conteneurisation*, mémoire de fin d'études, Ecole supérieure des transports, 2003, P.10.

Tableau n° 4: Les quatre coins du conteneur.

<i>Coins</i>	<i>Caractéristiques</i>
Le plancher	En bois exotique, d'une épaisseur de vingt huit (28) mm, résiste au passage de chariots de plus de cinq (05) tonnes.
L'armature	Constituée de cadre en acier de 5mm, permet de supporter le poids de cinq (05) autres conteneurs posés par-dessus, soit une masse de plus de cent vingt cinq (125) tonnes reposant uniquement sur les quatre (04) coins du conteneurs.
Le toit	En acier, épais de un et demi (1,5) millimètres (mm) doit pouvoir supporter une charge de trois cent (300) kilogrammes (kg) sur une surface de 60 cm x 30 cm (soit le poids de 3 ou 4 dockers <sup>1</sup> ) sans subir aucune altération.
Les pièces de coin	La particularité des conteneurs réside dans l'adoption des pièces de coin ou « coin ISO ». Chacun des huit coins du conteneur est équipé d'un cube en acier percé sur trois cotés ajusté au millimètre près et dont les dimensions et la position sont les mêmes partout dans le monde.

Source : Document interne à CMA CGM Algérie.

### 1.3.3. Numérotation et marquage des conteneurs :

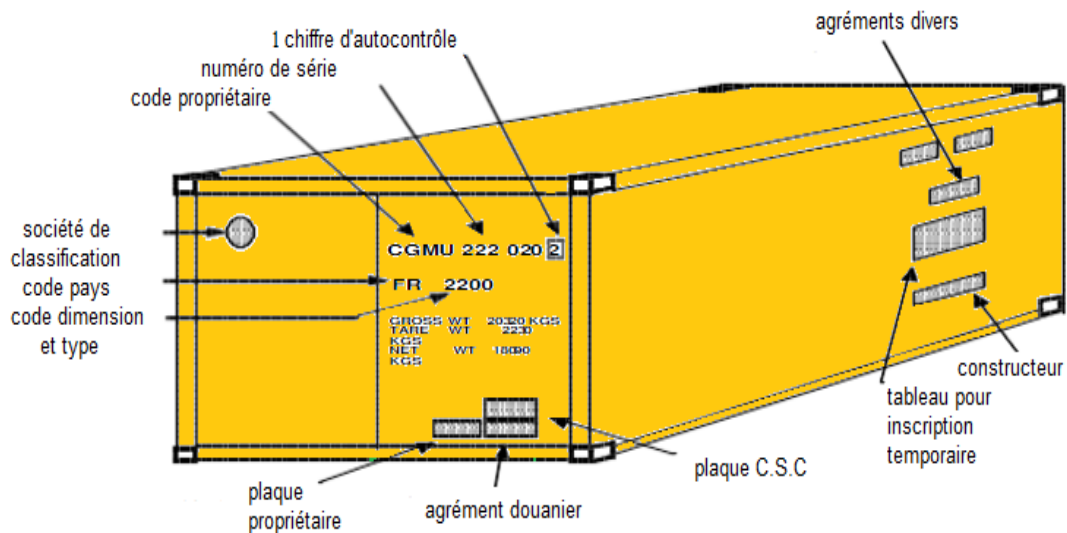
Il existe une numérotation systématique et normalisée de tous les conteneurs pour le transport de marchandises. Ce système de numérotation ou de codification comprend ;

1. Les grands groupes de chiffres et de lettres figurant sur la porte du conteneur.
2. L'identification du conteneur et de son propriétaire : il est constitué d'un code propriétaire/opérateur de quatre (04) lettres majuscules de l'alphabet latin, la dernière étant un U (Unité), d'un numéro de série de six (06) chiffres et d'un septième chiffre qui sert de caractère de contrôle permettant de vérifier l'exactitude du code propriétaire.
3. Le code taille - type :
  - Le code taille : le premier chiffre indique la longueur (2 signifie 20 pieds ; 4 signifie 40 pieds) et le deuxième indique la hauteur.
  - Code de type : le premier des deux (02) derniers chiffres indique la catégorie du conteneur selon un code spécifique et le second chiffre spécifie le type du conteneur dans la catégorie.

<sup>1</sup> Est un ouvrier professionnel spécialisé dans le chargement et déchargement des marchandises à bord du navire.

Quant à la plaque d'agrément CSC, son principe consiste à soumettre la fabrication de tout type de conteneur à une procédure d'agrément.

Figure n°6: Le marquage sur le conteneur



Source : <http://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-maritime/Marquage-conteneur.pdf>

La figure reprend les codes constituant la numérotation propre à chaque conteneur tout au long de son existence, qui sont : le code d'identification, le code pays et le code taille-type. De plus, apparaissent les masses net et brut, la plaque CSC ainsi que diverses autres plaques : la société de classification, la plaque propriétaire, l'agrément douanier, les agréments divers, le tableau pour inscription temporaire et le constructeur.

Avec les dimensions et les normes de construction, le numéro d'identification représente le troisième pilier de la standardisation.

**1.4. Avantages et inconvénients de la conteneurisation:**

Le conteneur, spécialement conçu pour être facilement manutentionné, stocké, transporté présente d'autres avantages.

**1.4.1 Les avantages de la conteneurisation:**

- **Rapidité :**

Pour le client comme pour l'armateur, les pertes de temps lors de ruptures de charges sont réduites au strict minimum grâce au conteneur qui permet de simplifier et d'accélérer les opérations de manutention dans les ports, ainsi que de réaliser des chaînes de transport sans ruptures de charge associant à la mer, la route, le rail et le fluvial.

- **Bon marché :**

- Économie sur l'emballage (matériel et temps) tout particulièrement lorsqu'il s'agit d'un chargement F.C.L (Full Container Load).
- Économie de temps lors du chargement et déchargement de la marchandise.
- Économie d'assurance, du fait d'une sécurité renforcée.
- Économie de stockage. L'espace de chargement à bord des navires est utilisé de manière optimale et les opérations d'expédition sont facilitées. Le conteneur permet aussi un meilleur entreposage et assure le porte à porte et l'acheminement de la marchandise du lieu de production jusqu'au lieu de distribution au niveau des navires, des trains et des terminaux à conteneurs.

- **Sécurité:**

Le conteneur protège la marchandise contre les intempéries, même pendant la manutention grâce à sa nature résistante et sa solidité. Il représente un rempart contre le vol et les pertes du fait que la nature de la marchandise soit inconnue.

**1.4.2. Les inconvénients de la conteneurisation:**

Mais le conteneur présente aussi des inconvénients. Ces inconvénients peuvent être classés dans trois (03) catégories : économiques, techniques ou juridiques.

- **Inconvénients économiques :**

L'investissement que requiert la conteneurisation est énorme du fait de la modernisation des ports et terminaux, ainsi que de l'acquisition de gros navires.

Le conteneur lui-même coûte relativement cher et son entretien doit être assuré régulièrement. Ce sont les pays en voie de développement qui se trouvent pénalisés par cette situation par manque de moyens pour équiper les navires et les ports d'équipements de manutention spécialisés.

- **Inconvénients techniques :**

Malgré les points forts de ce mode de conditionnement, des dégâts peuvent survenir par les risques en mer d'autant que les conteneurs sont par essence transportés en pontée sur le porte conteneur. Les dommages concernent : les vols, les manquants, les avaries de manutention et d'emballage, fuite ou écrasement, contamination des marchandises entre elles ou encore des dommages par eau autres que le mauvais temps comme la buée de cale.

- **Inconvénients juridiques :**

Dans ses commentaires de l'arrêt de la Cour de cassation, le 8 Juin 1993, Yves Tassel note que le conteneur est secret et il est inadéquat parfois. Sa qualification de « secret » relève du fait de l'anonymat des choses embarquées dans le conteneur. De ce fait, la fraude est facile puisque le numéro d'identification du conteneur ne donne pas d'indications de son contenu.

Par ailleurs, le conteneur est une boîte fermée qui, parfois, peut être considérée comme inadéquate dans le cas où elle endommage la marchandise. Cependant, cette dernière peut aussi être de mauvaise qualité, ce qui engendre des défaillances. Celles-ci peuvent, néanmoins, être réglées ou évitées par une maintenance correcte des engins.

Sa qualification de « criminogène » relève du fait qu'il est impossible pour le transporteur maritime de vérifier les marchandises, due à la rapidité des opérations et la multitude des quantités chargées, pousse à l'infraction. En effet dans la pratique, le transporteur n'assiste qu'au positionnement des conteneurs sur le navire.

**Section 2 : Les intervenants dans la chaîne de transport maritime conteneurisé:**

Les acteurs qui interviennent dans la chaîne de transport maritime conteneurisé sont multiples.

Pour des raisons méthodologiques, nous allons les classer en trois (03) groupes :

**2.1. Groupe 1 :****2.1.1. Le chargeur (exportateur ou shipper) :**

C'est le propriétaire de la marchandise transportée et l'utilisateur principal du transport maritime international :

- Il expédie les cargaisons homogènes de tout un navire. Le transport maritime pour cette catégorie de chargeurs se fait sous charte-partie<sup>1</sup>.
- Il expédie des cargaisons non homogènes, de moindre importance, occupant un espace restreint dans le navire. Le transport maritime pour cette deuxième catégorie se fait sous connaissance<sup>2</sup> (bill of lading).

**Le rôle du chargeur :**

- Préparer la marchandise (production, conditionnement, emballage, étiquetage) pour qu'elle soit conforme aux conditions de transport maritime.
- Prospector un navire :
  - Le chargeur de cargaisons homogènes et volumineuses prospectera le marché de l'affrètement en ayant recours dans la majeure partie des cas à courtier d'affrètement maritime.
  - Le chargeur de cargaisons non homogènes (diverses) et de petites quantités s'adressera directement ou par le biais d'un transitaire ou d'un commissionnaire de transport, à l'agent maritime ou au consignataire de navires.

**2.1.2. Client (importateur) :**

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

---

<sup>1</sup> : Document qui matérialise le contrat d'affrètement.

<sup>2</sup> : Document qui matérialise le contrat de transport.

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

## **2.2. Groupe 2 :**

### **2.2.1. L'armateur :**

L'armateur est le propriétaire, ou l'exploitant d'un navire. C'est celui qui arme le navire et qui fait donc en sorte que celui-ci soit en ordre de marche pour embarquer la marchandise au bord du navire au port d'embarquement (POL – Port of Loading) et qu'elle soit déchargée saine et sans réserve au port de déchargement (POD – Port of Discharge). Il a donc la responsabilité de l'entretien du navire, de l'embarquement d'un équipage compétent qui est partiellement ou totalement sous sa responsabilité managériale.<sup>1</sup>

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

### **2.2.2. Le consignataire de navire:**

Le consignataire est un mandataire salarié de l'armateur auquel il est lié par un contrat de consignation, il doit :

- Prendre en charge dans sa globalité un navire durant son escale.
- Représenter les intérêts d'un armateur.
- Prendre toutes les mesures d'ordre commercial, technique et administratif nécessaires à la bonne exploitation des navires.
- Procéder à la répartition des frais d'escale auprès des contractants (armateur, chargeur, transitaire).

### **2.2.3. Le transporteur interne :**

Le transporteur interne est un auxiliaire servant à transporter les marchandises du lieu de fabrication jusqu'au port d'embarquement. Il peut être routier, ferroviaire, aérien ou fluvial.

---

<sup>1</sup> [https://www.lantenne.com/L-armateur\\_a14021.html](https://www.lantenne.com/L-armateur_a14021.html) (consulté le 20/04/2018 à 1h09)

**2.3. Groupe 3 :****2.3.1. Le groupeur :**

C'est une personne morale ou physique qui constitue des unités de charges, en effectuant elle-même l'allotissement, l'empotage ou le dépotage de celle-ci (conteneur, wagon, camion). Le groupeur réunit par exemple dans un conteneur des expéditions d'origines différentes pour les remettre au transporteur.

Il existe trois types de groupage :

- FCL/LCL : un conteneur est empoté par un seul chargeur mais destiné à plusieurs destinataires.
- LCL/LCL : un conteneur est empoté par plusieurs chargeurs destiné à plusieurs destinataires.
- LCL/FCL : un conteneur est empoté par plusieurs chargeurs dans un centre de groupage pour l'acheminer à un seul destinataire.

**2.3.2. Le courtier maritime :**

Le courtier maritime est un courtier libre qui entre dans la catégorie des commerçants. Il est mandataire d'une des parties ou des deux (02) parties.

Ce professionnel s'entremet entre deux (02) entreprises, soit pour acheter ou vendre un navire neuf (par exemple entre un armateur et un chantier) ou un navire d'occasion (entre deux armateurs), soit pour la location (l'affrètement) d'un navire entre celui qui a une marchandise à transporter et celui qui possède un navire correspondant à ses besoins<sup>1</sup>.

**Le rôle du courtier d'affrètement:**

- Mettre en présence un armateur disposant d'un navire pour lequel il cherche du fret et un affréteur ;
- Aider dans la négociation et la conclusion du contrat ;
- Suivre l'exécution du contrat.

---

<sup>1</sup> KHEYAR (M) et ZEROUKLANE (N) : *La politique maritime Algérienne après la libéralisation du commerce extérieur*, licence en science économiques, Université de Bejaia, 208, p14.

**2.3.3. Le manutentionnaire :**

Le manutentionnaire effectue principalement toutes les opérations liées au chargement et au déchargement des marchandises dans un port, et il accomplit les opérations physiques mais également des opérations juridiques.

**A l'export** : il prend en charge les marchandises préalables à l'embarquement, il assure la bonne conservation des marchandises.

**A l'import** : au débarquement, il assure la bonne conservation des marchandises avant leur remise au destinataire. Il prend toutes les réserves nécessaires pour le compte de qui de droit.

**2.3.4. Le transitaire :**

Le transitaire est un mandataire<sup>1</sup>. C'est l'intermédiaire entre le chargeur (importateur ou exportateur) et le consignataire du navire, il est le représentant du chargeur dans le transport maritime de marchandises.

Le transitaire a un rôle vis-à-vis de son client et sa marchandise qui consiste à:

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

**2.3.5. La douane :**

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

La douane contrôle les marchandises qui transitent dans le port et détient les statistiques sur le commerce extérieur. De plus, elle vérifie les déclarations et l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Agent agissant sur ordre de son client et supporte une obligation de moyens, il ne répond donc que de ses propres fautes.

Les banques et les compagnies d'assurance interviennent aussi dans le but de promouvoir le commerce maritime de marchandises. Le service des banques consiste à identifier les transactions commerciales internationales 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.

---

<sup>1</sup> HAMDACHE (Nassima) et HEDIBEL (Samiha) : *L'impact de l'assurance sur les risques liés au transport des marchandises par voie maritime*, mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de licence en sciences commerciales, option : Management, Ecole des Hautes Etudes Commerciales, 2012, P20.

### **Section 3 : Cadre réglementaire et marché du transport maritime conteneurisé**

Cette section va porter sur les différents instruments qui constituent le cadre réglementaire du transport maritime conteneurisé ainsi que le marché international et national du transport maritime conteneurisé.

#### **3.1. Le cadre réglementaire du transport maritime conteneurisé**

Dans le domaine maritime, il existe certains instruments régulateurs nécessaires aux opérateurs de transport maritime pour organiser les responsabilités.

##### **3.1.1. Le connaissement maritime (bill of lading) :**

Nul ne peut entreprendre une opération de transport maritime sans émettre de document. Et ce dans le but de prouver (au moins) la bonne réception d'une ou plusieurs marchandises embarquées à bord d'un navire.

L'exportateur qui souhaite utiliser la technique du crédit documentaire<sup>1</sup> doit prêter une grande attention aux documents de transport qui lui seront remis. Si ceux-ci ne respectent pas les obligations convenues dans le contrat de crédit documentaire, la banque ne voudra pas payer lors de la remise des documents.

Le connaissement est souvent défini comme un document de transport, il s'agit d'un titre endossable, ce qui permet au vendeur d'en transférer la propriété à des acquéreurs en cours de voyage d'une part, et permet d'autre part à ces derniers de les remettre physiquement à un banquier pour constituer un gage destiné à garantir le remboursement du crédit qui leur a été consenti pour en faire l'acquisition ; la négociabilité caractérise donc le connaissement.

Le connaissement est un titre confèrent des droits sur la marchandise transportée ; il permet au porteur ou au titulaire d'entrer en possession de la marchandise. C'est pourquoi il circule beaucoup et fait l'objet de nombreuses opérations de transaction pendant que la marchandise est acheminée vers le port de déchargement.

---

<sup>1</sup> Engagement pris par la banque de l'importateur de garantir à l'exportateur le paiement de marchandise contre la remise de document attestant de l'expédition et de la qualité de la marchandise prévue au contrat.

Le transport de marchandise sous connaissement est régi par la convention de Bruxelles<sup>1</sup> comme suit :

Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur (le capitaine, agent du transporteur) devra sur demande du chargeur lui délivrer un connaissement portant entre autres :

- Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne s'entame, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage.
- Le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur.
- L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'ils n'ont pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

Le connaissement peut être :

- A ordre : transmissible par simple endossement. C'est le cas le plus utilisé dans le contrat de transport maritime en particulier dans le cadre du crédit documentaire.
- A personne dénommée : le document devient non négociable.
- On board : il atteste le chargement effectif de la marchandise à la date de signature.
- Reçu pour embarquement : il atteste la prise en charge de la marchandise et non l'expédition définitive.
- Net de réserves : il certifie la prise en charge de la marchandise en bon état apparent.

---

<sup>1</sup> : « La convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements » une convention internationale adoptée le 1924.

- Surchargé : des réserves portées par la compagnie sur la quantité ou l'état des marchandises chargées atténuent la responsabilité du transporteur.

### **3.1.2. La lettre de transport maritime non négociable : (sea waybill)**

« La LTM, à l'instar du connaissement, constitue un document de transport qui établit la preuve du contrat de transport entre le chargeur et le transporteur et établi également le reçu de la prise en charge de la marchandise par le transporteur ».<sup>1</sup>

Le contenu de la LTM reste identique à celui du connaissement : description et identification de la marchandise, nombre et nature des colis, poids et volume, numéro de conteneur...etc.

Par contre, la LTM n'est pas représentative de la marchandise, donc elle est non négociable et ceci est la particularité de la lettre de transport maritime. Par conséquent, elle ne peut donc pas servir au transfert de propriété pendant le voyage, elle ne possède pas les caractéristiques d'un papier-valeur, elle atteste le changement à bord de la marchandise.

La LTM peut être utilisée lorsqu'il n'est pas nécessaire d'établir un connaissement maritime, c'est-à-dire, un document négociable.

Pour la réception de la marchandise, il n'est pas indispensable que le destinataire présente la LTM le désignant comme tel, ce qui accélère les procédures au port de destination.

### **3.1.3. Le contrat d'affrètement :**

#### **3.1.3.1. Définition :**

« Le contrat d'affrètement est le contrat par lequel une personne ou une entreprise dite le "fréteur" met à la disposition d'une autre, dite "l'affréteur", un navire, un avion, ou un véhicule terrestre à moteur en vue de son exploitation.

Le mot qui était utilisé jadis dans le seul domaine des transports maritimes a été étendu par la pratique à tous les types de transports. En revanche le mot "nolis" ou encore

---

<sup>1</sup> <https://www.memoireonline.com/06/10/3563/Securite-et-surete-maritime--de-lelaboration-des-textes--la-difficulte-de-mise-en-oeuvre-.html> (consulté le 20/004/2018 à 20h00)

“nolisement” qui sont des synonymes du mot “affrètement” sont plutôt utilisés en droit maritime.

Le “fret” est la dénomination donnée à la fois aux marchandises transportées par l’affréteur, et à la rémunération donnée ». <sup>1</sup>

### **3.1.3.2. Types d’affrètement :<sup>2</sup>**

#### **A. L’affrètement au voyage (trip charter) :**

Le fréteur fournit un navire pour une cargaison déterminée, un voyage déterminé, dans un délai déterminé. La gestion du navire comme l’équipage, ravitaillement, frais d’escale restent de la responsabilité du fréteur.

#### **B. L’affrètement à temps (time charter) :**

Il est comparable à la location d’une voiture avec chauffeur pendant un temps déterminé. Le contrat est conclu pour un laps de temps déterminé. Dans ce cas, l’affréteur prend à sa charge la gestion commerciale et le fréteur garde la gestion technique du navire.

Cette dernière consiste à maintenir le navire en bon état de navigabilité. Le fréteur assure le recrutement de l’équipage et l’approvisionnement en produits de « bouche » et comestibles.

#### **C. L’affrètement coque nue (bare boat) :**

Ce type d’affrètement est semblable à la location d’une voiture sans chauffeur. C’est l’affréteur qui va, pendant une durée déterminée (l’année en général) armer et gérer complètement le navire.

Le document qui matérialise le contrat d’affrètement est la charte partie.

#### **D. La charte partie :**

C’est l’acte écrit qui permet de constater l’affrètement de tout ou partie d’un navire. Il existe des chartes parties types établies par différents groupements d’intérêts ; les trois catégories principales sont établies par :

---

<sup>1</sup> <https://www.dictionnaire-juridique.com/> (consulté le 20/04/2018 à 20h10).

<sup>2</sup> CHEVALIER (D) DUPHIL (F) *Le transport collection défi export*, FOUCHER, Paris 1996. P : 124-126.

