

République Algérienne Démocratique et Populaire Ministère de
l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique
Université de Mostaganem abdelhamid ibn badis



Faculté des sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de
Gestion

Mémoire Pour l'obtention Du Diplôme De Master En Logistique Et
Transport International

L'impact du Transport Maritime sur le Commerce Extérieur

Mémoire réalisé par

* AMMAR ASMAA

* DEMNI HOUARI

Les membres de jury :

Président	* Becheni Youcef	* M.C.A
Encadreur	* Brahimi Omar	* M.A.A
Examineur	* Bouziane Aladjel	* M.C.A

Année universitaire : 2020/2021

Dédicaces

Ce travail modeste est dédié :

A nos très chers parents,

A nous frères et sœurs,

*A nous anges enfants : mohamed imed eddine , Hiba hadjer et
ahmed ayoub.*

*À toute la promotion de Logistique Et Transport
International 2020/2021*

Remerciements

*Je tiens tout d'abord à remercier Dieu le tout puissant et
miséricordieux, qui nous a donné la force et la patience
d'accomplir ce Modeste travail.*

*Nos remerciements vont également à notre encadreur M.
brahími omar pour son aide et ses orientations.*

*Nos remerciements s'étendent également à tous nos
enseignants durant les années des études.*

*nos vifs remerciements vont également aux membres du
jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à notre recherche en
acceptant d'examiner ce travail Et de l'enrichir par leurs
propositions.*

*également en remercier toutes les personnes qui ont
participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.*

Liste des tableaux

Tableau N° 1 : Classement des ports Selon le Trafic Total en Million de Tonne (Principaux ports en tonnage 2014)

Tableau N°2 : Classement des principaux armateurs mondiaux pour le transport de marchandises

Tableau N°3 : Evolution des échanges extérieur de l'Algérie 2014/2015

Tableau N°4 : Les importations Algériennes 2014/2015

Tableau N°5 : Les principaux produits hors hydrocarbures exportés 2014/2015

Tableau N°6 : Evolution des échanges extérieurs de l'Algérie

Tableau N°7 : Les importations Algériennes

Tableau N°8 : Les principaux produits hydrocarbures exportés

Tableau N°9 : Evolution de la balance commerciale 2015/2018

Tableau N°10 : Evolution de la balance commerciale 2014/2015

Tableau N°11 : Evolution de la balance commerciale 2016/2017

Tableau N°12 : Evolution du classement des dix premiers fournisseurs de l'Algérie 2015/2017.

Tableau N°13 : Evolution du classement des dix premiers clients de l'Algérie 2015/2017

Tableau N° 14 : La capacité de la flotte maritime globale de certains pays concurrents et/ ou voisins du Maroc.

Liste des Schémas

Figure N° 01 : les types de navires.

Figure N° 02 : Evolution du commerce extérieur 2014/2015.

Figure N°03 : les importations Algériennes 2014/2015.

Figure N° 04 : Evolution de la balance commerciale 2015/2018.

Figure N°05 : Evolution du commerce extérieur 2014/2015.

Figure N°06 : L'organisation actuelle du secteur portuaire au Maroc.

Sommaire

Dédicace	
Remerciement	
Liste des tableaux	
Liste des Schémas	
Introduction générale	01
<u>Chapitre 01 : Le transport maritime dans le commerce extérieur</u>	
Introduction	07
Section 01 : Généralités sur le transport maritime	
Définition du transport maritime	08
Les avantages du transport maritime	08
Les principaux intervenants dans le transport maritime	10
Les ports	13
Les différents types de navires	18
Le contrat de transport.....	21
Section 02 : Le commerce extérieur en Algérie	
Définition du commerce extérieur.....	25
Evolution du commerce en Algérie.....	26
Les caractéristiques du commerce extérieur.....	27
Les étapes de la libéralisation du commerce extérieur	29
Tendance générale du commerce extérieur 2014/2017.....	31
La balance commerciale	39
Les échanges Algérie-UE	45