- Des groupements internationaux d'armements et de courtiers.
- Des organisations internationales de chargeurs : affréteurs.
- Des conférences d'armateurs, chargeurs et courtiers.

### **3.2. Le marché international et national du transport maritime conteneurisé**

#### **3.2.1. Le marché international du transport maritime conteneurisé**

La forte croissance de la première décennie du siècle a incité les opérateurs (propriétaires de navires, armateurs) à s'équiper d'une flotte nombreuse et composée de navires de plus en plus.

La flotte mondiale conteneurisée est passée du simple au double de l'année 2000 à 2018. Elle s'élevait il y a dix-huit (18) ans à 2.617 navires.<sup>1</sup>

D'après le consultant Alphaliner, il y avait, début juillet 2017, 5.989 porte-conteneurs actifs sur les lignes régulières, pour une capacité totale de 20,97 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) soulignant que 8 navires seulement sont venus se rajouter à l'effectif l'an dernier.

Le transport maritime est une industrie commerciale qui monopolise environ 90% du commerce international. Des centaines de compagnies assurent, au quotidien, le transport d'importantes quantités de produits entre différents pays, grâce à leurs flottes de bateaux et de navires. Le transport conteneurisé se divise en 3 tiers presque équivalents en importance avec dans l'ordre :

- Le trafic Asie-Europe qui achemine les produits manufacturés principalement de Chine vers l'Europe ;
- Le trafic intra-asiatique, en pleine croissance, qui est devenu le premier trafic mondial en volume ;
- Le trafic transpacifique qui relie la Chine à l'Amérique du Nord, essentiellement aux Etats-Unis.

Le reste du trafic, nettement moins important en volume, concerne des lignes plus secondaires sur l'Afrique, les Caraïbes et l'Amérique du Sud. Pour autant, le trafic sur ces

---

<sup>1</sup> [https://www.lantenne.com/La-flotte-mondiale-n-a-progresse-que-de-huit-porte-conteneurs-en-2017\\_a41352.html](https://www.lantenne.com/La-flotte-mondiale-n-a-progresse-que-de-huit-porte-conteneurs-en-2017_a41352.html) (consulté le 28/04/2018 à 22h45)

zones souvent en forte croissance, parfois moins concurrentiel, peut constituer une source d'activité non négligeable et plutôt rémunératrice.

Les 10 plus grands armateurs conteneurisés sont présentés dans le tableau ci-dessous :

**Tableau n°5 : les 10 premières compagnies maritimes dans le monde en Février 2018**

Rang	Opérateur	Total		Propriété		Location	
		EVP	Navire	EVP	Navire	EVP	Navire
1	APM-Maersk	4 236 109	788	2 171 556	304	2 064 553	484
2	Mediterranean Shg Co	3 192 989	513	1 099 567	194	2 093 422	319
3	CMA CGM Group	2 542 632	502	948 188	120	1 594 444	382
4	COSCO Shipping Co	1 855 020	343	559 627	84	1 295 393	259
5	Hapag-Llyod	154 6154	214	1 051 068	113	495 086	101
6	Evergreen Line	1 070 825	195	554 743	106	516 082	89
7	OOCL	702 481	101	530 061	58	172 420	43
8	Yang Ming Marine Tran	597 526	101	184 261	41	413 265	60
9	MOL	584 705	79	240 846	27	343 859	52
10	NYK Line	559 859	96	238 574	40	321 285	56

Source : [www.alphaliner.com](http://www.alphaliner.com)

Le leader de transport maritime conteneurisé est la compagne maritime MAERSK qui dispose de 788 navires en Février 2018, elle a réalisé un volume de trafic de 4 236 109 EVP.

### 3.2.2. Le marché national du transport maritime conteneurisé

De 1962 à 1971, la consignation était souvent exercée par des étrangers. En 1971, l'activité devient le monopole d'une société d'Etat qui est la compagnie nationale algérienne de navigation -CNAN-

Cette compagnie à vocation d'armateur assurait aussi, la manutention portuaire jusqu'à 1971, le remorquage jusqu'à 1982, l'avitaillement et le transit.

En 1988 la Générale Maritime (GEMA) a été créée pour assurer la consignation. Cette compagnie a joué un rôle important pour toutes les compagnies maritimes étrangères intéressées par le marché algérien.

Depuis le 05 octobre 1996, la consignation est démonopolisée par un arrêté ministériel "précisant les conditions d'accès aux professions de consignataire de navire, de consignataire de la cargaison et de courtier maritime".

C'est ainsi que la CMA CGM, premier armateur étranger, s'est implanté en Algérie en Avril 1996 comme étant protecting agent dont la mission était le suivi des conteneurs et la prospection commerciale.

Après juin 1997 la CMA est devenu agent consignataire et l'agence d'Oran était ouverte suivie par celle de Skikda.

Par la suite, il y avait Sudcargos, l'agent consignataire de l'armateur Delmas, qui s'est installé en 1997, MSC et Maersk en 2000.

A l'année 2010 la part de lion de l'armement local revient à HYPROC. Cet armateur spécialiste des hydrocarbures couvre plus de 80% des échanges portant loin de l'actif de la CNAN.

**Tableau n° 6: Top 5 armateurs du transport maritime conteneurisé en Algérie en 2017**

<b>Armements</b>	<b>Part de marché</b>	<b>Rang</b>
<b>CMA CGM</b>	<b>31%</b>	<b>1</b>
<b>MSC</b>	<b>27%</b>	<b>2</b>
<b>APM-Maersk</b>	<b>13%</b>	<b>3</b>
<b>Arkas Line</b>	<b>10%</b>	<b>4</b>
<b>Autres</b>	<b>18%</b>	<b>-</b>

Source : Document interne de la CMA CGM Algérie

**Conclusion**

En dépit que la conteneurisation existe depuis moins d'un siècle, son essor fait qu'elle se taille actuellement une place de choix dans les échanges maritimes internationaux.

Le support matériel unitaire de cette activité de conteneurisation n'est qu'une caisse métallique conçue pour transporter de grandes quantités de marchandises, dénommé conteneur (container), lequel est plus qu'une unité de charge, mais il est qualifié comme une unité de transport et de distribution.

La diversité des types de conteneurs, manipulés partout dans le monde grâce à ses dimensions standardisées selon les normes ISO, a permis d'optimiser leur utilisation.

En résumé, le conteneur permet : rapidité, économie, sécurité, coût moindre, absence de rupture de charge et gain de temps. Mais il présente aussi quelques inconvénients pour les échanges maritimes.

Le transport maritime conteneurisé nécessite une collaboration entre plusieurs intervenants et des documents spécifiques afin de coordonner toutes les opérations de transport.

Une très forte concurrence s'exerce entre les différentes compagnies maritimes. Les chargeurs sont donc amenés à faire jouer cette concurrence en leur faveur et à étudier au cas par cas la meilleure solution de transport en termes de coût, de délai, de sécurité et de service.

**Chapitre 3 :**  
**Analyse de la gestion**  
**des conteneurs**  
**immobilisés**

**Introduction**

Lors d'un cycle maritime normal, les conteneurs vides font l'objet d'un enlèvement, empotage par les marchandises, transfert au port de chargement, embarquement au bord du navire, transport par des navires au port de déchargement, débarquement du navire, délivrance au client, dépotage (à niveau) au niveau de leur destination pour être transférés (à l'état vide) en dernier lieu à l'espace de dépôt.

La gestion des conteneurs consiste à suivre ces dits mouvements physiques tout au long de ce cycle, afin de maîtriser et faciliter leur positionnement, tout identifiant ceux qui restent inactifs pendant une période prolongée dans un port, chez un client (importateur ou exportateur). A ce titre, le conteneur inactif est considéré comme étant immobilisé.

Le chapitre ci-après traitera du problème de ces conteneurs immobilisés, dits Idle Full et dans ce cadre, sur la base d'une présentation et l'interprétation des résultats obtenus à partir :

- D'une part, d'investigations et entretiens effectués tout au long de la période du stage effectué au sein de l'agence d'Alger de la CAM CGM Algérie,
- D'autre part, d'une enquête réalisée par le biais d'entretien, servant comme éléments de conclusion du présent travail.

Des observations sont ainsi dégagées avec une synthèse devant permettre de répondre à la problématique énoncée, en confirmant ou en infirmant les hypothèses de base de ce travail..

**Section 1 : Présentation du groupe CMA CGM et son agent consignataire****1.1. Présentation du groupe CMA CGM**

Le groupe mondial de transport maritime par conteneurs CMA CGM, est le premier opérateur français du transport maritime par conteneurs, le troisième mondial et le leader dans le secteur du transport en Afrique.

Le groupe CMA CGM est un opérateur mondial, présent sur toutes les routes maritimes et offre à ses clients l'ensemble des services de logistique et de transport porte à porte.

Le groupe transporte via une flotte diversifiée de 502 navires modernes et adaptés dont il détient 120 navires, un volume de 2.542.632 d'EVP dans plus de 160 pays dans le monde pour un chiffre d'affaires de 16 milliards de dollars. <sup>(1)</sup>

Avec 29.000 collaborateurs dans le monde dont 4500 en France, le groupe CMA CGM est implanté dans plus de 420 ports et gère son activité via un réseau mondial de 755 agences.

**Figure n° 1 : Navire porte-conteneur de CMA CGM**



**Source** : Document interne à CMA CGM Algérie

### **1.1.1. Historique**

CMA CGM est issue de la fusion de deux (02) compagnies maritimes : la Compagnie Générale Maritime (CGM) qui a été créée en 1977 suite à l'union entre les deux (02) armateurs français Messageries Maritime (Mess Mar) et la compagnie générale Transatlantique (Transat) ; et la Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA) qui a été créé par M. Jacques R. Saadé<sup>1</sup> le 13 septembre 1978, à cette époque, CMA était dotée d'un navire porte-conteneur et d'une poignée de collaborateurs.

Ce n'est qu'en 1996 que CMA rachète CGM à l'Etat français pour un montant de 20 millions de francs français et s'installe dans son nouveau siège en 2011. En 2013, CMA CGM fut inauguré à Marseille.

Grâce à cette privatisation, le groupe CMA CGM devient alors le cinquième armateur du monde (premier en France).

En 2006, CMA CGM absorbe DELMAS<sup>2</sup> la propulsant au rang de troisième compagnie maritime du monde.

### **1.1.2. Les filiales et les marques du groupe CMA CGM :**

Le Groupe CMA CGM est présent partout dans le monde et sur toutes les mers du globe. Afin de fournir un service personnalisé, il bénéficie d'un portefeuille complémentaire de marques et filiales à l'expertise régionale forte :

- **APL** : est une filiale du Groupe CMA CGM, basée à Singapour, qui offre plus de 90 services hebdomadaires et dessert des ports dans plus de 50 pays ;
- **ANL** : est une filiale à 100% du Groupe CMA CGM. Elle est le spécialiste du transport de conteneurs depuis et vers l'Australie, la Nouvelle Zélande et l'Océanie. ANL propose aussi à ses clients ses services à terre ;
- **CHENG LIE Navigation Company (CNC)** : basée à Taiwan, elle est un des leaders du marché de l'Intra-Asie. Elle offre à ses clients un service personnalisé avec une priorité aux transports des conteneurs sous température dirigée (Reefer) ;

---

<sup>1</sup> Créateur de CMA et Président Directeur Général actuel du groupe CMA CGM.

<sup>2</sup>Une compagnie maritime française, spécialisé dans le transport depuis et vers l'Afrique, acheté par le groupe CMA CGM en 2005 avec 600 millions d'euros.

- **MacAndrews** : Il s'agit du transport personnalisée, un fort réseau Européen et Nord-Africain ;
- **COMANAV** : elle a été rachetée par le Groupe CMA CGM en 2007. COMANAV exerce en plus de ses activités de lignes régulières, les activités de consignation et de manutentionnaire au Maroc.

Les filiales du Groupe CMA CGM, sont aussi :

- **CMA Ships** : pour la gestion de la flotte de navires et des équipages (maintenance, fourniture, projets de construction, etc) ;
- **CMA Terminals** : C'est un opérateur portuaire disposé par CMA CGM qui permet à cette dernière d'exercer son expertise dans les terminaux pour un service optimum ;
- **CMA CGM LOG** : cette filiale a pour mission d'assurer l'expédition internationale de fret et de fournir des solutions logistiques intégrées globales.

CMA CGM continue à exister son activité depuis plus de 39 ans grâce aux valeurs, partagées par ce groupe et ses collaborateurs, à savoir : Initiative, Imagination et Intégrité.

## **1.2. Présentation de CMA CGM Algérie :**

### **1.2.1. Informations générales :**

CMA CGM a ouvert ses bureaux en Algérie en 1996 avec, au départ, un effectif de dix (10) personnes. Après 1998, la date d'obtention de l'agrément en qualité d'agent consignataire, CMA CGM n'a cessé d'élargir sa présence et ses activités dans les ports algériens d'Alger, Oran, Skikda, Bejaia, Annaba , Ghazaouet, DjenDjen et Mostaganem.

CMA CGM Algérie s'identifie comme suit :

- Dénomination : CMA CGM ALGERIE
- Forme juridique : Société Par Actions (SPA) régie par le Code de Commerce
- Date de création : 23 Avril 1996
- Siege social : Quartier des affaires Bab Ezzouar, Alger.
- Capital social : 207 000 000.00 DA.

**Figure n° 2 : Siège social de CMA CGM Algérie**



**Source :** Document interne à CMA CGM

Depuis son établissement et ses débuts d'activité en Algérie, CMA CGM Algérie est forte aujourd'hui de neuf (09) agences sur le territoire national : Mostaganem, Ghazaout, Alger, Oran, Bejaia, Djen Djen, Skikda, Annaba, Sétif.

**Figure n° 3 : Logo de la Compagnie Maritime CMA CGM**



**Source :** Département Ressources humaines

### **1.2.2. Domaines d'activités stratégiques de CMA CGM Algérie**

La CMA CGM Algérie est présente sur deux (02) Domaines d'Activités Stratégiques (DAS) qui sont :

- **La consignation des navires porte-conteneurs** : avec une part de marché de 31%, la compagnie dessert les ports d'Alger, Skikda, Annaba, Oran, Bejaia, Mostaganem, Ghazaouet et Jijel, à travers deux (02) ports de transbordement, «Marseille » pour la zone d'Europe et « Malte » pour le reste du globe, avec des escales hebdomadaires.
- **La consignation des navires conventionnels**: Par ce service, CMA CGM offre à ses clients une prestation répondant à un besoin de transport maritime de marchandises qui ne peuvent pas être conteneurisées, tel que les palettes, les engins, les remorques, les voitures, les caisses.

### **1.2.3. Rôle de la CMA CGM Algérie**

CMA CGM Algérie est un agent consignataire du groupe CMA CGM. Ses différents rôles, étendus au territoire national, peuvent se décliner, pour l'essentiel, comme suit :

- Représenter et défendre les intérêts de l'armateur du navire ;
- Offrir un service « first class » aux clients ;
- L'assistance du navire pendant toute la durée de son séjour ;
- Facturer et collecter les recettes de frets auprès des clients ;
- Veille au bon déroulement des opérations commerciales ;
- L'assistance au commandant et son équipage ;
- S'occupe de la consignation des conteneurs et des opérations de transit.

**1.2.4. Filiales de CMA CGM Algérie**

L'agent consignataire CMA CGM Algérie dispose d'un siège social principal, et de quatre (04) filiales lesquelles se traduisent comme suit :

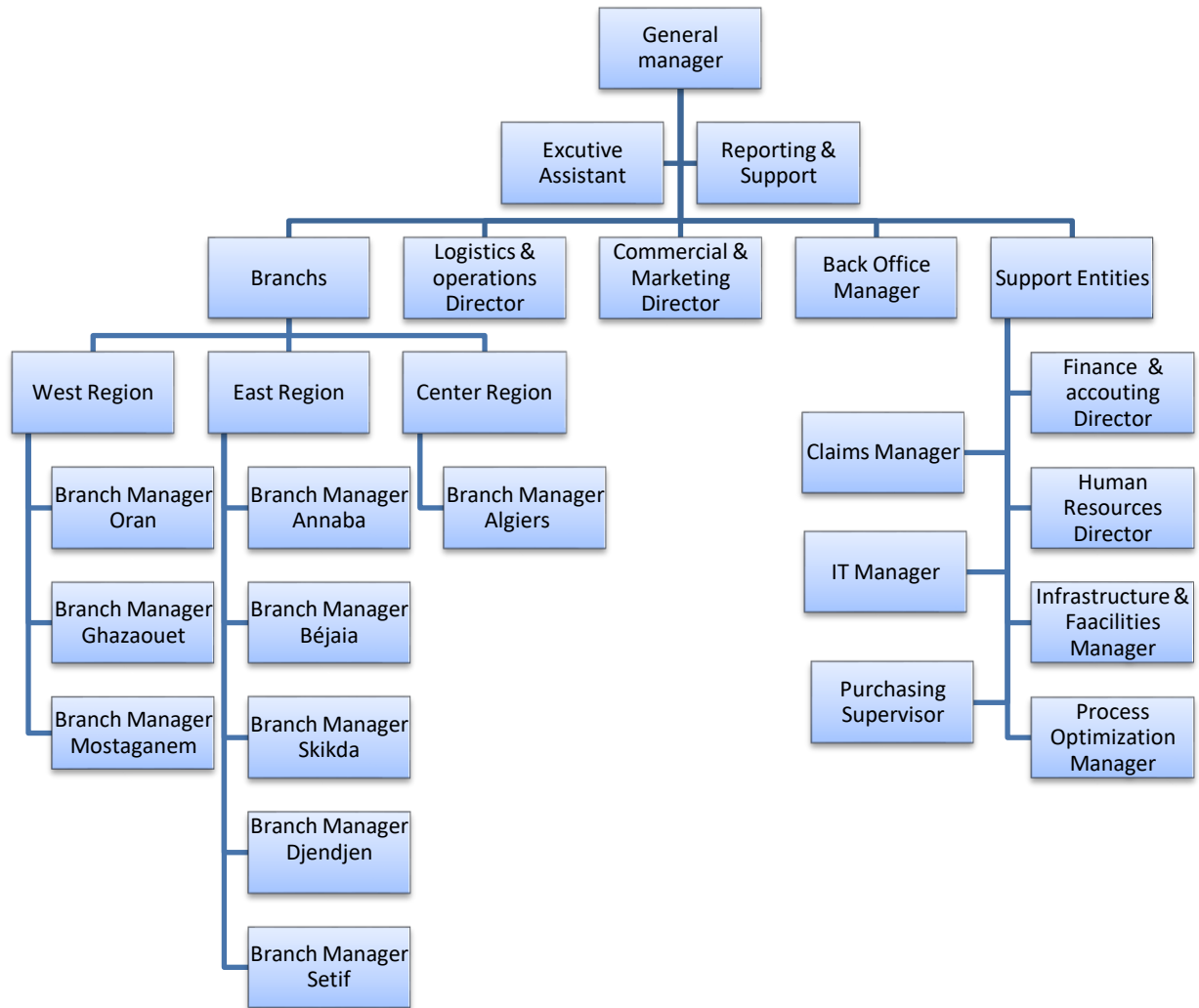
- ✓ **Ports Secs** : Vu la congestion que connaît le port d'Alger, la compagnie a construit ses ports secs : ALTERCO (Algerian Terminal Containers) à Alger, OTERCO à Oran et AVICOMAR à Annaba.
- ✓ **Parcs à vide** : Ce sont des parcs destinés à l'entreposage des conteneurs vides. Dénommés SOGEREC, ils se situent à Alger, Annaba, Oran, Skikda et Ghazaouet.
- ✓ **Rail Link** : C'est une filiale de transport ferroviaire, en partenariat avec SNTF<sup>1</sup> qui répond aux demandes de la clientèle.
- ✓ **CMA CGM Construction** : Elle s'occupe de l'immobilier de CMA CGM, notamment la location des bureaux au niveau du siège social de CMA CGM Algérie qui se situe au quartier des affaires à Bab Ezzouar.

---

<sup>1</sup>Société Nationale des Transports Ferroviaires, c'est la société nationale des transports ferroviaires algériens.

1.2.5. Organisation de CMA CGM Algérie :

**Figure n° 4 : Organigramme générale de CMA CGM Algérie**



**Source :** Département des Ressources Humaines de CMA CGM Algérie

**1.3. Agence d'Alger**

Cette agence comprend plusieurs départements, ils se traduisent comme suit :

**1.3.1. Département documentation :** il comprend trois (03) services :

- ✓ Service facturation import : l'envoi des préavis d'arrivée et des avis d'arrivée (voir annexe n°1) aux clients, facturation du fret maritime ;
- ✓ Service import (courtage) : il est chargé de la création d'escale dans le système interne de l'entreprise, la déclaration de la marchandise et le navire au niveau de la douane ainsi que la facturation des redevances portuaires pour chaque navire.
- ✓ Service facturation export : prépare le manifeste cargo et les B/L.

**1.3.2. Service Client :** Ce service se décompose en trois (03) sous services :**1.3.2.1. Service avis d'arrivée :** Ce service est en charge de l'établissement des avis d'arrivée en fonction du manifeste cargo afin de permettre à l'ayant droit de la marchandise ou son représentant de procéder à l'échange des documents contre le paiement.

Ce service reçoit des documents par l'agent portuaire ou par le courtier, ces documents sont :

- ✓ Pli cartable<sup>1</sup> qui contient des documents originaux tels que la facture commerciale, le connaissement original et une copie ;
- ✓ Manifestes cargo et manifeste comptable ;
- ✓ Les connaissements non négociables (voir annexe n°2)

**1.3.2.2. Service Echange documentaire :** Ce service est chargé d'effectuer l'échange documentaire après leur vérification et cela après l'accostage du navire qui a transporté la marchandise concernée.

Ce n'est qu'après avoir récupéré le pli cartable, si il a reçu un, et avoir vérifié le contenu de l'avis ou du pli, que le client pourra effectuer l'échange qui consiste à remettre au responsable du guichet le B/L original, un chèque d'échange et un chèque

---

<sup>1</sup>C'est la documentation relative à la cargaison transportée par le navire et qui est remise à bord entre les mains du capitaine par les agents consignataires après les opérations de chargement.

d'avance sur surestaries contre le bon à délivrer. Le responsable du guichet remettra également au client un avis d'arrivée afin qu'il puisse effectuer le paiement du montant de l'avis.

**1.3.2.3. Service recouvrement et surestaries :** Cette entité est chargée d'exécuter les tâches suivantes : facturation des surestaries (voir annexe n°3), règlement des factures impayées et le suivi des avances sur surestaries ;

**1.3.3. Booking Desk :** se charge de la réservation des conteneurs par les clients.

**1.3.4. Département Commercial :** Les commerciaux ont pour mission :

La promotion et la commercialisation des services de l'armateur ;

- La gestion du portefeuille client ;
- L'identification de nouvelles opportunités de vente à travers l'analyse et la prospection du marché ;
- L'exécution du plan commercial en s'assurant d'atteindre ou de dépasser les objectifs de vente fixés.

**1.3.5. Département Compte d'escale :** Ce service est chargé de rassembler toutes les factures de différentes prestations de l'agent lui-même et des prestations externes, ainsi que les dépenses liés à l'escale. À tout moment, pendant l'escale du navire, l'agent devra se conformer aux instructions de son armateur et lui communiquer les détails opérationnels.

L'escale terminée, l'agent enverra à son armateur un document récapitulatif de tous les frais déboursés par l'agent consignataire pour le compte de l'armateur ainsi que toutes les recettes qui ont été encaissées par l'agent. Le solde de ce document pouvant être positif ou négatif. Ce document s'appelle un « compte d'escale ».

**1.3.6. Département Logistique :** la présentation de ce département sera abordée de manière détaillée dans la section suivante.

**1.3.7. Agent Portuaire :** procède aux opérations portuaires (chargement, déchargement, manutention....).

**Section 2 : Le suivi du conteneur**

Le conteneur parcourt plusieurs étapes avant d'arriver au destinataire final. Son suivi est réalisé par le département logistique qui est en relation avec de nombreux intervenants.

**2.1. Le fonctionnement du département logistique**

Sous le contrôle de l'armateur et du directeur de l'agence, le département logistique a pour mission principale « la gestion globale du conteneur » depuis son débarquement jusqu'à son embarquement plein ou vide. Il accomplit les tâches suivantes :

**2.1.1. Tracking et facturation :**

Il s'agit du suivi et saisi des mouvements des conteneurs vides et pleins sur les systèmes LARA et ALS ;

A ce titre, le **système LARA** est un outil informatique mis en place par l'armateur pour tous les agents consignataires repartis dans le monde. Il permet la saisie et le suivi des mouvements des conteneurs en temps réel et cela pour toute la flotte CMA CGM.

Ce logiciel permet également à l'armateur un droit de regard sur la gestion du consignataire.

Les mouvements qui doivent être saisi sur ce système sont :

- Le débarquement des conteneurs pleins au port ;
- Le transfert des conteneurs pleins vers le port sec ;
- L'enlèvement des conteneurs par les clients ;
- La restitution des conteneurs vide au parc à vide (Sogerec).
- La réparation des dommages ;
- La mise à quai des conteneurs vides et pleins ;
- La mise à disposition des conteneurs vide (export) ;
- Le transfert des conteneurs vides du parc à vide au port ;
- L'embarquement des conteneurs pleins et vides.

**Le système ALS :** est un outil informatique interne propre à la CMA CGM Algérie.

Il permet la saisie des mouvements suivants :

- Le débarquement des conteneurs pleins au port.
- L'échange documentaire par le client contre bon à délivrer.
- La restitution des conteneurs vides au parc « Sogerec ».

**Le système GAIA :** est outil informatique mis en place par l'armateur pour tous les agents consignataires de CMA CGM dans le monde. Il permet le suivi du stock des conteneurs de chaque agent consignataire en temps réel.

### **2.1.2. Création des Booking chargement conteneurs vides après le départ du navire :**

Le département logistique agit selon les instructions de l'armateur en matière de besoin en conteneurs pour un éventuel transfert à un autre agent consignataire du groupe CMA CGM

### **2.1.3. Facturation mise à disposition export (MAD) :**

C'est la facturation des surestaries des conteneurs dont la durée a dépassé la franchise à compter de la date de leur enlèvement jusqu'à la date d'accostage du navire à bord duquel le conteneur a été exporté.

### **2.1.4. Facturation des dommages sur conteneur :**

S'il s'agit de petits dommages dont les frais de réparation, évalués à un montant inférieur à 20.000 DA, sont pris en charge par l'armateur.

Dans le cas où ce coût est supérieur à 20.000 DA, le client est amené à payer cette charge et la réparation ne peut être exécutée qu'avec l'accord de l'armateur.

### **2.1.5. Facturation des Surestaries Import/Export :**

Les surestaries sont des coûts d'immobilisation d'un conteneur, dûs et facturés lorsque le conteneur est immobilisé pour une durée plus importante que la franchise convenue à l'import ou à l'export.

"Le free time" applicable est de quinze (15) jours sauf pour les conteneurs frigorifiques dont la franchise est de cinq (05) jours.

Les frais de surestaries sont calculés selon une grille tarifaire qui dépend du type et des dimensions du conteneur dont les tarifs sont présentés par tranches de jours et en barème progressif.

Lors de l'échange documentaire le client dépose un chèque d'avance sur surestaries (certifié) de 300 000<sup>1</sup> DA pour un 20 pieds et 600 000<sup>2</sup> DA pour un 40 pieds (certains clients sont conventionnés avec la CMA-CGM et versent une avance qui couvre toute l'activité annuelle).

#### **2.1.6. Statistiques des réalisations (import/export) et rapprochement des chiffres avec d'autres services ;**

#### **2.1.7. Suivi des conteneurs immobilisés:**

Le suivi des conteneurs se fait avec le statut de chaque conteneur (vide ou plein) et sa position géographique.

#### **2.1.8. Tracking physique des conteneurs pleins dans les entrepôts sous douanes.**

#### **2.1.9. Contrôle des coûts logistiques.**

### **2.2. Les intervenants dans la chaîne du suivi l'itinéraire du conteneur**

La mission principale des intervenants est de transmettre au département logistique conteneur les informations nécessaires pour mener à bien le suivi de l'acheminement et de l'itinéraire du conteneur.

Les acteurs qui participent au suivi du conteneur de la CMA CGM Algérie sont les suivants :

#### **2.2.1. Le port :**

« C'est un endroit situé sur le littoral maritime, ou sur un court d'eau important. Le port peut remplir plusieurs fonctions mais doit avant tout permettre d'abriter les navires ainsi que le chargement ou déchargement des marchandises »<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Document interne à CMA CGM Algérie.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Le petit Larousse, dictionnaire encyclopédique illustré, édition 1995, P.806.

Les services portuaires doivent informer le département logistique des opérations suivantes :

- Débarquement des conteneurs.
- Transfert vers les entrepôts sous douanes et le port sec.
- Enlèvement par le client.
- Mise à quai des conteneurs pleins.
- Embarquement des conteneurs pleins et vides.

Toutes ces informations sont enregistrées sur le système LARA par le département logistique.

### **2.2.2. Le port sec : « Alterco » :**

C'est une zone terrestre créée pour recevoir des conteneurs dans le but de désengorger le port. Il offre les mêmes services que ce dernier, c'est-à-dire : douane, service phytosanitaire, manutention, service commercial (pour les échanges documentaires, paiement de facture).

Les mouvements qui doivent être transmis par « Alterco » au département logistique sont :

- Les conteneurs pleins transférés du port ;
- Les conteneurs saisis par la douane ;
- Les conteneurs enlevés par le client.

### **2.2.3. Le département opérations portuaire :**

Il est appelé également « service shipping ». Il s'occupe de toutes les opérations qui se déroulent au port (embarquement et débarquement des conteneurs) ainsi que l'armement du navire en eau, ...etc.

Les enregistrements transmis par ce département à la logistique sont :

- La liste des conteneurs laissés à quai (vide, pleins, en slot<sup>1</sup>) ;
- La liste des conteneurs débarqués (pleins, en slot, par erreur) ;
- La liste des conteneurs embarqués (vides ou pleins, en slot) ;
- La liste des conteneurs mis à quai (vides ou pleins).

---

<sup>1</sup> Compartiment destiné à recevoir un conteneur sur un navire porte conteneur et pouvant faire l'objet d'une location forfaitaire.

**2.2.4. L'administration des douanes :**

Le département logistique de la CMA CGM Algérie est en contact permanent avec les services de l'administration douanière.

**2.2.4.1. Le service recettes des impôts du port :**

Ce bureau a pour mission principale la saisie des conteneurs ayant dépassé deux (02) mois (non enlevés par le client).

La marchandise contenue dans ces conteneurs sera vendue aux enchères, cette vente aura lieu au port ou dans un entrepôt sous douane (public ou privé).

Ce bureau doit informer le département logistique conteneur de :

- La liste des conteneurs saisis.
- La liste des conteneurs vidés (après-vente aux enchères).

**2.2.4.2. Le service des recettes des impôts du port sec :**

C'est le même principe que le « service des recettes de dépôt du port ». C'est-à-dire que les conteneurs ayant dépassé deux (02) mois seront saisis par la douane et la marchandise sera vendue aux enchères.

Les enregistrements transmis par ce département au département logistique sont :

- La liste des conteneurs saisis au port sec (transférés vers les entrepôts sous douanes) ;
- La liste des conteneurs vidés (après-vente aux enchères).

**2.2.4.3. Le service des ordres de transfert :**

Les conteneurs qui séjournent plus de vingt et un (21) jours au port sont transférés vers les entrepôts sous douanes (public ou privé). Ce transfert n'est pas une saisie, il permet seulement de désengorger le port.

Ce service informe le département logistique, des conteneurs transférés du port vers les entrepôts sous douanes.

**2.2.4.4. Le service contentieux :**

Ce service transmet au département logistique la liste des conteneurs bloqués en raison de litiges entre la douane et les entités importatrices.

**2.2.4.5. Les entrepôts sous douanes :**

*« L'entrepôt sous douanes est le régime douanier qui permet l'emmagasinage des marchandises sous contrôle douanier dans les locaux agréés par l'administration des douanes en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibition à caractère économique »<sup>1</sup>.*

Il existe deux (02) types d'entrepôts :

- L'entrepôt public.
- L'entrepôt privé.

- **L'entrepôt public :**

*« Il est ouvert à tous les usagers pour entreposage des marchandises de toute nature, toute fois l'entrepôt est dit spécial lorsqu'il est destiné au stockage de marchandises :*

- *Dont la présence dans l'entrepôt public présente des dangers ou est susceptible d'altérer la qualité des autres marchandises.*
- *D'ont la conservation exige des installations spéciales.»<sup>2</sup>.*

*« Toute personne ayant le droit de disposer des marchandises en entrepôt public est autorisée à :*

- *Les examiner ;*
- *En prélever des échantillons dans les conditions admises par l'administration des douanes ;*
- *Effectuer les opérations nécessaires pour leur conservation »<sup>3</sup> .*

---

<sup>1</sup> Art.129 : (loi n°98-10 du 22 aout 1998) code des douanes Algérien.

<sup>2</sup> Art.139 : (loi n°98-10 du 22 aout 1998) code des douanes Algérien.

<sup>3</sup> Art.146 : (loi n°98-10 du 22 aout 1998) code des douanes Algérien.

**•L'entrepôt privé :**

« L'entrepôt privé peut être accordé à toute personne physique ou morale pour son usage exclusif en vue d'y entreposer des marchandises en rapport avec son activité en attendant de leur assigner un autre régime douanier autorisé.

*L'entrepôt privé est dit spécial lorsqu'il est destiné au stockage de marchandises dont la conservation exige des installations particulières »<sup>1</sup>.*

Les informations transmises au département logistique sont :

- La liste des conteneurs pleins transférés du port (après 21 jours) et d'un entrepôt à un autre (pour ventes aux enchères) ;
- La liste des conteneurs ayant dépassé deux (02) mois ;
- La liste des conteneurs vidés après ventes aux enchères.

**2.2.5. Le département logistique de l'armateur :**

La logistique armateur supervise tous les départs logistiques des agents consignataires.

Parmi ses missions :

- Etablir la politique générale du groupe en matière de conteneur ainsi que le budget associé conformément aux directives de la direction générale et anticiper les besoins commerciaux.

Il établit le plan de la flotte annuel, son évolution mensuelle, et précise la politique d'investissement (achat de conteneurs neufs), et de vente, la politique de location (par type de contrat), de maintenance et de réparation. Il définit et met en œuvre les outils de suivi de ces objectifs.

- S'assurer de la mise en ligne des conteneurs et de leur bon emploi par les agents. Il supervise et anticipe, les flux et stock de conteneurs par zone géographique, quel que soit le type de conteneur et la taille.

---

<sup>1</sup> Art.154 : (loi n°98-10 du 22 août 1998) code des douanes Algérien.

- Centraliser le reporting des agents et effectuer le contrôle de gestion « conteneur » du groupe.
- Assurer le développement et le maintien fonctionnel des applications informatiques (LARA, ALS, GAIA).

#### **2.2.6. Le département commercial du consignataire :**

Le commercial est en contact avec la logistique pour une mise à disposition d'un conteneur vide pour le compte d'un client lors d'une opération d'export.

#### **2.2.7. Le département juridique du consignataire :**

Le département logistique envoie au juridique la liste des clients relancés et qui n'ont toujours pas restitués les conteneurs afin d'entamer une action en justice.

#### **2.2.8. L'agent consignataire CMA CGM du POL :**

A l'import, l'agent consignataire CMA CGM du port de chargement envoie au département logistique la liste des conteneurs embarqués à bord des navires à destination d'Alger.

En cas de conteneurs immobilisés, le département logistique contacte CMA CGM Algérie afin que celle-ci avise le chargeur (l'expéditeur).

#### **2.2.9. L'agent consignataire CMA CGM du POD :**

A l'export, CMA CGM Algérie envoie à l'agent consignataire CMA CGM du POD la liste des conteneurs embarqués à bord des navires à destination.

En cas de conteneurs immobilisés à destination, la CMA CGM du POD contacte CMA CGM Algérie afin que cette dernière relance au réceptionnaire.

### **2.3. Le parcours du conteneur**

Le conteneur parcourt plusieurs étapes avant d'arriver au destinataire final. C'est étapes sont différentes de l'import à l'export. Analysons les deux (02) cas :

**2.3.1. A l'import :**

Plusieurs étapes sont distinguées à l'import:

- **Etape 01 : Le débarquement :**

*« C'est une manœuvre d'approche finale du navire à l'ouvrage conçu pour permettre le stationnement du navire et l'enlèvement de la marchandise pour la mettre à quai »<sup>1</sup>.*

Une fois que les conteneurs sont sur le quai, le client peut les récupérer. Ce qui nous conduit à l'étape suivante.

- **Etape 02 : L'enlèvement :**

La livraison marque la fin juridique du contrat de transport maritime et de la responsabilité du transporteur maritime, en remettant la marchandise au réceptionnaire ou à son représentant légal.

Pour que le client puisse récupérer sa marchandise, il doit se présenter à l'agence pour effectuer l'échange documentaire en étant muni du B/L original, de l'avis d'arrivée, d'un chèque pour le fret maritime et d'un chèque d'avance sur surestaries. Le département clientèle lui remettra un bon à délivrer lui permettant l'enlèvement du conteneur du terminal portuaire ou du port sec « Alterco ».

- **Etape 03 : La restitution :**

Après le dépotage du conteneur, le client doit le restituer au parc à vide « Sogerec ».

- **Etape 04 : La réparation et transfert des conteneurs :**

Après la restitution des conteneurs, « Sogerec » se charge de l'emmagasinement, du nettoyage, des réparations, du transfert et de la mise à quai des conteneurs vides.

- **Etape 05 : L'embarquement :**

Le service shipping met à bord du navire les conteneurs vides laissés à quai par « Sogerec ».

---

<sup>1</sup> <https://www.memoireonline.com/11/13/7932/Renforcement-du-positionnement-du-port-autonome-de-Douala-face--la-concurrence-sous-regionale-CEM.html> (consulté le 28/04/2018 à 20:35)

**2.3.2. A l'export :**

La gestion des conteneurs à l'export constitue une autre phase dans l'opération de consignation, les opérations de suivi se présentent comme suit :

- **Etape 01 : La mise à disposition des conteneurs vides (booking) :**

La mise à disposition est une réservation d'un conteneur vide par un client. Ce dernier doit être muni d'un chèque d'avance sur surestaries lorsqu'il se présente au département commercial.

Le commercial informe la logistique de la réservation.

- **Etape 02 : La réservation des conteneurs :**

Le département logistique contacte le parc à vide « Sogerec » pour préparer le conteneur afin que le client puisse le récupérer et procéder à l'emportage de la marchandise dans ses locaux.

- **Etape 03 : La documentation à l'export :**

Le client se présente au département documentaire à l'export de la CMA CGM Alger pour remplir « une mise à quai vierge ». Il doit y mentionner les :

- Nom et Adresse du réceptionnaire (Shipper) ;
- Nom et Adresse du chargeur (Consignée) ;
- Type et nombre de conteneur ;
- Numéro de conteneur et du scellé ;
- Type et poids de la marchandise.

Une fois que ces informations sont données par le chargeur, le service documentation export établit le connaissance et la facturation du fret maritime et des frais d'exportation.

Le fret maritime est libellé en Euro ou en Dollar. Les tarifs diffèrent selon la destination (port de Marseille, port de Malte, en slot), et selon le type et les dimensions du conteneur.

- **Etape 04 : La mise à quai :**

Le commercial contact le client pour lui transmettre la date de l'arrivée du navire et le numéro de quai afin que celui-ci dépose les conteneurs sur le quai du terminal.

La mise à quai ne peut pas se faire qu'une fois les frais évoqués ci-dessus sont payés.

- **Etape 05 : L'embarquement et l'arrimage :**

Le département des opérations portuaires embarque les conteneurs pleins à bord du navire.

**Section 03 : La gestion des conteneurs immobilisés**

Le but de cette section est de décrire le processus de management des conteneurs immobilisés et le suivi des clients afin d'assurer le retour des équipements immobilisés et assurer ainsi le recouvrement des montants impayés.

**3.1. La procédure de gestion des conteneurs immobilisés (Idle Full) :**

Avant de décrire la procédure des conteneurs immobilisés et procéder à son analyse, nous avons jugé que pour mieux saisir la notion des conteneurs immobilisés, il est nécessaire de saisir préalablement le contenu des définitions ci-après :

**3.1.1. La définition des conteneurs en souffrance (immobilisés) :**

Un conteneur en souffrance, dit : IDLE FULL, est un conteneur qui demeure immobilisé pendant plus de la durée réglementaire fixée à vingt et un (21) jours à compter de la date d'accostage et la date d'enlèvement du conteneur du parc à vide respectivement à l'import et à l'export . A ce titre, il est distingué deux (02) types de conteneurs immobilisés :

**3.1.1.1. Conteneur non échangé :**

Un conteneur est non échangé c'est lorsque le destinataire ne récupère pas sa marchandise du terminal portuaire.

**3.1.1.2. Conteneur non restitué :**

Un conteneur est déclaré non restitué lorsque le destinataire ne le restitue pas après livraison de la marchandise (cargaison transporté).

La réglementation douanière stipule à travers l'article 71 du Code des Douanes que : « *la durée maximale de séjour des marchandises dans les dépôts temporaires est de vingt et un (21) jours à compter de la date de leurs débarquement*».

De plus, l'article 74 du Code susvisé stipule qu' « *à l'expiration du délai de séjour dans les dépôts temporaires, tel que prévu à l'article 71 ci-dessus, l'exploitant est tenu de conduire les marchandises, après accord de l'administration des douanes, à une zone sous douanes où*

*elles sont constituées d'office en dépôt de douane, conformément aux dispositions des articles 204, 205 et 209 du présent Code».*

Si le réceptionnaire ne vient pas récupérer le conteneur vingt et un (21) jours après l'arrivée de ce dernier au POD, les services des douanes se chargent de le transférer à une zone sous douanes. Si ce conteneur dépasse un délai de deux (02)<sup>1</sup> mois, la marchandise sera saisie et vendue aux enchères ou détruite.

**3.1.2. Procédure de l'armateur CMA CGM :**

Afin de faire face au problème des conteneurs immobilisés, l'armateur CMA CGM a mis en place une procédure qui dicte les démarches à suivre par le consignataire en cas d'immobilisation. Les démarches à suivre dans ce cadre sont énumérées dans le tableau n° ci-après, intitulé :

**Tableau n°1 : Procédure de management des équipements Idle Full**

<b>Statut du conteneur</b>	<b>Nombre de jour après le statut</b>	<b>Actions faites par l'agence de CMA CGM pays de l'exportateur</b>	<b>Actions par l'agence de CMA CGM pays de l'importateur</b>
<b>Import au port</b>	0		Service client envoie l'avis d'arrivé
	15		Service logistique téléphone/envoie un email au client.
	21		Service logistique envoie un e-mail à l'agent de CMA CGM pays de l'exportateur
	+21	Service logistique envoie une lettre par poste au fournisseur.	Service logistique envoie une lettre par poste au client.