Section03 : La relation entre le transport maritime et la croissance économique

Définition de la croissance économique.....	47
L'importance du transport maritime dans le processus de développement d'une économie	47
La relation entre le transport de marchandise et la croissance économique	48
Les bénéfices du transport maritime.....	49
L'importance du transport maritime réside dans le processus du commerce extérieur	50
La place du transport maritime de marchandises dans le développement du pays.....	50
Conclusion	51

Chapitre 02 : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc

Introduction	53
---------------------------	-----------

Section 01 : Le transport maritime en Algérie

La flotte maritime algérienne et le développement du secteur maritime.....	54
Le système portuaire Algérien	56
La situation portuaire actuelle en Algérie	58
L'impact du transport maritime en Algérie sur l'économie du pays	59
Les contraintes liées aux infrastructures.....	61

Section 02 : Le transport maritime au Maroc

Histoire du transport maritime au Maroc	61
L'évolution du transport maritime marocain	62
Typologie des ports	63
La flotte maritime marocaine et le développement du secteur maritime.....	66
La politique du transport maritime au Maroc	68
Compagnies maritimes marocaines et pavillon marocain.....	69

Caractérisation des flux du transport maritime.....	70
Section 03 : La similitude du secteur portuaire en Algérie et au Maroc	
Entraves au développement du transport maritime en Algérie.....	71
Le pavillon maritime Algérien prévoit de renforcer sa flotte.....	75
L'économie portuaire Algérienne.....	78
Les problèmes liés au développement du transport maritime au Maroc.....	78
La flotte Marocaine en régression.....	79
Le secteur portuaire au Maroc en souffrance.....	81
Des nouvelles stratégies pour les ports en Algérie et au Maroc.....	84
Conclusion	88
Conclusion générale	89
Bibliographie	92
Table des matière	

Introduction générale

Introduction générale :

Le transport maritime qui est par excellence le mode de déplacement de marchandises en quantités et aux moindres coûts, intéresse fortement les acteurs du commerce international. Il occupe une part importante dans les échanges entre pays et dans leurs économies, et contribue aussi à l'accélération des relations commerciales. Ainsi, pour être à la hauteur de l'évolution de ces flux, la taille de la flotte mondiale, la taille des navires et des formes de conditionnement ont considérablement accru conduisant les pays à se doter d'infrastructures portuaires adéquates pour répondre à ces nouvelles exigences de la mondialisation et de la croissance économique

Durant les deux dernières décennies, l'évolution des transports maritimes en Afrique peut se mesurer par la baisse de sa compétitivité. Les rapides évolutions techniques et commerciales qui améliorent de façon sensible l'efficacité et les coûts de ce secteur dans le reste du monde depuis la fin des années 80 semblent être hors de la portée des lignes maritimes nationales africaines.

L'Algérie est un vieux pays producteur de pétrole et de gaz naturel. L'importance de ses ressources ont permis à L'Algérie de financer sa large industrialisation, mais cela a fini par introduire une dépendance des différentes branches industrielle vis-à-vis du secteur des hydrocarbures.

L'Algérie est aussi une économie extravertie où le commerce extérieur représente 58% du PIB.

Les importations ont diminué en 2017 à un rythme moins élevé que celui des exportations bien que l'Etat algérien tente depuis 2016 de piloter la diminution des importations et de réduire sa vulnérabilité aux coûts des importations de produits industriels.

Les principaux partenaires commerciaux de l'Algérie sont l'Union européenne, les pays de l'ALENA (Accord de Libre Échange Nord-Américain réunissant les Etats-Unis, le Mexique et le Canada) et la Chine. L'Algérie importe essentiellement des biens d'équipement, des produits alimentaires et des biens de consommation. Le pays exporte presque exclusivement du pétrole, du gaz et des produits dérivés. Les clients principaux des exportations de l'Algérie sont les pays de l'Union européenne et la Corée du Sud, qui importent principalement du pétrole et du gaz.