<sup>1</sup> Art.210: (loi n°17-04 du 16 février 2017) code des douanes Algérien.

	30		Service logistique envoie un deuxième e-mail à l'agent de CMA CGM pays de l'exportateur.
	+30	Service logistique envoie une deuxième lettre par poste au fournisseur.	Service logistique envoie une deuxième lettre par poste au client.
	40		Service logistique cherche les instructions du H.O
<b>Import hors port</b>	15		Service client téléphone/envoie un e-mail au client.
	21		Service logistique envoie une lettre par poste au client.
	30		Service logistique cherche les instructions du H.O
<b>Export hors port</b>	15	Service client téléphone/envoie un e-mail au fournisseur.	
	21	Service logistique envoie une lettre par poste au fournisseur	
	30	Service logistique cherche les instructions du H.O	

Source : Département logistique du H.O

**3.1.3. Procédure de l'agent consignataire CMA CGM Algérie :**

La procédure de l'armateur est applicable par tous les agents consignataires du groupe CMA CGM dans différents pays, notamment l'agent consignataire CMA CGM Algérie. A noter que certaines modifications pourront être apportées à cette procédure et cela selon les spécificités socio-écomico-politique de chaque pays.

Pour la CMA CGM Algérie, la procédure des conteneurs immobilisés a connu plusieurs modifications depuis la création de cet agent consignataire en Algérie.

Les différentes versions de cette procédure ne sont pas totalement divergentes, il s'agit des mêmes étapes dans toutes les procédures. La différence consiste en la durée séparant les multiples relances ainsi que le nombre de relances qui a augmenté au fil des années dans le but d'insister plus sur les fournisseurs/clients afin de restituer les conteneurs immobilisés.

Par conséquent, la dernière version de la procédure des Idle Full mise en place en 2015 sera présentée dans ce cadre. La mouture de 2015 est formulée comme suit :

**3.1.3.1. La procédure des conteneurs immobilisés à l'import :**

Il est relevé, à ce titre, deux (02) cas :

**Premier (1<sup>er</sup>) Cas : Conteneurs non échangés :**

Cette procédure décrit le management des conteneurs immobilisés à l'import dans le cas des conteneurs débarqués au port de déchargement, mais non échangés. Il est indiqué ce qui suit :

- 1. Date d'escale du navire à bord duquel le conteneur a été importé est de + 21 jours :**  
Première relance faite par le département logistique de CMA GMA Alger au client réceptionnaire ainsi qu'à l'agent de CMA CGM du POL.
- 2. Date d'escale est de + 40 jours :** Deuxième relance par le département logistique de l'agent CMA CGM Alger au client réceptionnaire, ainsi qu'à l'agent du POL pour qu'il relance le fournisseur.

La lettre envoyée par l'agent du POL au chargeur mentionne que ce dernier doit soit :

- Trouver un nouveau réceptionnaire ;

- Réexporter la marchandise au pays d'origine et régler tous les frais de surestaries et de stationnement ;
- Abandonner la marchandise<sup>1</sup>.

Si l'expéditeur demande la réexportation de la marchandise, il devra payer toutes les charges (Surestaries, manutentions et les taxes douanières à l'import) constatées qu'a engendrées cette expédition et ce, plus le fret de retour ainsi que les taxes douanières à l'export.

Ce qu'il faut comme dossier pour l'opération de réexportation :

- Une demande de réexportation rédigée par le client adressé à CMA-CGM Alger ;
- La restitution des trois (03) B/L originaux ;
- Attestation du non-transfert d'argent délivré par la banque du client ;
- Confirmation du fournisseur de la prise en charge de tous les frais ;
- La mainlevée de la douane <sup>2</sup>;
- Les factures originales de tous les frais engendrés (honoraires du transitaire, transport...)

Mais si le destinataire et l'expéditeur attestent, par courrier, qu'ils ne sont plus intéressés par la marchandise, ils doivent remettre à CMA CGM l'ensemble des originaux des connaissements maritimes et une lettre d'abandon.

3. En l'absence de réponses ou d'actions jusqu'à la date d'escale + **60 jours**, le département logistique de CMA Algérie envoie une lettre de MED logistique (voir annexe n°4) au client, par laquelle il doit les avertir qu'en l'absence de réponse, CMA CGM se réserve le droit de l'attaquer en justice afin de restituer ses équipements.
4. Date d'escale + **95 jours** : Après avoir reçu l'accusé de réception, le département logistique transmet le dossier au département contentieux pour MED juridique (voir annexe n°5) via un Huissier de Justice.

---

<sup>1</sup> Cette décision doit être la dernière solution, avant d'accepter une lettre d'abandon, la CMACGM doit exercer une pression sur l'expéditeur ou le destinataire en lui demandant de trouver un nouvel acheteur car dans la plupart des cas elle ne peut pas recouvrer ses pertes

<sup>2</sup> Acte par lequel l'agent des douanes, après accomplissement des formalités de la déclaration en détail, autorise le déclarant à enlever des marchandises.

Lors de la transmission du dossier au département contentieux, le département logistique doit fournir les documents suivant :

- Copie du connaissance ;
- Copie du bon à délivré ;
- Adresse précise du réceptionnaire ;
- Copies des relances amiables ;
- Copie des accusés de réception du client ;
- Position physique du conteneur, s'il y a lieu, c'est-à-dire préciser le parc sous douane dans lequel le conteneur a été transféré.

Si le client ne se manifeste pas, le département juridique procède à une action en justice.

Le tribunal est saisi ainsi pour :

- La restitution des conteneurs ;
- Le paiement du fret maritime et des frais de surestaries.

En parallèle à cette action judiciaire, CMC CGM Algérie fait établir par le département logistique un courrier au Receveur des Douanes concerné, lui demandant la restitution des conteneurs vides. La douane procède, de ce fait, selon la réglementation locale<sup>1</sup>, à l'une des solutions suivantes:

- ✓ La destruction ou l'enfouissement sous terre ou l'incinération de la marchandise ;
- ✓ La vente aux enchères publiques (VEP).

### **Deuxième (2<sup>ème</sup>) Cas : Conteneurs échangés non restitués :**

**1. Date d'accostage de + 21 jours (quelque soit la date d'échange) :** Première relance au client réceptionnaire par le département logistique de l'agence concernée de CMA CGM Algérie.

---

<sup>1</sup> En Algérie la destruction de la marchandise ainsi que la VEP sont décidées par une commission interministérielle qui réunit un représentant de la protection civile, un représentant de la wilaya, et un représentant port (entrepôt sous douane), un représentant de la CMA CGM Algérie, un représentant de la douane, un représentant de la direction de l'environnement, représentant du service phytosanitaire.

2. Date d'échange + 30 jours : Transmission du Dossier au Département Contentieux pour Mise en Demeure par un Huissier de Justice.
3. Date d'échange + 45 jours : Action en justice contre le réceptionnaire après accord du Siège Social de l'entreprise.

### **3.1.3.2. La procédure des conteneurs immobilisés à l'export :**

A ce titre, il est relevé deux (02) cas de figure :

#### **Premier (1<sup>er</sup>) Cas : Conteneurs mis à disposition, non mis à quai au terminal**

Cette procédure doit être respectée lorsqu'un conteneur plein prêt à être chargé demeure dans les locaux de l'expéditeur depuis plus de vingt et un (21) jours.

Dans ce cadre, il est observé les phases ci-après :

1. Date d'enlèvement du conteneur + 21 jours : Première relance du fournisseur, par le département logistique (Téléphone / e-mail).
2. Date d'enlèvement du conteneur + 30 jours : Deuxième relance au fournisseur, par le département logistique (Lettre formelle)
- 3- A partir du 30<sup>ème</sup> jour et à compter de la date d'enlèvement du conteneur : Envoi au fournisseur, par le département logistique de l'agent en Algérie, d'une MED logistique.

Sur la base de l'accusé de réception, le département logistique transmet le dossier au département contentieux pour mise en demeure par le biais d'un Huissier de Justice.

#### **Deuxième (2<sup>ème</sup>) Cas : Conteneurs immobilisés à destination :**

Il s'agit des conteneurs immobilisés au POD et afin de les récupérer, l'agent de ce dernier, en conformité avec sa procédure d'Idle Full, relance l'agent en Algérie pour que ce dernier relance le fournisseur.

**Cas particulier : Procédure des conteneurs immobilisés frigorifiques :**

En raison du volume de la flotte reefer, les agents doivent porter une attention toute particulière aux immobilisations de reefers et les lettres formelles doivent être ainsi envoyées quinze (15) jours après l'arrivée (import) ou l'enlèvement (export) de ce type de conteneur.

**3.2. Analyse de la procédure de l'agent consignataire CMA CGM Algérie :**

Dans cette partie, il s'agit de faire un essai d'analyse de la performance de la procédure de la gestion des conteneurs immobilisés de CMA CGM Algérie, sur la base d'une comparaison préalable de la procédure des conteneurs immobilisés de l'armateur avec celle de CMA CGM Algérie, suivie d'une analyse de la performance de la gestion des conteneurs immobilisés par l'Agence d'Alger de CMA CGM.

**3.2.1. Comparaison entre la procédure des conteneurs immobilisés de l'armateur et celle de CMA CGM Algérie :**

La CMA CGM Algérie applique la procédure de l'armateur d'une manière appropriée à notre environnement, car l'objectif est de récupérer les conteneurs, de les remettre en circuit et d'éviter ainsi le manque à gagner.

Cependant, il est remarqué qu'il n'y a pas une grande différence significative entre la procédure des conteneurs immobilisés de l'armateur et celle appliquée par l'agent consignataire CMA CGM Algérie.

Cette différence est résumée comme suit :

La procédure de l'armateur dicte qu'il faut commencer à faire des relances à partir du 15<sup>ème</sup> jour à compter de la date d'accostage du navire à l'import et de la date d'enlèvement du conteneur à l'export.

Le Service Client est mobilisé ainsi pour informer le client/fournisseur pour lui rappeler que les conteneurs vont bientôt être considérés comme immobilisés. Cette phase est suivie par

la relance du Service d'Idle Full, concrétisée à partir de vingt et un (21) jours à compter de la date d'accostage du navire ou d'enlèvement du conteneur.

Ceci, contrairement à la procédure de l'agent consignataire qui entame les relances qu'à partir du moment où le statut du conteneur devient immobilisé c'est-à-dire après vingt et un (21) jours à compter de la date d'accostage du navire ou d'enlèvement du conteneur.

Il est constaté aussi qu'à l'import, le nombre de relances mentionnées dans la procédure de l'armateur est beaucoup plus important que celui de la procédure de l'agent consignataire avec une période qui sépare une relance d'une autre, plus longue pour CMA CGM Algérie et cela est dû à la lenteur des formalités et les procédures en Algérie, notamment les procédures douanières (déclaration, visite physique, résultats d'analyses....).

### **3.2.2. Analyse de la performance de la gestion des conteneurs immobilisés (Agence d'Alger) :**

#### **3.2.2.1. Analyse générale :**

Afin de vérifier l'efficacité de la procédure des conteneurs immobilisés mise en place par l'agent consignataire CMA CGM Algérie, le recours à l'analyse de l'évolution des conteneurs immobilisés de l'agence d'Alger pendant les cinq (05) dernières années reste nécessaire et référentiel.

A ce titre, des tableaux d'indicateurs de cette évolution sont affichés ci-dessous afin de mieux exprimer la variation du nombre des conteneurs immobilisés au-delà de 30 jours, à compter de la date d'accostage pour l'import et de la date d'enlèvement du conteneur par le client pour l'export.

Les données affichées ont été réunies lors des différents entretiens avec le Chef du Département logistique de CMA CGM Algérie durant la période du stage pratique au sein de ce département.

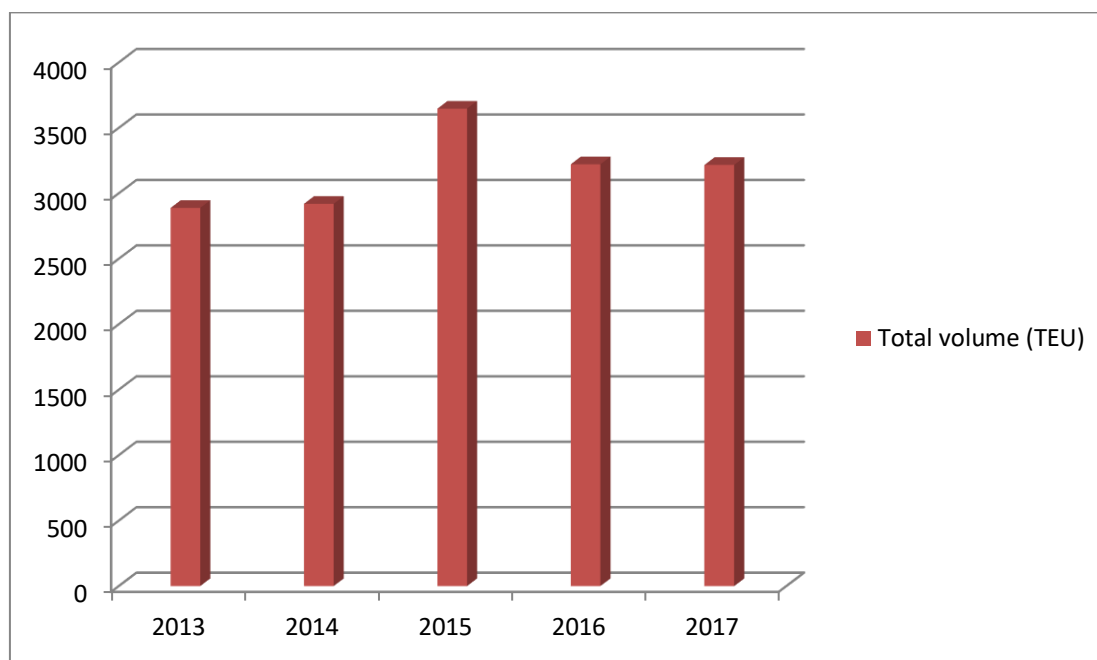
A titre de codification, il est à noter qu'un 20' = 1 TEU ; 40' = 2 TEU et qu'un ; 45' = 2 TEU

**Tableau n°2 : Evolution du volume des conteneurs immobilisés de 2013 à 2017**

Date	Conteneurs 20'	Conteneurs 40' et 45'	Total nombre conteneurs	Total volume (TEU)
31/12/2013	835	1027	1862	<b>2889</b>
31/12/2014	870	1025	1895	<b>2920</b>
31/12/2015	1225	1211	2436	<b>3647</b>
31/12/2016	1204	1009	2213	<b>3222</b>
31/12/2017	1099	1059	2258	<b>3217</b>

Source : Elaboré par nos soins

**Figure n°5 : Evolution du volume des conteneurs immobilisés de 2013 à 2017**



Source : Elaboré par nos soins

Le tableau proposé ainsi le graphe qui en découle (affichés ci-dessus) fournit les données des cinq (05) années d'évolution du volume (en TEU) des conteneurs immobilisés de l'agence d'Alger.

Il est relevé qu'en 2013, l'agence d'Alger a constaté 2889 conteneurs immobilisés. Cet indicateur qui a connu une augmentation de 01% des conteneurs immobilisés en 2014 a fait l'objet, en 2015, d'une forte augmentation estimée à 24,9%.

Par contre, en 2016, les conteneurs immobilisés ont évolué dans le sens contraire. Leur nombre a diminué de 13,2% ensuite de 0,2% en 2017.

### **3.2.2.2. Analyse détaillée :**

La mesure de l'évolution du volume d'import et de l'export ainsi que l'évolution d'IDLE FULL à l'import et à l'export permettent d'avoir une lisibilité de performance globale de la procédure de gestion des conteneurs immobilisés.

Les entretiens effectués avec le responsable du département logistique de l'agence d'Alger, ont permis de collecter les données concernant la période s'étalant de 2013 à 2017, lesquelles sont affichés dans les tableaux ci-après :

#### **➤ A l'import :**

**Tableau n°3 : Evolution du volume transporté par l'agence d'Alger de CMA CGM à l'import de 2013 à 2017**

<b>Date</b>	<b>TC 20'</b>	<b>TC 40'</b>	<b>TCs</b>	<b>Volume import (TEU)</b>
<b>31/12/2013</b>	25995	35094	61089	96 183
<b>31/12/2014</b>	26719	38047	64766	102 813
<b>31/12/2015</b>	28198	38907	67105	106 012
<b>31/12/2016</b>	28805	39369	68174	107 543
<b>31/12/2017</b>	30012	38511	68523	107 034

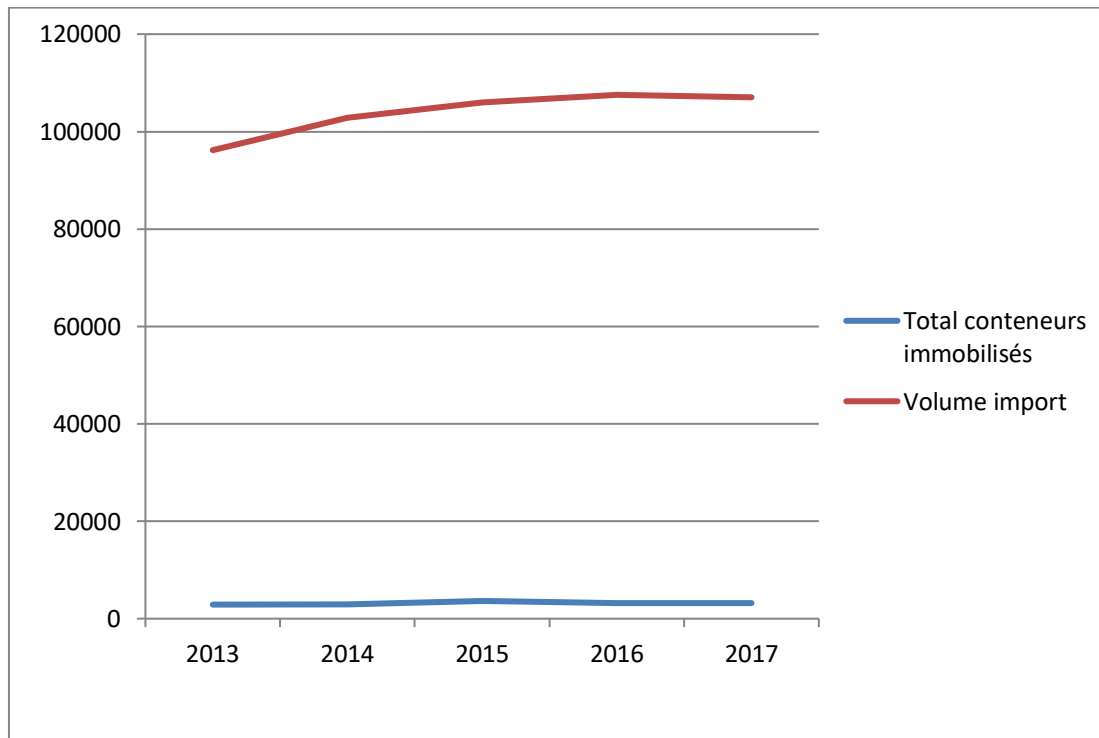
**Source :** Elaboré par nos soins

**Tableau n°4: Evolution du volume d'IDLE FULL à l'import de 2013 à 2017**

Date	TC 20'	TC 40'	Total TC	Volume TC immobilisés
31/12/2013	831	1 026	1 857	2 883
31/12/2014	859	1 024	1 883	2 907
31/12/2015	1 221	1 206	2 427	3 633
31/12/2016	1 197	995	2 192	3 187
31/12/2017	1 099	1 059	2 258	3 149

Source : Elaboré par nos soins

**Graphique n°1 : Evolution du volume transporté et du volume d'IDLE FULL à l'import de 2013 à 2017**



Source : Elaboré par nos soins

A la lecture de ce graphique, il ressort deux (02) aspects importants. Nous avons le volume transporté par CMA CGM Algérie, précisément l'agence d'Alger, à l'import en TEU et le volume des conteneurs immobilisés en TEU.

S'agissant du volume de l'import, on remarque qu'en 2013, l'agence d'Alger a réalisé un volume de 96183 TEU à l'import. En 2014, le volume d'import a atteint 102813 TEU. Cela signifie qu'il y'a eu une augmentation de 6,9% (6630 TEU). Alors que de 2014 à 2015, on observe une augmentation de 3199 TEU, soit 3,1%. En 2016, le volume à l'import a aussi augmenté mais d'un nombre de TEU moins important qui est de 1531 TEU, soit 1,4% seulement. Par contre, en 2017, on relève une très faible baisse qui est de 509 TEU, soit -0.5%.

Il ressort que l'augmentation du volume transporté à l'import par l'agence CMA CGM Alger est justifié (entre autres) par le fait que celle-ci n'a pas été affectée par la mesure de la suspension de la domiciliation bancaire, formalisée sous forme de notes transmises aux banques par l'Association Professionnelles des Banques et des Etablissement Financières (ABEF), relative à la liste des 193 références douanières des produits concernés par la rationalisation à l'importation, transmise aux banques en juillet 2017.

Dans ce cadre et conformément aux affirmations de la coordinatrice export national de CMA CGM Algérie, en parallèle à l'activité du transport de tous types de marchandises, l'entreprise ne cesse de prospecter régulièrement une nouvelle sphère de clientèle pour l'acquisition et le remplacement des marchés perdus par de nouveaux marchés et ce, contrairement à d'autres sociétés de transport maritime qui se focalisent uniquement sur un produit phare, tel que la céramique dans le cas de la société MSC.

Concernant le volume des conteneurs immobilisés en TEU à l'import, on remarque que son volume évolue en fonction du volume transporté par CMA CGM Alger à l'import entre 2013 et 2016.

En 2013, le volume des conteneurs immobilisés était de 2883 TEU. On note qu'en 2014, le volume des TC immobilisés a augmenté de 24 TEU, soit 0,8 %. En 2015, il a augmenté de 726 TEU, soit 25%. Tandis qu'en 2016, on relève une diminution du volume des

TC immobilisés de 446 TEU, soit (-12,3%). Ainsi qu'en 2017, le volume des TC a diminué de 38 TEU, soit (-1,2%).

Toutefois, on note que la dernière mise à jour de la procédure des TC immobilisés était efficace parce qu'elle a permis une évolution des TC immobilisés dans le sens contraire de l'évolution du volume à l'import c'est-à-dire le volume des TC immobilisés a diminué au moment où le volume réalisé à l'import a augmenté. Néanmoins, cette procédure n'a pas mené à une suppression totale des conteneurs immobilisés par leur restitution.

Les conteneurs immobilisés représentent une part importante du volume importé par CMA CGM Alger malgré sa diminution durant les deux (02) dernière années.

En 2015, le volume des TC immobilisés augmente pour représenter 3,4% des importations. En 2016, il représente 3% du volume à l'import. Et en 2017, 2,8 % du volume d'importation a été immobilisé.

➤ **A l'export :**

**Tableau n°5: Evolution du volume transporté par l'agence d'Alger de CMA CGM à l'export de 2013 à 2017**

<b>Date</b>	<b>TC 20'</b>	<b>TC 40'</b>	<b>Total TCs</b>	<b>Export</b>
<b>31/12/2013</b>	392	1595	1987	3582
<b>31/12/2014</b>	385	1838	2223	4061
<b>31/12/2015</b>	547	1486	2033	3519
<b>31/12/2016</b>	961	2135	3096	5231
<b>31/12/2017</b>	992	2869	3861	6730

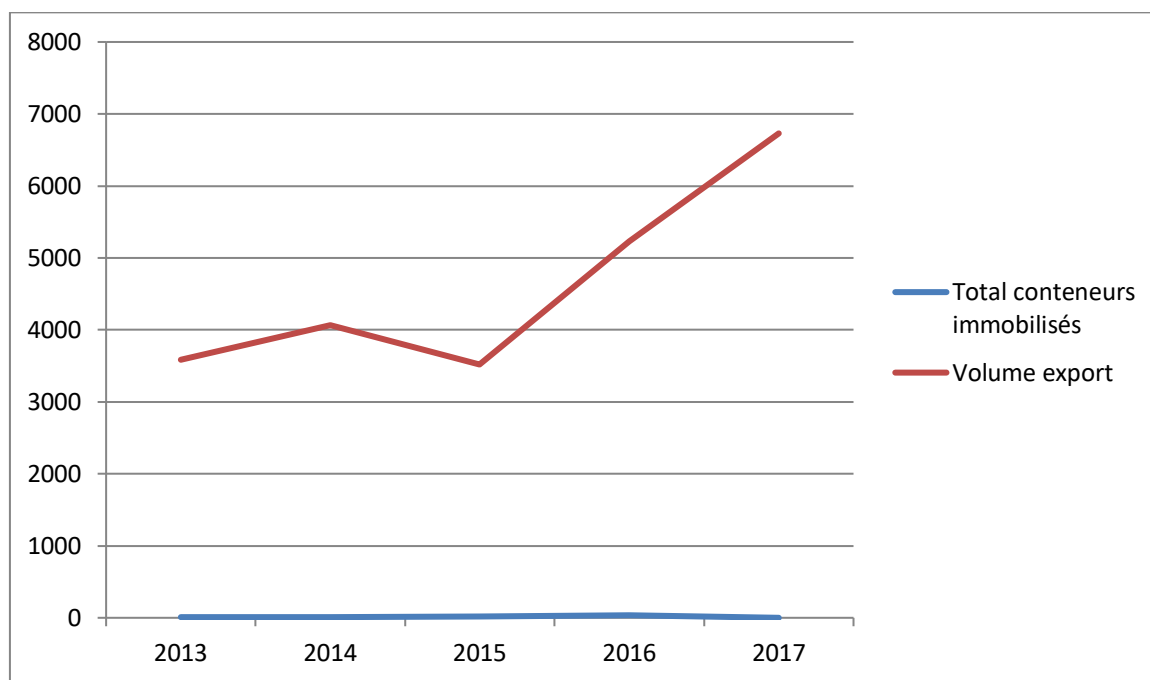
**Source :** Elaboré par nos soins

**Tableau n°6 : Evolution du volume d'IDLE FULL à l'export de 2013 à 2017**

Date	TC 20'	TC 40'	Total TCs	Volume TC immobilisé
31/12/2013	04	01	05	06
31/12/2014	11	01	12	13
31/12/2015	04	05	09	14
31/12/2016	07	14	21	35
31/12/2017	00	00	00	00

Source : Elaboré par nos soins

**Graphique n°2 : Evolution du volume transporté et du volume d'IDLE FULL à l'export de 2013 à 2017**



Source : Elaboré par nos soins

Ce graphique illustre l'évolution du volume transporté par CMA CGMA Alger à l'export ainsi que l'évolution des conteneurs immobilisés entre 2013 et 2017.

Le volume transporté par CMA CGM Alger, en 2013, est de 3582 TEU à l'export. Ce volume a augmenté de 479 TEU en 2014, soit 13,4%. Or en 2015, il a connu une baisse de 542 TEU, soit : -13,4%.

On remarque qu'en 2016, une forte reprise par une augmentation du volume transporté est constatée à l'export, soit 1712 TEU et donc 48,7%. Ce volume a poursuivi son augmentation en 2017, avec une valeur de 1499 TEU, soit une hausse de 28,7%.

L'augmentation du volume, de manière générale, transporté par CMA CGM Alger entre 2013 et 2017 est le résultat de l'ouverture de l'économie algérienne vers le marché international dans le but (stratégique) de devenir un pays exportateur.

Dans ce contexte, il est constaté qu'à partir de 2015, plus de produits sont destinés à l'export, tel que l'agro-alimentaire (Exemple : Toutes sortes de boissons), accentué en 2016, par la concrétisation de la labellisation<sup>1</sup> de la datte Deglet Nour de Tolga et la figue sèche de Beni Maouche, favorisant et aidant énormément les agriculteurs algériens à exporter leurs produits vers l'Europe.

Cela, explique l'énorme augmentation du volume transporté à l'export par CMA CGM Alger qui reste favorisé par la performance de CMA CGM Algérie, jouant un rôle majeur dans le domaine de l'exportation, essentiellement, en termes de qualité de service, de transit time, de la diversification de ses lignes ainsi que de la régularité de ses services.

S'agissant du volume des conteneurs immobilisés en TEU à l'export, on remarque que son volume évolue en fonction du volume transporté par CMA CGM Alger à l'export.

Tout en notant qu'en 2013, le volume des conteneurs immobilisés était de 6 TEU, en 2014, le volume des TC immobilisés a augmenté de plus que le double du volume de l'année précédente, soit 7 TEU, soit 133,3 %.

---

<sup>1</sup>La labellisation ou le label Identification géographique (label/IG) : il permet la reconnaissance d'un produit, l'indication géographique, ainsi que l'appellation d'origine.

En 2015, il a augmenté d'un (01) seule TEU, soit 7,7%, comparativement à 2016, où l'augmentation était de 21 TEU, soit le triple du volume de 2015.

En 2017, le volume des TC immobilisés est nul (égal à zéro), cela s'explique par le fait que les conteneurs immobilisés depuis plusieurs années chez un tiers ont été déclarés comme perte totale par l'armateur, à l'effet de bénéficier de l'assurance. Par contre, pour ceux restitués, certains sont endommagés et d'autres sont qualifiés non fonctionnel étant donné qu'ils ont dépassé leur durée de vie.

Toutefois, il est à noter que le volume des conteneurs immobilisés reste faible par rapport au volume importé par CMA CGM Alger sur l'ensemble de la période s'étalant de 2013 à 2017, à savoir respectivement : 0,2%, 0,3%, 0,4% et 0,7%.

### **3.2.3. Synthèse de l'analyse :**

L'agent consignataire CMA CGM Algérie applique une procédure de gestion des conteneurs immobilisés appropriée à l'environnement socio-économique de l'Algérie à l'effet de maximiser objectivement le taux de récupération des conteneurs dits « Immobilisés ».

A cet effet, l'entreprise procède systématiquement à plusieurs relances au client tant dans le cadre des opérations d'import que de l'export, à travers le Département Logistique, à partir de vingt et un (21) jours du constat à compter de la date d'accostage du navire au bord duquel le conteneur a été transporté ou de la date d'enlèvement du conteneur, respectivement à l'import et à l'export ; en lui réitérant que dans le cas de la non restitution du conteneur, il ne peut qu'assumer seul la responsabilité des conséquences qui en découlent de la période de l'immobilisation constatée.

A ce titre, le client sera tenu de prendre à sa charge les conséquences financières, notamment, liées au dépassement de ce délai et la CMA CGM Algérie se réserve toutes les voies de recours appropriées afin de préserver les intérêts de l'armateur.

Si le client se manifeste en justifiant la situation ainsi que les contraintes objectives liées au non restitution des conteneurs en question, tant sur la base d'un différend avec les services

des douanes ou autres organismes, le dossier correspondant à ce client sera ainsi classé (momentanément) par le Département Logistique.

S'agissant d'une autre catégorie de clientèle qui ne se manifeste nullement, le Département Logistique ne peut que transmettre les dossiers correspondants au Département Juridique pour suites à réserver. Ce dernier envoie ainsi, via un Huissier de Justice aux parties défaillantes, des MED juridiques.

A ce titre, et si le client persiste dans son passivité après les MED juridiques, il est à noter que la démarche citée ci-dessus n'est aucunement suivie d'un enclenchement, par le département juridique de CMA CGM Algérie, d'une procédure judiciaire, étant donné que ce recours doit impérativement recevoir l'accord préalable de l'armateur.

L'agent consignataire CMA CGM Algérie est un mandataire de l'armateur. Il agit au nom et pour le compte de ce dernier, et ne peut pas ainsi ester<sup>1</sup>, sans l'accord de l'armateur, un client en justice afin de restituer le conteneur immobilisé.

La politique commerciale du H.O dans le cadre de la préservation et de fidélisation de la relation avec sa clientèle, principalement celle faisant bénéficier l'entreprise d'un plan de charge conséquent, justifie et conditionne (généralement) la non délivrance d'un avis favorable pour les actions en justice, tout en priorisant les accords amiables pour le déblocage des situations des conteneurs immobilisés

En parallèle à l'éventuelle action judiciaire, CMA CGM Algérie fait établir par le département logistique un courrier au Receveur des Douanes concerné, lui demandant la restitution des conteneurs vides.

Les services de l'institution douanière procèdent, de ce fait, à l'une des solutions suivantes:

- ✓ La vente aux enchères publiques (VEP).
- ✓ La destruction ou l'enfouissement sous terre ou l'incinération de la marchandise ;

---

<sup>1</sup> Poursuivre une action en justice.

De ce fait, la marchandise empoté dans les conteneurs immobilisés, sera destinées soit :

- A la VEP conformément à l'article 210 du Code des Douanes, stipulant que « *Les marchandises qui ne sont pas enlevées, dans le délai fixé à l'article 209 ci-dessous, sont vendues aux enchères publiques par l'administration des douanes.* »

Cette opération de VEP ne peut générer des profits à l'armateur, dont les charges et des frais qui en découlent qu'il a subi demeurent impayés. En conformité avec l'article 212 du Code des Douanes, seuls les Douanes et le Trésor public sont bénéficiaires à ce titre.

Ou bien :

- A la destruction ou l'enfouissement sous terre ou l'incinération de la marchandise, en exécution des termes de l'article 212 bis : « *Sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les marchandises, qu'elles soient constituées en dépôt de douanes ou placées sous régimes douanier :*
  - *Reconnues impropres à la consommation humaine ou animale ;*
  - *Portant atteinte à la santé publique, aux bonnes mœurs, à l'ordre public ou à la sécurité publique ;*
  - *Contrefaites.**Ces marchandises sont détruites ».*

Selon l'article 2012 bis du Code des Douanes, les frais relatifs à l'opération de destruction restent à la charge du propriétaire de la marchandise, et en cas de non identification du propriétaire, les frais de destruction sont supportés par le Trésor public.

Dans ce cadre, il a été relevé que depuis plusieurs années, souvent, que devant l'abondant, des clients de leurs marchandises et face à l'inexistence de leurs sociétés. le trésor public refuse de payer une quelconque destruction, ce qui contraint (régulièrement) l'armateur à supporter seul les frais de destruction, au lieu des clients et du trésor public, sachant que le coût de cette opération est estimé à 70.000 DA par conteneur.

Par conséquent, CMA CGM Algérie qui ne procède pas souvent à la vente aux enchères, ni à la destruction de la marchandise empoté dans le conteneur immobilisé (en

souffrance), a recours (provisoirement) devant cette situation pénalisante, à exiger préalablement des chèques certifiés sur les surestaries.

De tout ce qui précède, et en se référant aux statistiques portant sur l'évolution du volume des conteneurs immobilisés et sa part dans le volume transporté par l'agence d'Alger de CMA CGM, durant la période de 2013 à 2017, tant à l'import qu'à l'export, il est relevé que la part des TC immobilisés à l'import a représenté un taux variant entre 2,8 % à 3,4% du volume de l'import et ce, au moment où la part des TC immobilisés à l'export ne représente que 0,7% au maximum du volume exporté.

Ces indicateurs nous mènent à conclure que l'immobilisation des conteneurs pose un réel problème à l'import plus qu'à l'export. Par conséquent, le reste de l'étude sera focalisé sur l'analyse de l'immobilisation des conteneurs à l'import.

### **3.3. Les causes et les impacts de l'immobilisation des conteneurs :**

Notre stage à au niveau de CMA CGM nous a permis de relever les principaux acteurs et contraintes causant l'immobilisation des conteneurs, ainsi que les conséquences de ce phénomène.

A ce titre, il est répertorié ce qui suit :

#### **3.3.1. Les causes et les impacts de l'immobilisation des conteneurs :**

Les causes principales et les intervenants responsables des immobilisations des conteneurs sont comme suit :

##### **3.3.1.1. Les importateurs :**

Le mode opératoire et certaines pratiques tels que préconisés par une catégorie d'importateurs algériens engendrent une immobilisation des conteneurs. Dans ce cadre, il est dégagé les paramètres ci-après, conditionnant cette immobilisation, à savoir :

**a/ Le conteneur, moyen de stockage de la cargaison (marchandise) :**

- ✓ Plusieurs clients ne disposant pas réellement ni d'entrepôt propres, ni de moyens matériels pour une mobilisation de ces espaces auprès des tiers, pour l'emmagasiner de leurs marchandises, recourent fréquemment à l'utilisation de ce support de transport (conteneurs) comme un moyen d'entreposage et de stockage.
  
- ✓ Par contre, pour certains clients et faute d'une gestion rationnelle des stocks se pénalisent par des entrepôts d'emmagasiner saturés, ce qui ne permet nullement le dépotage périodique et planifié des conteneurs lesquels demeurent en souffrance.

**b/ Conteneurs bloqués en douane :**

Certaines pratiques d'importateurs algériens engendrent (réglementairement) la saisie des conteneurs par l'autorité douanière et ce, pour diverses infractions notamment en termes de :

**b-1/ Fausse déclaration :**

Le client doit procéder à la déclaration de sa cargaison en douane en authentifiant clairement, conformément à la réglementation en vigueur, le type de marchandise transportée, sa quantité, sa valeur,...etc, à l'effet de lui permettre de récupérer ses conteneurs. Lors de cette déclaration, certains clients ont recours à plusieurs manœuvres (dilatoires), à savoir :

- **Fausse déclaration sur la qualité :**

Chaque marchandise a un taux spécifique, défini par l'organisation mondiale des douanes (OMD). Pour diminuer ce taux, le client a recours à la formalisation de fausses mentions dans sa déclaration en douane relatives à la nature et au type de marchandise importée.

- **Fausse déclaration sur la quantité :**

Dans sa déclaration le client mentionne une quantité inférieure à la quantité importée afin d'échapper aux taxes élevés qui sont calculées par rapport à la quantité et à la valeur de la marchandise.

- **Fausse déclaration sur la valeur de la marchandise :**

La fausse déclaration de valeur mentionnée sur la facture, ne correspondant pas à la valeur réelle de la marchandise transportée, peut s'afficher en deux (02) manières :

-Sous-estimation des factures avec des montants déclarés à la douane inférieurs aux prix réels d'achat des marchandises afin de réduire sensiblement les taxes à régler.

-Surestimation (majoration) des factures sur la base des montants déclarés à la douane supérieure aux prix effectifs d'achat des marchandises à l'effet de procéder au transfert illégal à l'étranger des devises.

**b-2/ Non-conformité de la marchandise :**

- ✓ **La contrefaçon :**

Parfois les conteneurs se retrouvent bloqués par l'autorité douanière eu égard à leurs contenus matérialisés par des produits contrefaits, tels que les produits cosmétiques, pièces détachés d'automobiles... etc. Les pays de provenance sont souvent : Chine, Turquie et Italie.

- ✓ **Marchandise non propre à la consommation :**

Les conteneurs contenant des produits jugés:

- Périmés, tels que les médicaments ou les agroalimentaires ;

Ou bien,

- Qualifiés d'avariés, comme dans les cas des viandes surgelées ;

Le tout, suite d'une part, aux visites d'inspection sanitaire vétérinaire dans le cas de l'importation de produits d'origine animale et de mer et d'eau douce et d'autre part, au contrôle phytosanitaire quand il s'agit de l'importation de produits végétaux.

Ces conteneurs ne peuvent être libérés par l'autorité douanière et font l'objet ainsi d'immobilisation préjudiciables financièrement.

A noter que l'importation de ces produits est autorisée, par les services douaniers, par la justification et la production d'un certificat d'inspection phytosanitaire délivrée par le service

de la protection des végétaux ou un certificat sanitaire délivré à l'opérateur. Ces deux (02) documents donnent lieu soit à l'admission, soit au refoulement du produit concerné.

Si la marchandise du client fait partie du deuxième cas, le conteneur demeure ainsi immobilisé jusqu'à la prise de décision de la destruction, incinération ou l'enfouissement de la marchandise transportée.

**b-3/ Absence de licence d'importation :**

Lorsque la marchandise importée ne s'inscrit pas dans le cadre de l'activité mentionnée sur la licence d'importations cette dernière demeure bloquée en douane.

**b-4/ Problème de domiciliation :**

*« Elle consiste pour un importateur résidant à faire choix avant la réalisation de son opération, d'une banque ayant la qualité d'intermédiaire agréé, auprès de laquelle il s'engage à effectuer les opérations et les formalités bancaires prévues par la réglementation du commerce extérieur et de change ».*

Dans ce cadre, les services douaniers exigent le document de domiciliation pour s'assurer que les factures des fournisseurs étrangers ont été réglées et faire éviter ainsi les infractions qui nuisent aux relations commerciales avec les pays tiers.

Dans ce cas de figure, la lenteur des procédures en vigueur pour la réception des documents bancaires exigés, ou bien la non solvabilité du client entravant l'obtention de cette domiciliation, ne peuvent qu'engendrer le blocage, en douane, du contenu des conteneurs, à savoir : la marchandise importée.

**3.3.1.2. Les douanes :**

De même, parmi les facteurs contraignants favorisant l'immobilisation des conteneurs, il est relevé ce qui suit :

**- La rigidité douanière :**

Lorsque la marchandise arrive au port, il se peut que l'importateur ne veuille plus de celle-ci pour plusieurs raisons, telles que son incapacité à régler les droits de douane et les diverses taxes, capacité limitée de stockage, etc.

Le conteneur ainsi demeure immobilisé jusqu'à la finalisation de la procédure de désistement, caractérisée par une lenteur pénalisante.

- **Lenteur des services des douanes :**

La lenteur de réaction des services des douanes compte tenu des procédures devant satisfaire plusieurs étapes de vérification et d'inspection. Cette multiplicité et de phases d'intervention pour le dédouanement de la marchandise affecte les délais d'enlèvement des marchandises qui restent relativement très longs en Algérie.

Selon certains transitaires et importateurs, au port d'Alger, la durée de dédouanement est de 8 jours lorsque le processus n'est pas entravé et de 12 jours quand des contraintes sont répertoriés dans ce cadre.

La lenteur engendrant les délais supplémentaires de dédouanement ne peut que prolonger la durée d'immobilisation des conteneurs au niveau du site portuaire concerné.

**3.3.1.3.Le fournisseur :**

Le fournisseur peut également être responsable de l'immobilisation des conteneurs pour les raisons suivantes :

➤ **Commande non respectée :**

La livraison peut être soit une marchandise :

- Ne correspond pas aux attentes du client ;
- Dont la date d'expiration est proche.