Introduction générale

Quel que soit le niveau auquel on se situe, national ou régional, le rôle joué par les ports de commerce au service de l'économie est incontestable. Ces infrastructures remplissent en effet de multiples fonctions. Elles sont à la fois des outils de communication vers des destinations

plus ou moins lointaines tant pour les passagers que pour les marchandises, des lieux privilégiés d'échanges intermodaux (mer-route, mer-fer, mer-mer...) et, enfin, des zones d'activités où les produits peuvent être manutentionnés, stockés, conditionnés et parfois transformés. Les ports sont donc des moteurs de développement qui apportent aux régions qui en sont pourvues un avantage économique indéniable. Pour ces nombreuses raisons, ils sont l'objet de la part des pouvoirs publics d'une attention soutenue et le transfert des ports d'intérêt national aux collectivités territoriales en est l'illustration la plus récente. Le secteur du commerce maritime et portuaire est de surcroît un domaine caractérisé par des évolutions permanentes, voire des mutations. Il faut à cet égard souligner la croissance continue du commerce mondial par voie maritime à raison de 3 à 4 % par an depuis de nombreuses années, la montée en puissance du transport par conteneurs, l'augmentation de la taille des navires, et consécutivement la constitution d'un petit groupe de ports "dominants", la recherche également d'une efficacité accrue par la diminution des temps de parcours et de manutention, l'ensemble de ces facteurs s'inscrivant dans un contexte de concurrence sans cesse croissante, et d'autant plus exacerbée qu'elle est non seulement internationale mais également interrégionale et parfois même intra-régionale

L'Algérie jouit d'une position géographique privilégiée, elle est placée sur la route d'accès à l'océan atlantique par le détroit de Gibraltar et, à l'océan indien par le canal de suez. Les ports algériens devraient donc être des escales logiques de ces routes maritimes. Mais cet atout n'est pas une fin en soi. Le dynamisme d'un port repose sur une bonne localisation géographique et sur la compétitivité des activités portuaires qu'il offre. La principale question qui se pose ; est de savoir si l'Algérie a tiré pleinement partie de cette opportunité de situation « pays maritime par excellence.

Les ports de commerce algériens et marocains ont des infrastructures qui datent de l'époque coloniale, ils sont conçus spécialement pour l'acheminement maritime des exportations et non pas pour la réception des importations, ils ont été construits selon des normes anciennes. Leurs tirants d'eau qui étaient, à l'époque, largement suffisants, de nos jours sont dépassés, cet état de fait a obligé les armateurs qui desservent les ports algériens et marocains à recourir aux cargos de petite taille considérée comme non économique et engendrent des pertes

Introduction générale

importantes pour l'importateur algérien et marocain qui supporte des taux du fret maritime trop élevés. Aujourd'hui ces ports sont largement dépassés, il est nécessaire de les doter de moyens modernes afin que ces infrastructures soient adaptées à l'évolution du commerce extérieur de notre pays et du transport maritime actuel.

Le problème majeur qui se pose en Algérie et au Maroc est la maintenance des navires. Il existe des navires à travers le monde dépassant 40 ans d'âge mais qui sont bien entretenus grâce à la stabilité de la gestion, à la formation et à la mise à niveau du personnel

Les entreprises de transport maritime Depuis ces quinze dernières années, l'Algérie et le Maroc sont quasi exclusivement desservies par les compagnies étrangères. Des armateurs comme CMA-CGM (France), Méditerranéen Shipping Company (Suisse) ou Maersk (Danemark) assurent ainsi jusqu'à 95 % des flux maritimes depuis et vers l'Algérie. Les statistiques des services de douane estiment le montant de la facture du transport maritime à une moyenne de 25 % de la valeur globale des importations du pays. Par ailleurs, le pavillon national n'a pas profité de l'expansion de la flotte mondiale qui entre 1990 et 2015 affiche une progression annuelle moyenne de 4,2% contre une baisse annuelle moyenne de 9% pour la flotte marocaine.