Dans ce cas le conteneur ne peut que faire l'objet d'un blocage et sera en souffrance au port en attendant que les deux (02) parties cocontractantes trouvent un compromis (Exemple : Décision de réexportation ou désignation d'un nouvel acquéreur).

➤ **Documentation :**

Le retard dans la réception des documents originaux du client, tel que le connaissance original qui constitue un titre de propriété indispensable à l'enlèvement de la marchandise transportée par le destinataire final, d'où le non-respect des délais de restitution des conteneurs.

**3.3.2. L'impact de l'immobilisation des conteneurs**

L'immobilisation des conteneurs affecte directement l'activité de l'armateur ainsi que l'agent consignataire "CMA CGM Algérie", avec un impact direct sur leur situation financière.

**3.3.2.1. L'impact de l'immobilisation sur l'armateur**

Cette situation a des conséquences financières sur l'armateur en termes de :

**a. Non rentabilité :**

Chaque conteneur doit accomplir un certain nombre de rotations pour que l'armateur rentabilise son investissement, ce qui n'est pas garanti par le fait des immobilisations de support de transport, ce qui est qualifié par CMA CGM, dans ce cadre, comme un investissement gelé.

**b. Le fret maritime :**

Les incoterms maritime de vente au départ (EXW, FAS, FOB, CFR, CIF) signifient que la marchandise voyage sur le transport principal aux risques de l'acheteur.

Les incoterms maritime de vente à l'arrivée (DAT, DAP, DDP) signifient que la marchandise voyage sur le transport principal aux risques du vendeur.

Dans la vente au départ, si le client ne se manifeste pas et ne fait pas l'échange documentaire, le fret maritime ne sera pas payé.

**c. Les surestaries :**

Comme définis préalablement (ci-dessus), les surestaries sont des coûts d'immobilisation d'un conteneur, facturés pour une durée plus importante que la franchise convenue à l'import ou à l'export.

A noter que " Le free time " applicable est de quinze (15) jours, sauf pour les conteneurs frigorifiques dont la franchise est de cinq (05) jours.

**• Conteneur non échangé :**

Cela veut dire que le client n'a pas effectué d'échange documentaire et que le conteneur est immobilisé au port. Il s'agit, dans ce cas, d'une immobilisation sans aucune indemnisation pour l'armateur.

- **Conteneur échangé non restitué :**

La facturation des surestaries s'arrête lors de la restitution du conteneur et ce, conformément aux termes de l'article n°11 du Décret exécutif n° 14-365 du 15 décembre 2014 fixant les modalités d'ouverture des comptes d'escale ou comptes courants d'escale, leur fonctionnement et leur contrôle, ainsi que les conditions d'affrètement des navires étrangers. Il stipule que : « *Les frais d'immobilisation de conteneurs, ne doivent en aucun cas porter sur une immobilisation allant au-delà de quatre-vingt-dix (90) jours, délai de franchise compris.* »

Le transfert à l'étranger des sommes encaissées par l'armateur, au titre de l'immobilisation des conteneurs, qui est effectué par le biais de la banque d'Algérie ne peut dépasser les 90 jours, conformément à l'article 24 de l'Arrêté Interministériel relatif au trafic maritime 1987, stipulant que :

« *Aucun transfert, au titre de frais d'immobilisation de conteneurs, ne peut être autorisé lorsque la réexportation n'a pas eu lieu dans un délai maximum de trois (03) mois, fixé par la convention douanière sur les conteneurs susvisés.* »

De ce fait, la CMA CGM Algérie stipule au client que les conteneurs doivent être restitués au niveau de son parc à vide « Sogerec » avant 90 jours de la date d'accostage du navire qui les a transportés.

**d. D'autres frais financiers :**

La non concrétisation par le client de l'échange documentaire, immobilisant ainsi les conteneurs au port d'Alger ou au niveau du port sec «Alterco», entraînera des frais financiers supplémentaires, tels que les frais d'emménagement qui demeurent à la charge de l'armateur.

Aussi, pour le cas de la saisie par la douane des conteneurs, destinés à la VEP, où la date de la vente ne soit pas très proche, l'agent consignataire se trouve avec des frais d'emménagements supplémentaires à payer.

A ce titre, l'armateur ne peut bénéficier de cette vente même si les surestaries et le fret demeurent impayés.

Si le Comité Interministériel décide que la marchandise empoté dans le conteneur immobilisé est destiné à la destruction, les frais de destruction sont à la charge de l'armateur.

**3.3.2.2. L'impact de l'immobilisation sur l'agent consignataire :**

En contrepartie de la prestation de service, l'agent consignataire bénéficie de certains frais, tels que les frais d'intervention agence, de documentation et de logistique. Si le client ne fait pas l'échange documentaire et donc il n'effectue pas le paiement de sa facture, ces frais ne seront pas acquittés et l'agent consignataire reçoit pas ainsi sa rémunération.

**3.4. Analyse du guide d'entretien**

Dans cette section, il sera abordé, dans un premier temps, la définition de la méthodologie de recherche préconisée, suivie d'un exposé et d'une interprétation des résultats de l'analyse.

**3.4.1. Méthodologie et démarche de l'étude****3.4.1.1. Objectif de l'étude :**

L'étude à entreprendre vise à compléter et conforter les résultats obtenus et les conclusions déduites dans la précédente partie relative à l'analyse de la procédure de gestion des conteneurs immobilisés ainsi que l'évolution de leur volume.

Cette étude devra permettre la collecte d'un maximum d'informations concernant les outils informatiques et les acteurs participant dans le suivi des conteneurs. Elle a aussi pour but la détermination des causes et l'identification des acteurs en relation directe avec ce phénomène d'immobilisation des conteneurs ainsi que les retombées qui en découlent.

Enfin, l'objectif attendu de cette démarche est de vérifier si la procédure en vigueur de la gestion des Idle Full, telle que adoptée par CMA CGM Algérie, favorise réellement la maximisation des restitutions de conteneurs en souffrance.

**3.4.1.2. Présentation du cadre méthodologique de l'étude :**

Pour réaliser ce travail, une étude à caractère qualitatif<sup>1</sup>, a été menée sur la base d'entretiens réalisés auprès des éléments opérationnels occupant des postes de responsabilité au sein de l'agent consignataire « CMA CGM ALGERIE », plus précisément au niveau de l'agence d'Alger.

---

<sup>1</sup> Une étude à caractère intensif, utilisant au niveau de la récolte des données, une approche relativement ouverte, non directive, permissive et indirecte des personnes interrogées.

Dans ce cadre et à titre de rappel, il est indiqué qu'un entretien est : « *Un rapport oral, en tête à tête, entre deux (02) personnes, dont l'une transmet à l'autre des informations sur un sujet prédéterminé. Alors, l'entretien consiste en une séance de questionnement adressé à une personne ou à plusieurs personnes choisies fortuitement dans le but de collecter les informations permettant de confirmer ou d'infirmer les hypothèses de recherche* »<sup>1</sup>.

A ce titre, il existe trois (03) types d'entretiens<sup>2</sup>:

- L'entretien non-directif : Qui consiste à établir une conversation libre et ouverte sur un des thèmes prédéfinis ;
- L'entretien directif : Durant lequel l'enquêteur pose des questions précises selon un protocole strict, fixé précédemment ; il contrôle entièrement le déroulement de l'entretien ;
- L'entretien semi-directif : Il porte sur un certain nombre de thèmes qui sont identifiés dans un guide d'entretien préparé par l'enquêteur. La personne interrogée est guidée par des questions ouvertes qui lui permettent de s'exprimer librement.

Dans notre cas, il a été opté pour un entretien semi-directif, comme outil de collecte d'informations, offrant une liberté d'expression aux vis-à-vis (répondants), il permet de structurer le déroulement de l'entretien et d'orienter les intervenants vers les principaux questionnements favorisant ainsi l'affirmation ou l'infirmer des hypothèses de base.

Pour ce faire, il a été constitué trois (03) guides d'entretien (voir annexe n°6, annexe n°7 et annexe n°8), chacun est composé de trois (03) axes principaux, s'articulant autour d'un résultat recherché, lequel axe est formalisé par des questions correspondants au profil et l'activité de l'interviewé.

---

<sup>1</sup> A.JOLIBERT, P.JOURDAN, *Marketing Research*; Edition, Dunod ; Paris; 2006; P 19.

<sup>2</sup> CHABANI (S) et OUACHERINE (H) : *guide de méthodologie de la recherche en sciences sociales*, 1ère Edition Taleb impression, 2013, p.72.

**3.4.2. Interprétation des résultats de l'étude :**

Dans cette section, il est affiché les réponses de chaque entretien, effectué auprès des personnes interviewées.

**3.4.2.1. Analyse de l'entretien n°1 :**

**Fonction de l'interviewé** : Coordinatrice Export National

**Missions** : Ses principales missions s'articulent autour de l'orientation de la clientèle, leur écoute avec une formulation de réponses appropriées à leurs attentes par le biais d'entretiens téléphoniques ou électroniques (E-mail). Le tout, dans le cadre d'une politique commerciale de fidélisation des clients.

Suite aux éléments de réponse de l'interlocuteur interviewé, il a été constaté que CMA CGM Algérie ne cesse de maintenir sa position sur le marché algérien du transport maritime, tout en réalisant un volume transporté, en augmentation continue, tant à l'import qu'à l'export.

A l'import, la restriction à l'importation préconisée par l'Algérie n'a pas affecté réellement l'activité de cet agent consignataire, en raison de la politique commerciale tracée consistant à résorber l'éventuel déficit constaté à cet effet, par une démarche de remplacement des produits suspendus à l'import par de nouveaux produits, en veillant constamment à la recherche de nouveaux clients en s'adaptant à leurs besoins spécifiques.

Quant à l'export, la CMA CGM Algérie connaît un volume qui s'accroît au fil des années grâce à la diversification de ses produits (hors dattes) destinés à l'export, confortée par des moyens matériels adéquats matérialisés, notamment, par une disponibilité de tous types d'équipements typiques, tels que les conteneurs frigorifiques. Le tout est combiné avec un plan d'orientation et de conseil à l'adresse de sa clientèle durant tout le processus d'exportation.

S'agissant de l'immobilisation des conteneurs, et compte tenu que le Département Commercial ne sensibilise pas le client lors de sa séance de renseignements, il a été relevé que l'équipe commerciale, en plus de son activité constituant la vente du fret maritime, ne cesse de relancer les clients concernés, tout en procédant aux divers rappels et réclamations,

compte tenu (selon l'interviewé) que : « *L'immobilisation des conteneurs aura impérativement, à long terme, un impact négatif sur l'activité de l'agent consignataire, traduit par une perte financière (Fret maritime) ».*

La coordinatrice export national déclare aussi qu'elle demeure moyennement satisfaite de la gestion des conteneurs en souffrance au sein de l'agence d'Alger, tout en ajoutant que : «Cet état de fait n'incombe, réellement, ni au Département Logistique ni au Client, il est le résultat de facteurs externes hors du contrôle interne exogènes engendrant ce phénomène d'immobilisation des conteneurs, tel que la lenteur de la procédure douanière ».

En revanche, cet intervenant propose pour atténuer les retombés de cette immobilisation par la fréquence accentuée du contact du client en rappelant et insistant sur l'état d'avancement du déblocage de la situation desdits conteneurs immobilisés (en souffrance).

#### **3.4.2.2. Analyse de l'entretien n°2 :**

**Fonction de l'interviewé** : Chef du Département Logistique

**Missions**: Ses principales missions s'articulent autour de la gestion de la situation du stock vide et des Idle Full ainsi que des conteneurs endommagés.

Compte tenu du contenu des réponses de notre interlocuteur, il a été constaté que l'agent maritime gère et suit tous les mouvements de conteneurs, du début de la chaîne de traitement jusqu'à la fin, grâce à des outils informatiques performants, dénommés LARA, ALS et GAIA, permettant d'assurer une traçabilité de l'information informatisée dans le cadre d'une automatisation des opérations de gestion de conteneurs.

Les principaux sites, participant au processus de gestion des conteneurs il est cité le Parc à Vide, le Port Sec « Alterco » et les Entrepôts Sous Douanes.

Concernant l'immobilisation des conteneurs, le Chef du Département Logistique (interviewé) cite deux (02) principales causes, à savoir : la nomenclature et l'espace de stockage restreint chez le client, utilisant ainsi les équipements de la société pour les besoins de stockage.

Les conséquences de ce phénomène d'immobilisation des conteneurs, dont la catégorie des clients la plus souvent concernée reste ceux à grand volume, demeurent le manque à gagner en matière d'utilisation du conteneur ainsi que la perte financière engendrée par le fret, les surestaries et les frais d'agence.

Eu égard aux résultats (relativement pénalisants) des dernières années, le chef du département logistique qui déclare ne pas être réellement satisfait de la procédure de gestion des conteneurs en souffrance, recommande, pour une meilleure efficacité de la procédure, de réorganiser et d'associer l'action commerciale à l'action de l'équipe Idle Full, en créant, auprès du client, une synergie d'intervention simultanée des représentants de l'équipe Idle Full, assistée de certains commerciaux et ce, à l'effet de mieux cerner objectivement les contraintes effectives engendrant l'immobilisation de cet outil de production (conteneur).

#### **3.4.2.3. Analyse de l'entretien n°3 :**

**Fonction de l'interviewé** : Chargé Juridique au niveau du Département Contentieux

**Missions** : Ses principales missions demeurent le suivi juridique des dossiers des conteneurs endommagés ainsi que les conteneurs immobilisés.

Le chargé Juridique développe qu'en cas d'immobilisation de conteneurs, le Département Contentieux procède à l'envoi des MED juridique, via un Huissier de Justice et cela après avoir reçu l'ensemble des éléments du dossier en question, transmis par le Département Logistique.

De même, et sachant que l'immobilisation des conteneurs ne peut qu'engendrent, à long terme, des pertes financières importantes, il est plus rentable, par conséquent, de procéder à des actions en justice à l'effet de restituer lesdits conteneurs que de les abandonner.

Dans ce cadre et en dépit de cette logique, il a été formulé que la CMA CGM Algérie ne pouvait procéder à une quelconque action judiciaire, étant donné que son statut d'agent consignataire ne lui permet pas la prise systématique d'une telle décision, elle ne peut

qu'exécuter les instructions du H.O et ce dernier ne peut formaliser les contours de avis que sur la base de sa politique commercial (avantageuse) envers, notamment, les clients potentiels.

La chargé juridique qui n'est pas réellement satisfait de la gestion des conteneurs immobilisés par CMA CGM Alger, estime néanmoins qu'il est préférable de prioriser les accords amiables avec la clientèle, sans le recours aux tribunaux dont les procédures restent très préjudiciables à long termes pour les deux (02) parties.

### **3.5. Synthèse générale et recommandations**

#### **3.5.1. Synthèse générale**

Au vu de ce qui précède et l'ensemble des éléments exposés ci-dessus, notamment, l'aspect organisationnel d'intervention, décelé à travers des entretiens effectués d'une manière régulière, pendant une durée de quarte (04) mois, au sein du siège social du consignataire CMA CGM Alger, ainsi que l'enquête réalisée auprès de trois (03) responsables interviewés, à savoir :

La Coordinatrice Export National, - Le Chef du Département Logistique - La Chargée Juridique,

La synthèse des résultats relevés, à ce titre, est articulée et traduite à travers les éléments de conclusion dégagés ci-après :

L'agent consignataire « CMA CGM Algérie » demeure le leader sur le marché du transport maritime algérien, le maintien de sa position est assuré par la qualité de prestation de son service, consistant en la livraison du conteneur empoté de marchandises en bon état, aux meilleurs prix et au meilleur transit time.

La dynamique de cette société reste justifiée par sa politique commerciale inscrivant la recherche de nouveaux clients comme principale préoccupations.

La gestion des conteneurs, comme outil principal de l'activité de cet agent consignataire, n'est assurée qu'en collaboration avec d'autres principaux acteurs, particulièrement, les services des sites portuaires ainsi que ceux des douanes.

Le suivi de la traçabilité des mouvements des dits conteneurs, il s'appuie sur le pilotage de deux (02) outils informatiques, l'un d'entre ces supports garanti à l'armateur le suivi de tous les déplacements et itinéraires de ses conteneurs, y compris au niveau du parc à vide.

Tout au long de leur parcours, les conteneurs peuvent demeurer immobilisés soit au niveau de l'enceinte portuaire (Port d'Alger ou du port Sec) ou bien au niveau des espaces réservés par les clients.

Le stage effectué au niveau de CMA CGM Alger, combiné aux affirmations du Chef du Département Logistique de cette société, confirment que les principales causes de l'immobilisation des conteneurs, ainsi que les acteurs responsables de ce phénomène, demeurent multiples.

Dans ce cadre, il est cité, entre autres, les pratiques (subjectives) des clients qui peuvent avoir un caractère frauduleux, générant des contentieux de non-conformité et d'inégalité de transfert illicite de capitaux.

A ce titre, d'autres facteurs, exogènes à la volonté de l'armateur et son représentant, engendrant ce phénomène tels que la complexité et la lenteur des procédures douanières, dont la durée de traitement devait normalement se situer entre huit (08) et douze (12) jours et ce, à l'inverse de ce qui se pratique en Tunisie et au Maroc, étant donné que cette opération de dédouanement se concrétise en une (01) seule journée.

La première hypothèse ayant trait à : « *La négligence et les pratiques frauduleuses des clients conduisent à l'immobilisation des conteneurs* » reste, relativement, confirmée étant donné que ces facteurs ne constituent pas les seules causes produisant l'immobilisation des conteneurs.

A cet égard, il a été noté, de même, que dans plusieurs cas justifiant le retard d'enlèvement des conteneurs, le mode opératoire du dédouanement pratiqué y contribue.

La deuxième hypothèse relative aux retombées de l'immobilisation des conteneurs sur la société de transport maritime, il est relevé que les éléments développés dans la partie pratique, combinés aux contenus des réponses de deux (02) interviewés, à savoir : Le chef du département logistique et la coordinatrice export national, concourent à la confirmation de ce postulat.

En effet, le phénomène d'immobilisation ne peut que pénaliser effectivement l'agent consignataire ainsi que son armateur dans leurs activités, eu égard à l'important préjudice

financier supporté, dans ce cadre, par CMA CGM, notamment, en termes de non paiement du Fret maritime, des surestaries...etc).

Devant cet état de fait, CMA CGM Algérie s'est réservée le droit de prendre toutes les mesures nécessaires pour favoriser l'accélération de la remise en circuit des conteneurs immobilisés, ce qui a conditionné la mise en place, par l'agent consignataire, d'une procédure mais qui reste appliquée partiellement.

A ce titre, il est signalé que CMA CGM n'a jamais été en justice un client potentiel, ayant un volume important à transporter, lequel pouvait immobiliser un nombre important de conteneurs. Le tout, dans le but de la préservation et la fidélisation, à long terme, de la relation commerciale avec ce type de clientèle.

Dans ce contexte, il est à noter que les clients qui immobilisent les conteneurs le plus souvent, selon le chef de Département Logistique, sont les clients VIP.

A titre d'exemple, il est cité, pour 2017, les trois (03) premiers clients figurant sur la liste des clients VIP à l'import, transportant par le biais de la CMA CGM, ce qui suit :

- Client X : Un volume global de 2946 TEU, dont 55,50% restent toujours immobilisés.
- Client Y : Un volume de 2849 TEU, dont 07,2% sont toujours immobilisés.
- Client Z : Un volume de 2847 TEU, dont 24,1 % sont toujours immobilisés.

En fonction de l'analyse faite à travers les données chiffrées, il est noté que l'évolution du volume des conteneurs immobilisés telle que constaté durant la période s'étalant de 2013 à 2017, confirme que la procédure des conteneurs immobilisés n'a pas permis réellement de se prémunir du phénomène de l'immobilisation des conteneurs et n'a pas favorisé aussi la restitution des conteneurs immobilisés depuis une longue période.

Aussi, la satisfaction des interviewés de la CMA CG vis-à-vis du mode gestion actuelle des conteneurs en souffrance reste relative.

La troisième hypothèse concernant la mise en place de « CMA CGM Algérie » d'une procédure de gestion des conteneurs immobilisés appropriée qui assure le retour des équipements immobilisés, reste contredite par les indicateurs susvisés.

### **3.5.2. Recommandations et suggestions**

La lecture analytique effectuée sur l'ensemble des éléments de la procédure de gestion des conteneurs immobilisés, tel que préconisée par « CMA CGM Algérie » ainsi que de l'évolution du volume des Idle Full et des éléments de réponse émanant des entretiens effectués, a favorisé l'obtention d'une vision d'ensemble assez cohérente sur les causes et les conséquences de l'immobilisation des conteneurs, ainsi que de la portée et l'efficacité de la procédure des conteneurs immobilisés de CMA CGM Algérie ; le tout, permettant la formulation de quelques suggestions, jugées faisables.

Les dites suggestions et action proposées sont déroulées de la manière suivante :

#### **3.5.2.1. Propositions à CMA CGM Algérie :**

Entamer les relances quotidiennes avant que le conteneur soit immobilisé, c'est-à-dire avant l'expiration de la période des vingt et un (21) jours, à compter de la date d'accostage ou de la date d'enlèvement du conteneur, respectivement à l'import et à l'export.

- Actualiser le style de management au sein du département logistique, par la désignation et le redéploiement de l'intervention de quelques logisticiens (à l'extérieur), en se déplaçant auprès de la clientèle, à l'effet de pouvoir comprendre davantage la situation du client et les contraintes réelles pouvant remettre en cause la planification de l'exploitation des conteneurs.
- Planifier, en fixant un objectif de restitution, trimestriellement, d'un nombre déterminé de conteneurs et motiver les intervenants logisticiens, par le biais d'une prime (d'intéressement), en contrepartie de la réalisation de l'objectif défini préalablement.
- Associer le département commercial aux logisticiens, lors des visites à effectuer au niveau des clients immobilisant des conteneurs, afin de créer une synergie sur la base de l'expérience et des représentants commerciaux, en matière de négociations et de recherche de compromis avec les clients défaillants.
- Encourager les clients à faire accélérer la restitution des conteneurs en souffrance, en proposant des prix préférentiels de surestaries pour la clientèle ayant un volume

important à transporter avec CMA CGM Algérie et des montants importants de surestaries et ce, dans le cas d'une restitution accélérée des Idle Full.

- Réexaminer l'éventuelle révision conjointe avec l'armateur, pour actualiser les modalités et les circonstances du recours systématique à l'action judiciaire, par la fixation de seuils de tolérance du nombre d'unités de conteneurs immobilisés, dont le dépassement constitue une alarme réelle pour la CMA CGM Algérie, justifiant ce dernier recours à la voie judiciaire, après épuisement des voies de règlement amiables.

A ce titre, il semble plus rentable, à long terme, d'être un client en justice que d'opter pour l'abandon des conteneurs en souffrance, puisque à travers l'action judiciaire, CMA CGM pourrait obliger les clients à s'acquitter du montant du Fret maritime et des surestaries convenus et aussi à restituer les conteneurs pour leur remise en circuit de circulation, générant ainsi le retour d'investissement escompté.

Sachant que CMA CGM Algérie est conventionné avec deux (02) cabinets d'avocats, les frais y afférents seront ainsi moins importants que le montant de la facture du client à rapatrier.

### **3.5.2.2. Propositions pour l'environnement local algérien :**

- Afin de lutter efficacement contre la fraude à l'importation et à l'exportation, nécessité de recourir à des révisions continues pour parer à des éventuelles carences d'application de la réglementation douanière, en matière de normes des marchandises importées, étant donné que la première mission de l'administration des douanes reste le contrôle, la surveillance à l'entrée des marchandises, faisant l'objet d'un transport international.
- Préconiser certaines mesures de facilitation pour la réduction des délais de la procédure de dédouanement et du temps nécessaire pour la mainlevée qui reste un outil unique pour la mesure de la performance des activités douanières, en matière de facilitation des échanges aux frontières.
- Recours systématique au contrôle, à posteriori, pour la vérification des marchandises présentant un doute (substantiel) sur le contenu des formalités de douane, ou sur la

nature des marchandises étant donné que le pouvoir de surveillance, de vérification et de contrôle accordé à cette autorité (administration) lui confère ce genre d'intervention non seulement avant la mainlevée prononcée sur les marchandises, mais parfois après la mainlevée.

- Elargir la liste des opérateurs qui peuvent bénéficier du circuit vert<sup>1</sup>, présentant une crédibilité et une notoriété avérées sur le marché national, n'ayant aucun contentieux avec l'Administration Douanière, ni d'affaires en justice. Le tout, favorisant l'allègement du processus de l'acte d'exporter ou importer, dont la portée économique n'est plus à démontrer.

### **Conclusion**

La mission principale d'un agent consignataire est de représenter l'armateur dans une enceinte portuaire. Il est chargé ainsi de l'organisation physique de l'escale et de collecter le fret maritime et les surestaries.

Néanmoins, cette intervention peut générer l'immobilisation justifiée ou non de l'outil de travail qui le conteneur et ce, en raison d'un ensemble de facteurs endogènes à l'intervention de l'agent consignataire ou exogènes relatifs aux différents intervenants dans le processus susvisé.

A travers les données mentionnées dans ce chapitre, la performance de la procédure de gestion des conteneurs en souffrance de CMA CGM Algérie visant à obliger le client à restituer les conteneurs en souffrance et acquitter les montants impayés a été analysée, en identifiant les principales causes de l'immobilisation des conteneurs, ainsi que les conséquences de ce phénomène sur la société de transport maritime.

Sachant que l'immobilisation des conteneurs a un impact financier considérable sur l'armateur et l'agent consignataire, il en résulte toujours des pertes et un manque à gagner, justifiant nécessairement la révision et la correction du mode opératoire d'intervention, basé pour notre cas, sur des suggestions a priori faisables, proposées (modestement) à l'issue de l'étude menée dans le cadre de l'amélioration de la portée de la procédure de CMA CGM Algérie.

---

<sup>1</sup> Le couloir vert constitue une facilitation qui peut régler ces lenteurs. Il s'agit pour la Douane de permettre l'enlèvement rapide de la marchandise à travers ce système, le contrôle s'effectuant a posteriori.

# **Bibliographie**

## **Bibliographie**

### **Ouvrage**

- 1) A.JOLIBERT, P.JOURDAN, *Marketing Research*; Edition, Dunod ; Paris; 2006.
- 2) BELOTTI (Jean) et alii : *Transport international de marchandises*, édition MAGNARD-VUIBERT, 2012.
- 3) CHEVALIER (D) DUPHIL (F) *Le transport collection défi export*, FOUCHER, Paris 1996.
- 4) Duboin (J) et autres : *Pratique du commerce international*, édition FOUCHER, 25<sup>ème</sup>, Paris, 2016.
- 5) DUHAUTBOUT (Dominique) et alii : *Transporter*, édition FOUCHER, 5, Paris, 2017.
- 6) FREMONT (A), *Le monde en boîtes - Conteneurisation et mondialisation*, Arcueil, Synthèse INRETS n° 53, 2007.
- 7) LASARY : *Le commerce international à la portée de tous, ouvrage imprimé à compte d'auteur*, 2005.
- 8) LECUYER (Dominique): *Commerce international: exporter en toute sécurité*, édition Galino, Paris, 2004.
- 9) NYAHOHO (E) et PROULX (P.P): *Le commerce international*, 3<sup>ème</sup> édition, Québec, 2011.
- 10) VENTURELLI (Nadine) et alii : *Transport logistique*, édition LE GENIE DES GLACIERS EDITEUR, 2011.
- 11) WAROT (J.) : *L'avènement du container dans le trafic maritime*, DMF 1951.

### **Dictionnaire et manuels**

- 1) CHABANI (S) et OUACHERINE (H) : *guide de méthodologie de la recherche en sciences sociales*, 1<sup>ère</sup> Edition Taleb impression, 2013.
- 2) Guide méthodologique, Transport de marchandises : Caractéristiques de l'offre et capacité des modes de transport, Paris, Septembre 2014.
- 3) Le petit Larousse, dictionnaire encyclopédique illustré, édition 1995.

## **Travaux universitaires**

- 1) NOEL (Benoit) : *Transport maritime : le développement de la conteneurisation*, mémoire de fin d'études, Ecole supérieure des transports.
- 2) HAMDACHE (Nassima) et HEDIBEL (Samih) : *L'impact de l'assurance sur les risques liés au transport des marchandises par voie maritime*, mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de licence en sciences commerciales, option : Management, Ecole des Hautes Etudes Commerciales.
- 3) KHEYAR (M) et ZEROUKLANE (N) : *La politique maritime Algérienne après la libéralisation du commerce extérieur*, licence en science économiques, Université de Bejaia, 2008.

## **Textes réglementaires**

- 1) Art.129 : (loi n°98-10 du 22 aout 1998) code des douanes Algérien.
- 2) Art.139 : (loi n°98-10 du 22 aout 1998) code des douanes Algérien.
- 3) Art.146 : (loi n°98-10 du 22 aout 1998) code des douanes Algérien.
- 4) Art.154 : (loi n°98-10 du 22 aout 1998) code des douanes Algérien.
- 5) Art.210: (loi n°17-04 du 16 février 2017) code des douanes Algérien.

## **Documents administratifs**

- 1) Document interne à CMA CGM Algérie

## **Sites web:**

- 1) <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Intervenant-cce-international.htm>
- 2) [https://www.wto.org/french/res\\_f/statis\\_f/wts2017\\_f/wts2017\\_f.pdf](https://www.wto.org/french/res_f/statis_f/wts2017_f/wts2017_f.pdf)
- 3) <https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net/document/pdf/538f1f5754f6a.pdf>
- 4) <http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Misc/tcvoy.pdf>  
<http://books.openedition.org/puam/964?lang=fr>
- 5) [https://www.lantenne.com/Regles-de-Hambourg-de-1978\\_a14509.html](https://www.lantenne.com/Regles-de-Hambourg-de-1978_a14509.html)

- 6) <http://www.container-z.com/uploads/files/presentation-5-17.pdf-15.pdf>  
<http://www.containerinfo.net/norme.htm>
- 7) [https://www.lanthe.com/L-armateur\\_a14021.html](https://www.lanthe.com/L-armateur_a14021.html)
- 8) <http://www.lexmaritima.net/travaux/memoire/memoireintro.html>
- 9) <https://www.memoireonline.com/06/10/3563/Securite-et-surete-maritime--de-lelaboration-des-textes--la-difficulte-de-mise-en-oeuvre-.html>
- 10) <https://www.dictionnaire-juridique.com/>
- 11) [https://www.lanthe.com/La-flotte-mondiale-n-a-progresse-que-de-huit-porte-conteneurs-en-2017\\_a41352.html](https://www.lanthe.com/La-flotte-mondiale-n-a-progresse-que-de-huit-porte-conteneurs-en-2017_a41352.html)
- 12) <https://www.dictionnaire-juridique.com/>
- 13) <https://www.memoireonline.com/11/13/7932/Renforcement-du-positionnement-du-port-autonome-de-Douala-face--la-concurrence-sous-regionale-CEM.html>
- 14) <http://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-maritime/Marquage-conteneur.pdf>
- 15) [www.alphaliner.com](http://www.alphaliner.com)
- 16) [https://www.wto.org/french/res\\_f/statis\\_f/wts2017\\_f/wts2017\\_f.pdf](https://www.wto.org/french/res_f/statis_f/wts2017_f/wts2017_f.pdf)

# **Annexes**

## **Liste des annexes**

**Annexe n° 1** : Avis d'arrivé

**Annexe n° 2** : Connaissance non négociable (copie B/L)

**Annexe n° 3** : Facture des surestaries import

**Annexe n° 4** : MED logistique

**Annexe n° 5** : MED juridique

**Annexe n° 6** : Guide d'entretien n°1

**Annexe n° 7** : Guide d'entretien n° 2

**Annexe n° 8** : Guide d'entretien n°3

## Annexe n° 1 : Avis d'arrivé

<b>CMACGM ALGERIE</b> QUARTIER DES AFFAIRES BEB AZZOUAR ALGER Capital: 207 000 000 DA NIF:099916000895666/ NIS: 099716019873601 RC:99B0008956 AI:16219010004 Banque: AGB:032000012101801208-40 & FRANSABANK:035016012202000001-90 Tel: 023 924267A78/4545 Fax: 023 924255		
BL: DJA0388280A - DJA0388280A - FR001 Client : 0002714906 - REF: DZIM0970897	<b>AVIS D'ARRIVEE</b>	
Réceptionnaire: <span style="background-color: black; color: black;">[REDACTED]</span>		
Voyage 112WMS Navire CMA CGM HERODOT Provenance MALTE D. Accost: 13/01/2018 lieu chargement: BELAWAN SUMATRA Zone.: ALGER/31/1 Gros: 0121 Bureau douane: ALTERCO		


Art	BL1	Détail BL	size	MarchandiseD1	Colls	Poids	Tare
073-00	DJA0388280A	IPXU3957300	20ST	5X20' STC GRAISSE DE PALMISTE 35-37 SMP 35-37 PAMIN BRAND	1 133	23 305,810	2 230,000
073-00		CAXU6865793	20ST		1 133	23 305,810	2 230,000
073-00		ECMU2007790	20ST		1 133	23 305,810	2 230,000
073-00		DFSU2011570	20ST		1 133	23 305,810	2 230,000
073-00		CMAU1828123	20ST		1 133	23 305,810	2 230,000

**Les rubriques de facturation**

Codrub	libelle	montant
DZA01	FRAIS MANUTENTION PORTUAIRE	111 500,00
DZA02	FRAIS INTERVENTION AGENCE	11 500,00
DZA03	DOCUMENTATION FEE	2 300,00
DZA05	FRAIS LOGISTIQUE	6 000,00
DZA06	PEAGE	2 358,55
DZA07	TIMBRE BL	1 000,00
VAT00	T V A	24 947,00
<b>Montant=</b>		<b>159 605,55</b>
CENT CINQUANTE NEUF MILLE SIX CENT CINQ D A ET CINQUANTE CINQ CTS		

1USD 115,1446 1EUR= 137,4827

## Annexe n° 2 : Connaissance non négociable (copie B/L)

SHIPPER <div style="background-color: black; width: 100px; height: 20px; margin-top: 5px;"></div>	VOYAGE NUMBER 11238Z  <b>COPY NON NEGOTIABLE BILL OF LADING</b>  EXPORT REFERENCES  <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">  </div> CARRIER: CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 988 330 Euros Head Office: 4, quai d'Arenç - 13002 Marseille - France Tel: (33) 4 88 91 90 00 - Fax: (33) 4 88 91 90 95 562 024 422 R.C.S. Marseille
CONSIGNEE TO ORDER   NOTIFY PARTY, Carrier not to be responsible for failure to notify <div style="background-color: black; width: 100px; height: 20px; margin-top: 5px;"></div>	BILL OF LADING NUMBER AEV0142292

PRE CARRIAGE BY*	PLACE OF RECEIPT*	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING
	SINGAPORE		THREE (3)
VESSEL	PORT OF LOADING	PORT OF DISCHARGE	FINAL PLACE OF DELIVERY*
HANSA ASIA	ABIDJAN	ALGER	

MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT CARGO	TARE	MEASUREMENT
GESU3729834 SEAL F6979519	1 x 20ST	315 BAGS	19079.000	2230	25.000
APZU3648824 SEAL F6979520	1 x 20ST	315 BAGS	19079.000	2220	25.000
TEMU5403350 SEAL F6926882	1 x 20ST	315 BAGS	19079.000	2200	25.000
ECMU1707042 SEAL F6926881	1 x 20ST	315 BAGS	19079.000	2230	25.000
CMAU1529713 SEAL F6926883	1 x 20ST	315 BAGS	19080.000	2230	25.000
FSCU3603060 SEAL F6926884	1 x 20ST	315 BAGS	19080.000	2230	25.000
		06 X 20' STC OT: MAN1414A/2018 DOSSIER: 18KFE1370004882 DE : E 6095 DU 21/03/2018 06 X 20' STC 1890 BAGS OF GRAINS DE CAFE VERT ROBUSTA DE COTE D'IVOIRE -GRADE 3 NET WEIGHT: 113 400 KGS GROSS WEIGHT: 114 476 KGS  Continued on Next Sheet			

Sheet 1 of 2  
 ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER, CARRIER NOT RESPONSIBLE.

ADDITIONAL CLAUSES	ADDITIONAL CLAUSES
4. Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility 5. FCL 77. THC at destination payable by consignees as per line/port tariff 153. All expenses, including but not limited to overtime/drayage to stacking area if any, from ship's hold up to reloading of empties in ship's hold/deck are for Receiver's account. 179. Container with Port of Discharge Algiers can be delivered in Algiers Port or in ODCY Alterco at Rowiba. Container delivered from ODCY Alterco are transferred from Algiers Port by truck or are transferred from Bejaia Port by train. Way of transfer remains at discretion of CMA CGM carrier and under his responsibility. 180. Carrier draws Merchant's attention to the fact that as per Algerian national customs regulation n° 79-07 and 98-10, cargo shall be auctioned by customs without any notice if Merchant fails to take delivery within 2 months and 21 days from the date of discharge. 194. For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the	York/Antwerp rules, 2004. 216. Mis-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels' safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting therefrom and be subject to freight surcharge. 225. The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) confirms his express acceptance of all the terms and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel. 241. Carrier is not responsible for any omission in regards to article 69 of applicable Algerian budget bill 2009 (published on Algerian bulletin n° 44), and the responsibility remains with the merchant/importer. Any fines, penalties levied against the carrier for non compliance with the above article and/or additional costs, including but not limited to storage, demurrage are for the account of the merchant. 249. As per National Algerian Customs Regulations, a full style name and address has to be indicated in

RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated above stated by the shipper to comprise the cargo specified above for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on page one) from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. Delivery of the Goods will only be made on payment of all Freight and charges. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law or statutes rendering them binding upon the shipper, holder and carrier) become binding in all respects between the Carrier and Holder as though the contract contained herein or evidenced hereby had been made between them.

All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Marseille and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such claim or action. Notwithstanding the above, the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place where the defendant has his registered office.

In witness whereof three (3) original Bills of Lading, unless otherwise stated above, have been issued, one of which being accomplished, the others to be void.

**(OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)**

PLACE AND DATE OF ISSUE	ABIDJAN	04 APR 2018	SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A. BY CMA CGM ALGERIA as agents for the carrier CMA CGM S. A.
SIGNED FOR THE SHIPPER			

### Annexe n° 3 : Facture des surestaries import

CMA CGM ALGERIA QUARTIER DES AFFAIRES BAB EZZOUAR  ALGER/16024 ALGERIA TEL:                      FAX:213(0)2392 4255																																							
Payment info B.L:                      DJA0388280A Client:                  0002714906/001		facture PRINV29181339  Date: 16-MAY-2018																																					
Payable à:            CMA CGM ALGERIA QUARTIER DES AFFAIRES BAB EZZOUAR  ALGER/16024 ALGERIA TEL:                      FAX:213(0)2392 4255		Facturer à: <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span>  ALGER/16040 ALGERIA																																					
Contact info Facture par:          souhila regainia																																							
voyage:                112WMS                      n° vge local: -		Navire:                CMA CGM HERODOTE                      Date d'escale: 13 JAN 2018																																					
place reception:     - port chargement:    BELAWAN		port dechargement:    ALGER place de livraison:     -																																					
<b>(C) Equip detention&amp; demur. import</b>																																							
n° conteneur:            CAXU6865793                      vol/type: 20ST    21 Free Calendar Days                      Nbr de Jours Facturable: 69 Jours Calendaires debut surestaries:      14-JAN-18 - Gate in Full - ALGER - ALTERCO (Port Sec)																																							
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>De</th> <th>A</th> <th>Jours</th> <th>Type</th> <th>taux</th> <th>devise</th> <th>montant</th> <th>Devis</th> <th>Montant</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>04-FEB-18</td> <td>22-FEB-18</td> <td>19</td> <td>Calendrier</td> <td>22.00</td> <td>USD</td> <td>418.00</td> <td>DZD</td> <td>48,130.44</td> </tr> <tr> <td>23-FEB-18</td> <td>14-MAR-18</td> <td>20</td> <td>Calendrier</td> <td>44.00</td> <td>USD</td> <td>880.00</td> <td>DZD</td> <td>101,327.25</td> </tr> <tr> <td>15-MAR-18</td> <td>13-APR-18</td> <td>30</td> <td>Calendrier</td> <td>60.00</td> <td>USD</td> <td>1,800.00</td> <td>DZD</td> <td>207,260.28</td> </tr> </tbody> </table>				De	A	Jours	Type	taux	devise	montant	Devis	Montant	04-FEB-18	22-FEB-18	19	Calendrier	22.00	USD	418.00	DZD	48,130.44	23-FEB-18	14-MAR-18	20	Calendrier	44.00	USD	880.00	DZD	101,327.25	15-MAR-18	13-APR-18	30	Calendrier	60.00	USD	1,800.00	DZD	207,260.28
De	A	Jours	Type	taux	devise	montant	Devis	Montant																															
04-FEB-18	22-FEB-18	19	Calendrier	22.00	USD	418.00	DZD	48,130.44																															
23-FEB-18	14-MAR-18	20	Calendrier	44.00	USD	880.00	DZD	101,327.25																															
15-MAR-18	13-APR-18	30	Calendrier	60.00	USD	1,800.00	DZD	207,260.28																															
n° conteneur:            CMAU1828123                      vol/type: 20ST    21 Free Calendar Days                      Nbr de Jours Facturable: 69 Jours Calendaires debut surestaries:      14-JAN-18 - Gate in Full - ALGER - ALTERCO (Port Sec)																																							
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>De</th> <th>A</th> <th>Jours</th> <th>Type</th> <th>taux</th> <th>devise</th> <th>montant</th> <th>Devis</th> <th>Montant</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>04-FEB-18</td> <td>22-FEB-18</td> <td>19</td> <td>Calendrier</td> <td>22.00</td> <td>USD</td> <td>418.00</td> <td>DZD</td> <td>48,130.44</td> </tr> <tr> <td>23-FEB-18</td> <td>14-MAR-18</td> <td>20</td> <td>Calendrier</td> <td>44.00</td> <td>USD</td> <td>880.00</td> <td>DZD</td> <td>101,327.25</td> </tr> <tr> <td>15-MAR-18</td> <td>13-APR-18</td> <td>30</td> <td>Calendrier</td> <td>60.00</td> <td>USD</td> <td>1,800.00</td> <td>DZD</td> <td>207,260.28</td> </tr> </tbody> </table>				De	A	Jours	Type	taux	devise	montant	Devis	Montant	04-FEB-18	22-FEB-18	19	Calendrier	22.00	USD	418.00	DZD	48,130.44	23-FEB-18	14-MAR-18	20	Calendrier	44.00	USD	880.00	DZD	101,327.25	15-MAR-18	13-APR-18	30	Calendrier	60.00	USD	1,800.00	DZD	207,260.28
De	A	Jours	Type	taux	devise	montant	Devis	Montant																															
04-FEB-18	22-FEB-18	19	Calendrier	22.00	USD	418.00	DZD	48,130.44																															
23-FEB-18	14-MAR-18	20	Calendrier	44.00	USD	880.00	DZD	101,327.25																															
15-MAR-18	13-APR-18	30	Calendrier	60.00	USD	1,800.00	DZD	207,260.28																															
n° conteneur:            DFSU2011570                      vol/type: 20ST    21 Free Calendar Days                      Nbr de Jours Facturable: 69 Jours Calendaires debut surestaries:      14-JAN-18 - Gate in Full - ALGER - ALTERCO (Port Sec)																																							
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>De</th> <th>A</th> <th>Jours</th> <th>Type</th> <th>taux</th> <th>devise</th> <th>montant</th> <th>Devis</th> <th>Montant</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>04-FEB-18</td> <td>22-FEB-18</td> <td>19</td> <td>Calendrier</td> <td>22.00</td> <td>USD</td> <td>418.00</td> <td>DZD</td> <td>48,130.44</td> </tr> <tr> <td>23-FEB-18</td> <td>14-MAR-18</td> <td>20</td> <td>Calendrier</td> <td>44.00</td> <td>USD</td> <td>880.00</td> <td>DZD</td> <td>101,327.25</td> </tr> <tr> <td>15-MAR-18</td> <td>13-APR-18</td> <td>30</td> <td>Calendrier</td> <td>60.00</td> <td>USD</td> <td>1,800.00</td> <td>DZD</td> <td>207,260.28</td> </tr> </tbody> </table>				De	A	Jours	Type	taux	devise	montant	Devis	Montant	04-FEB-18	22-FEB-18	19	Calendrier	22.00	USD	418.00	DZD	48,130.44	23-FEB-18	14-MAR-18	20	Calendrier	44.00	USD	880.00	DZD	101,327.25	15-MAR-18	13-APR-18	30	Calendrier	60.00	USD	1,800.00	DZD	207,260.28
De	A	Jours	Type	taux	devise	montant	Devis	Montant																															
04-FEB-18	22-FEB-18	19	Calendrier	22.00	USD	418.00	DZD	48,130.44																															
23-FEB-18	14-MAR-18	20	Calendrier	44.00	USD	880.00	DZD	101,327.25																															
15-MAR-18	13-APR-18	30	Calendrier	60.00	USD	1,800.00	DZD	207,260.28																															
(C)For and on behalf of CMA - CGM 4 QUAI D'AREN 13002 MARSEILLE-FRANCE FR72562024422		Un Million Sept Cent Quatre-Vingt-Trois Mille Cinq Cent Quatre-Vingt-Neuf Dinar Algerien Et Quatre-Vingt-Cinq Centimes  montant global:            1,783,589.85    DZD payable à 16-MAY-18 Payment before delivery of Bill Of Lading (Export) or containers (Import) Our invoices are payable in full to CMA CGM by the indicated due date, without any deduction, including for payments made in advance. Penalties for late payments are 0.75% per month pro rata																																					
n°transporteur  AGB BANQUE BEA CHE GUEVARA:002000101000.604.207.85 ALGER 25000 ALGERIA 16 n°compte.AGB : 03200001210180120840																																							