Cette situation profite aux transporteurs étrangers, aux Espagnols et aux Italiens en particulier, qui font la pluie et le beau temps dans les routes maritimes nationales. Une telle hégémonie est défavorable au Maroc qui n'a aujourd'hui aucune maîtrise sur les prix du transport maritime non seulement des passagers, mais aussi des camions TIR.

L'un des enjeux importants du contexte macro-économique au Maroc porte sur le rôle des dépenses publiques dans la dynamique économique notamment celles dédiées aux infrastructures de transport.

Mais, au-delà de ce besoin impératif celui d'assurer à nos ports une capacité suffisante pour faire face à la demande interne, l'objectif majeur de la nouvelle stratégie portuaire et maritime consistera dorénavant à réduire les distances économiques qui nous séparent de nos partenaires traditionnels.

Introduction générale

Problématique de la recherche :

Notre problématique s'articule autour des questions suivantes :

Quel est l'impact du transport maritime sur le commerce extérieur, est ce que les ports jouent un rôle principal dans l'économie du pays ?

Pour mieux cerner le sujet nous proposons de répondre aux questions suivantes :

Comment le transport maritime a-t-il évolué dans le commerce international ?

Quel est le rôle et l'importance du transport dans le commerce international ?

Quels sont les acteurs du transport maritime ?

Quel est le rôle des infrastructures dans les pays maghrébins ?

Les ports ont-ils besoin de développement pour pouvoir accroître la compétitivité et la performance du secteur portuaire ?

Pourquoi le transport maritime de marchandises tarde-t-il en Algérie et au Maroc ?

L'objet principal de ce mémoire est donc d'examiner l'impact du transport maritime sur le commerce extérieur, et de connaître la valeur des ports et des infrastructures dans l'amélioration des pays.

Les hypothèses de la recherche :

Hypothèse 1 : Le développement économique et social dépend de la performance et l'efficacité du secteur maritime en Algérie et Au Maroc.

Hypothèse 2 : La superficie réduite occupée par les ports rend difficile l'entrée des navires.

Hypothèse 3 : Les infrastructures maritimes insuffisantes bloquent l'acheminement de marchandises.

Introduction générale

L'intérêt de cette étude est avant tout d'apporter des éléments de réponse à notre problématique, mais aussi de donner une idée générale sur le transport maritime de marchandise.

Pour répondre à toutes ces questions et mener à bien notre travail de recherche, nous avons suivi une **méthodologie de travail** basé sur une recherche bibliographique et documentaire. Nous avons pu accéder à la documentation de la bibliothèque de la Faculté des Sciences Économiques et à la bibliothèque de Bedoua Oran.

Nous avons alors effectué des lectures théoriques, en plus des recherches sur les sites internet; cela nous a permis de collecter des informations et statistiques, tant quantitatives que qualitatives, en rapport avec notre thème de recherche.

Le Plan :

Le mémoire a été divisé en deux chapitres ce pour répondre à la problématique posée et ses questions subsidiaires sus visées.

Le premier chapitre traite en général le transport maritime et sa relation avec le commerce international. Dans ce chapitre, on va essayer de donner une vision générale sur le transport maritime et ses caractéristiques ainsi que les échanges commerciaux (importations , exportations) en Algérie en présentant son rôle ses avantages ses inconvénients, sans oublier les intermédiaires du transport maritime, on parlerait notamment des ports et de l'évolution du transport maritime, des échanges commerciaux.

Le deuxième chapitre a été consacré à l'analyse du transport maritime en Algérie et au Maroc. Ainsi qu'une présentation des principaux ports algériens et marocains.