## Annexe n° 4 : MED logistique

**CMACGM ALGERIE**

QUARTIER DES AFFAIRES BEB AZZOUAR ALGER

Capital: 207 000 000 DA N°Fiscal: 099916000895666 A.I: 1621901000 RC: 99B8956



Date 27/02/2018

REF: [REDACTED]

**Objet: Mise en demeure/Conteneurs non restitués**

connaissance N° : [REDACTED]

Navire : [REDACTED]

Voyage : [REDACTED]

Date accostage: 08/11/2017

Monsieur,

En rappel de la prestation fournie par CMA CGM en matière de transport, et suite aux relances transmises par notre service logistique, qui restent sans réponse de votre part à ce jour ;

Nous vous sommons de régulariser votre situation et vous mettons en demeure pour la restitution des conteneurs cités en objet ainsi que le règlement des frais engendrés par cette immobilisation.

Afin de vous éviter des désagréments en portant cette affaire devant la justice, nous vous demandons de bien vouloir prendre contact avec nous.

Néanmoins, passé un délai de huit jours (08 j) à compter de la date de réception de la présente, nous nous réservons le droit, conformément à la loi, de réclamer de substantiels dommages intérêts pour le préjudice causé.

Veuillez agréer, Monsieur, nos meilleures salutations.



## **Annexe n° 5 : MED juridique**

ALGER LE 14/03/2016

Objet : **Mise en demeure**

**Concerne : Connaissance** N°: TR1364402  
TR1364400

**Conteneurs:** CMAU5404020-INKU6267193-ECMU9094564-GESU4346090  
INKU2428052-TGHU8440220-CMAU5268027-CMAU4132289-TRLU7369301  
ECMU9209431-FSCU9530741-CMAU5878288

**Monsieur ;**

En rappel de la prestation fournie par CMA CGM en matière de transport, et suite aux relances transmises par notre service logistique, qui restent sans réponse de votre part à ce jour ;

Nous vous sommons de régulariser votre situation et vous mettons en demeure afin de prendre les mesures nécessaires pour la restitution des conteneurs en question ainsi que le règlement des frais engendrés par cette situation.

Néanmoins, passé un délai de huit (08) jours à compter de la date de réception de la présente, une action en justice sera intentée contre vous auprès du tribunal, des dommages et intérêts seront réclamés.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations les plus distinguées.

**Service Contentieux  
CMA CGM ALGER**

## **Annexe n° 6 : Guide d'entretien n°1**

Dans le cadre d'élaboration de notre mémoire de fin d'études pour l'obtention d'un diplôme de Master en Sciences Commerciales et Sciences de Gestion, Option Affaires Internationales à HEC Alger, ayant pour thème «*ESSAI D'ANALYSE DE LA GESTION DES CONTENEURS IMMOBILISES A L'IMPORT ET A L'EXPORT*», nous avons l'honneur de solliciter votre expertise à l'effet de mieux cerner la problématique susvisée.

Nous vous remercions d'avance pour les efforts à consentir et temps à consacrer pour les éléments de réponse que vous voudriez bien accorder au contenu du Questionnaire ci-après.

**Fonction de l'interviewé : Coordinatrice Export National**

### **Axe 01 : Management au sein du département commercial :**

- Quelles sont vos principales missions au sein du département commercial ?
- Comment CMA CGM Algérie arrive à réaliser un volume transporté à l'import qui augmente continuellement malgré la restriction à l'importation que connaît l'Algérie ?
- Comment CMA CGM Algérie arrive à réaliser un volume transporté à l'export qui augmente continuellement ?

### **Axe 02 : La gestion des conteneurs immobilisés**

- Est-il souhaitable d'attirer l'attention du client, lors de sa séance de renseignement sur les offres de CMA CGM Algérie, quant à l'immobilisation des conteneurs ?
- Selon vous, quel est l'impact de l'immobilisation des conteneurs sur la performance de l'agent consignataire CMA CGM Algérie ?

### **Axe 03 : Amélioration à apporter à la gestion des conteneurs immobilisés :**

- Etes-vous satisfaite de la gestion actuelle des conteneurs en souffrance ? Selon vous, comment peut-on réduire le temps d'immobilisation des conteneurs ?

## **Annexe n° 7 : Guide d'entretien n°2**

Dans le cadre d'élaboration de notre mémoire de fin d'études pour l'obtention d'un diplôme de Master en Sciences Commerciales et Sciences de Gestion, Option Affaires Internationales à HEC Alger, ayant pour thème « *ESSAI D'ANALYSE DE LA GESTION DES CONTENEURS IMMOBILISÉ A L'IMPORT ET A L'EXPORT* », nous avons l'honneur de solliciter votre expertise à l'effet de mieux cerner la problématique susvisée.

Nous vous remercions d'avance pour les efforts à consentir et temps à consacrer pour les éléments de réponse que vous voudriez bien accorder au contenu du Questionnaire ci-après.

**Fonction de l'interviewé : Chef département logistique**

### **Axe 01 : Management au sein du département logistique**

- Quelles sont vos principales missions ?
- Quels sont les outils informatiques que vous utilisez dans le suivi des conteneurs ?
- Quelles sont les différents acteurs qui participent dans le suivi des conteneurs ?

### **Axe 02 : La gestion des conteneurs immobilisés**

Selon votre expérience :

- Quelles sont les causes d'immobilisations des conteneurs ?
- Quelles sont les conséquences de l'immobilisation des conteneurs ?
- Quelle est la catégorie de clients qui immobilisent les conteneurs le plus souvent ?

### **Axe 03 : Amélioration à apporter à la gestion des conteneurs immobilisés.**

- Etes-vous satisfait de la gestion actuelle des conteneurs en souffrance ?
- Quels sont les principaux problèmes survenus lors de l'exécution de la procédure des « IDLE FULL »?
- Auriez-vous des recommandations pour l'amélioration de cette procédure ?

## **Annexe n° 7 : Guide d'entretien n°3**

Dans le cadre d'élaboration de notre mémoire de fin d'études pour l'obtention d'un diplôme de Master en Sciences Commerciales et Sciences de Gestion, Option Affaires Internationales à HEC Alger, ayant pour thème «*ESSAI D'ANALYSE DE LA GESTION DES CONTENEURS IMMOBILISES A L'IMPORT ET A L'EXPORT* », nous avons l'honneur de solliciter votre expertise à l'effet de mieux cerner la problématique susvisée.

Nous vous remercions d'avance pour les efforts à consentir et temps à consacrer pour les éléments de réponse que vous voudriez bien accorder au contenu du Questionnaire ci-après.

### **Fonction de l'interviewé : Chargée juridique**

#### **Axe 01 : Management au sein du département juridique**

- Quelles sont vos principales missions au sein du département juridique ?

#### **Axe 02 : La gestion des conteneurs immobilisés**

- Comment procédez-vous en cas d'immobilisation des conteneurs ?

Selon votre expérience :

- Quelles sont les conséquences de l'immobilisation des conteneurs ?
- Est-il plus rentable de procéder à une action en justice afin de restituer les conteneurs immobilisés ou de les abandonner (les déclarer comme perte totale) ?
- Pourquoi CMA CGM Algérie n'enclenche une action juridique à l'égard des clients en cause du phénomène de l'immobilisation des conteneurs ?

#### **Axe 03 : Amélioration à apporter à la gestion des conteneurs immobilisés**

- Etes-vous satisfait de la gestion actuelle des conteneurs en souffrance ?
- Auriez-vous des recommandations pour améliorer la procédure en vigueur ?



## Table des matières

Dédicaces

Remerciements

Résumé

Liste des tableaux

Liste des figures

Liste des graphiques

Liste des abréviations

Glossaire maritime

Sommaire

<b>Introduction générale.....</b>	<b>2</b>
<b>Chapitre 1 : le commerce international.....</b>	<b>6</b>
Introduction.....	7
<b>Section 1 : Le commerce international du XXIe siècle.....</b>	<b>7</b>
1.1.Généralité sur le commerce international.....	7
1.1.1. Définition du commerce international.....	7
1.1.2. Organisation du commerce international.....	9
1.1.2.1.La montée des accords du commerce régionaux .....	9
1.1.2.2.Le cadre institutionnel : les organismes mondiaux .....	10
1.2.L'évolution du commerce international .....	13
1.3.La mesure des échanges internationaux .....	14
1.3.1. La demande intérieure.....	14
1.3.2. Le taux de couverture.....	14
1.3.3. Le taux de pénétration.....	14
1.3.4. L'effort à l'importation .....	15
1.3.5. L'effort à l'exportation .....	15
<b>Section 2 : La mise en place d'une solution transport dans le commerce international.....</b>	<b>16</b>
2.1. Les modes de transport dans le commerce international .....	16
2.1.1. Le transport international de marchandises par voie terrestre .....	16
2.1.1.1.Le transport routier .....	16
2.1.1.2.Le transport ferroviaire.....	17
2.1.1.3.Le transport fluvial .....	17

2.1.2. Le transport maritime .....	17
2.1.3. Le transport aérien.....	18
2.1. L'impact du transport sur le commerce international.....	18
2.2. Le transport terrestre.....	18
2.2.1.1.Le transport routier.....	18
2.2.1.2.Le transport ferroviaire.....	19
2.2.1.3.Le transport fluvial.....	19
2.2.2. Transport maritime .....	19
2.2.3. Transport aérien.....	19
<b>Section 3 : Le rôle du transport maritime dans le commerce international.....</b>	<b>20</b>
3.1. Présentation du transport maritime de marchandises .....	20
3.1.1 Origine du transport maritime .....	20
3.1.2. Définition du transport maritime .....	21
3.1.3. Les différents types du transport maritime.....	21
3.1.3.1. Navigation de lignes régulières .....	21
3.1.3.2.Navigation à la demande (Tramping) .....	22
3.1.4. Les moyens du transport maritime .....	23
3.1.4.1.Les types de navires .....	23
3.1.4.2.Les équipements portuaires.....	25
3.2. L'organisation internationale du transport maritime .....	25
2.1. La convention de Bruxelles .....	25
3.2.2. Les règles de Hambourg .....	26
3.2.3. Les règles de Rotterdam.....	27
3.3. L'importance du transport maritime dans le commerce international.....	27
Conclusion.....	28
<b>Chapitre 2 : transport maritime conteneurisé.....</b>	<b>12</b>
Introduction.....	31
<b>Section 1 : Généralités sur la conteneurisation .....</b>	<b>32</b>
1.1.Origine et définition du conteneur .....	32
1.1.1. Origine du conteneur .....	32
1.1.2. Définition du conteneur .....	32
1.2.Types de conteneurs .....	33

1.2.1. Les conteneurs dry .....	34
1.2.2. Conteneurs à toit ouvert / Open top.....	34
1.2.3. Conteneurs frigos/ Reefer .....	35
1.2.4. Les conteneurs citernes .....	35
1.2.5. Les conteneurs plates-formes à parois latérales ouvertes / flat-rack.....	36
1.3.La standardisation du conteneur .....	36
1.3.1. Les règles de construction .....	38
1.3.2. Numérotation et marquage des conteneurs .....	39
1.4. Avantages et inconvénients de la conteneurisation .....	41
1.4.1. Les avantages de la conteneurisation .....	41
1.4.2. Les inconvénients de la conteneurisation .....	42
<b>Section 2 : Les intervenants dans la chaîne de transport maritime conteneurisé.....</b>	<b>43</b>
2.1. Groupe 1 .....	43
2.1.1. Le chargeur (exportateur ou shipper) .....	43
2.1.1. Client (importateur) .....	43
2.2. Groupe 2. ....	44
2.2.1. L'armateur .....	44
2.2.2. Le consignataire de navire .....	44
2.2.3. Le transporteur interne .....	44
2.3. Groupe 3 .....	45
2.3.1. Le groupeur .....	45
2.3.2. Le courtier maritime .....	45
2.3.3. Le manutentionnaire .....	46
2.3.4. Le transitaire .....	46
2.3.5.La douane .....	46
<b>Section 3 : Cadre réglementaire et marché du transport maritime conteneurisé .....</b>	<b>48</b>
3.1. Le cadre réglementaire du transport maritime conteneurisé .....	48
3.1.1. Le connaissement maritime (bill of lading) .....	48
3.1.2. La lettre de transport maritime non négociable (sea waybill) .....	50
3.1.3. Le contrat d'affrètement .....	50

3.1.3.1. Définition .....	50
3.1.3.2. Types d'affrètement .....	51
3.2. Le marché international et national du transport maritime conteneurisé .....	52
3.2.1. Le marché international du transport maritime conteneurisé.....	52
3.2.2. Le marché national du transport maritime conteneurisé .....	54
Conclusion.....	55
<b>Chapitre 3 Analyse de la gestion des conteneurs immobilisés.....</b>	<b>56</b>
<b>Section 1 : Présentation du groupe CMA CGM et son agent</b>	<b>58</b>
<b>consignataire.....</b>	
1.1. Présentation du groupe CMA CGM.....	58
1.1.1. Historique .....	58
1.1.2. Les filiales et les marques du groupe CMA CGM.....	58
	60
1.2. Présentation de CMA CGM Algérie .....	
1.2.1. Informations générales .....	60
1.2.2. Domaines d'activités stratégiques de CMA CGM Algérie.....	62
1.2.3. Rôle de la CMA CGM Algérie .....	62
1.2.4. Filiales de CMA CGM Algérie .....	63
1.2.5. Organisation de CMA CGM Algérie.....	64
1.3. Agence d'Alger .....	65
1.3.1. Département documentation .....	65
1.3.2. Service client.....	65
1.3.2.1. Service avis d'arrivée .....	65
1.3.2.2. Service Echange documentaire .....	65
1.3.2.3. Service recouvrement et surestaries .....	66
1.3.3. Booking Desk .....	66
1.3.4. Département Commercial .....	66
1.3.5. Département Compte d'escale .....	66
1.3.6. Département Logistique .....	66
1.3.7. Agent Portuaire.....	66
<b>Section 2 : Le suivi du conteneur.....</b>	<b>67</b>
2.1. Le fonctionnement du département logistique .....	67

2.1.1. Tracking et facturation .....	67
2.1.2. Création des Booking chargement conteneurs vides après le départ du navire.....	68
2.1.3. Facturation mise à disposition export (MAD) .....	68
2.1.4. Facturation des dommages sur conteneur .....	68
2.1.5. Facturation des Surestaries Import/Export .....	68
2.1.6. Statistiques des réalisations (import/export) et rapprochement des chiffres avec d'autre services .....	69
2.1.7. Suivi des conteneurs immobilisés .....	69
2.1.8. Tracking physique des conteneurs pleins dans les entrepôts sous douanes	69
2.1.9. Contrôle des coûts logistiques .....	69
2.2. Les intervenants dans la chaîne du suivi l'itinéraire du conteneur .....	69
2.2.1. Le port .....	69
2.2.2. Le port sec « Alterco » .....	70
2.2.3. Le département opérations portuaire .....	70
2.2.4. L'administration des douanes.....	71
2.2.4.1. Le service recettes des impôts du port .....	71
2.2.4.2. Le service des recettes des impôts du port sec .....	71
2.2.4.3. Le service des ordres de transfert .....	71
2.2.4.4. Le service contentieux .....	72
2.2.4.5. Les entrepôts sous douanes .....	72
2.2.5. Le département logistique de l'armateur .....	74
2.2.6. Le département commercial du consignataire .....	74
2.2.7. Le département juridique du consignataire .....	74
2.2.8. L'agent consignataire CMA CGM du POL .....	74
2.2.9. L'agent consignataire CMA CGM du POD .....	74
2.3. Le parcours du conteneur .....	74
2.3.1. A l'import .....	75
2.3.2. A l'export .....	76
<b>Section 3 : La gestion des conteneurs immobilisés .....</b>	<b>78</b>
3.1. La procédure de gestion des conteneurs immobilisés .....	87
3.1.1. La définition des conteneurs en souffrance .....	78
3.1.1.1. Conteneur non échangé .....	78

3.1.1.2. Conteneur non restitué .....	78
3.1.2. Procédure de l'armateur CMA CGM .....	79
3.1.3. Procédure de l'agent consignataire CMA CGM Algérie .....	81
3.1.3.1.La procédure des conteneurs immobilisés à l'import .....	81
3.1.3.2.La procédure des conteneurs immobilisés l'export .....	84
3.2. Analyse de la procédure de l'agent consignataire CMA CGM Algérie.....	85
3.2.1. Comparaison entre la procédure des conteneurs immobilisés de l'armateur et celle de CMA CGM Algérie .....	85
3.2.2. Analyse de la performance de la gestion des conteneurs immobilisés (Agence d'Alger) .....	87
3.2.2.1.Analyse générale .....	87
3.2.2.1.Analyse détaillée .....	88
3.2.3. Synthèse de l'analyse .....	95
3.3. Causes et conséquences de l'immobilisation des conteneurs .....	98
3.3.1. Les causes et les impacts de l'immobilisation des conteneurs .....	98
3.3.1.1. Les importateurs .....	97
3.3.1.2. Les douanes .....	100
3.3.1.3.Le fournisseur .....	101
3.3.2. L'impact de l'immobilisation des conteneurs .....	102
3.3.2.1. L'impact de l'immobilisation sur l'armateur .....	102
3.3.2.2. L'impact de l'immobilisation sur l'agent consignataire .....	104
3.4. Analyse du guide d'entretien .....	104
3.4.1. Méthodologie et démarche de l'étude .....	104
3.4.1.1.Objectif de l'étude .....	104
3.4.1.2.Présentation du cadre méthodologique de l'étude .....	104
3.4.2. Interprétation des résultats de l'étude .....	106
3.4.2.1.Analyse de l'entretien n°1 .....	106
3.4.2.2.Analyse de l'entretien n°2 .....	107
3.4.2.3. Analyse de l'entretien n°3 .....	108
3.5. Synthèse générale et recommandations .....	109
3.5.1. Synthèse générale .....	109
3.5.2. Recommandations et suggestions .....	112
3.5.2.1. Propositions à CMA CGM Algérie.....	112

3.5.2.2. Propositions pour l'environnement local algérien.....	113
Conclusion .....	113
<b>Conclusion générale</b> .....	114

**Bibliographie**

**Annexes**

**Table des matières**