Et nous terminerons ce chapitre par les contraintes au développement du transport maritime de marchandise.

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur.

Introduction :

La valeur ajoutée la plus importante pour les économies développées, est produite par les services notamment les transports.

En Algérie, le réseau de transport est vaste, il comporte 4400km de routes principales (nationales) et secondaires (régionales) 80% sont goudronnées.

Le système économique algérien dépend des approvisionnements extérieurs ; à cet effet, il est utile de rappeler que 85% du commerce extérieur de l'Algérie et surtout des importations transitent par voie maritime, d'où l'importance de ce secteur pour l'économie nationale.

Le transport maritime est un vecteur important de la croissance commerciale et économique, qui prend à l'heure actuelle une ampleur qu'on parle de mondialisation.

Il participe également aux transports de carburants, gaz, de containers de déménagement et de marchandises. Le percement des canaux (canal de Panama, canal de Suez) a favorisé ce développement, en raccourcissant les distances donc un instrument privilégié des échanges internationaux et qui a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution de ces dernières.

D'après les statistiques du commerce international $\frac{3}{4}$ des échanges commerciaux se font par voie maritime pour cela le transport maritime se taille une place de choix dans le domaine du transport international et revêt surtout un caractère d'une activité de service industriel car il contribue massivement à la dynamique économique et au développement industriel des nations.

Le transport maritime offre par rapport au fret aérien, des prix plus intéressants avec une fréquence d'expédition satisfaisante.

Cependant, il reste l'un des modes de transport le plus risqué pour la sécurité des marchandises, avec des délais importants pour les destinations lointaines.

Ce chapitre va être divisé en 3 sections qui parleront des généralités du transport maritime.

Section 1 : Généralités sur le transport maritime.

Définition du transport maritime :

Le transport se définit comme l'ensemble des moyens et des actions visant à déplacer quelque chose ou quelqu'un d'un lieu à un autre. C'est par nature une activité liée au territoire, à sa dimension, à sa géographie, à son organisation physique, économique et institutionnelle¹ (Didier et Prud'homme, 2007). Il assure la mobilité des personnes et des biens.

Comme le souligne Plassard (2003), la soif de mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toutes les sociétés, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite donc plus loin.

Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants, par exemple). Dans les années 2000 plus de 10 milliards de tonnes ont été acheminés par voie maritime, assurant 90% du trafic mondial.

Les avantages du transport maritime :

Le transport maritime est avantageux pour plusieurs raisons :

- Coût
- Environnement
- Sécurité
- souplesse et flexibilité

¹ www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Conteneur-conteneurisation.htm

www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Atouts-transport-maritime.htm

www.clicktoconvert.com) https://www.assistancescolaire.com/eleve/4e/geographie/reviser-une-notion/le-transport-maritime-4_geo_06

a) Un moindre coût

L'expédition d'une marchandise par bateau est généralement plus pratique et plus économique que l'expédition par voie aérienne ou terrestre. Ce qui simplifie notamment les formalités douanières. Pour l'expéditeur comme pour le destinataire, la conteneurisation présente également un avantage économique important par rapport aux autres moyens de transport de marchandises.

b) Avantage environnemental :

Les navires transportant du fret représentent une contribution beaucoup plus faible à la pollution atmosphérique que les autres industries maritimes.

c) La sécurité :

Le conteneur est d'une grande protection pour la marchandise, car une fois scellé, il est une barrière physique contre les intempéries, les variations de température, les incendies, les vols ainsi que contre les chocs durant la manutention. Le conteneur diminue alors fortement les risques de détérioration, de perte ou encore de vol que l'on peut retrouver par voie terrestre.

d) Souplesse et flexibilité :

Le transport maritime peut également très bien servir à envoyer de la marchandise de petit format sur une courte distance. Il permet de transporter aussi bien des matières liquides dangereuses comme des hydrocarbures ou des produits chimiques que des produits de base solides tels que des denrées alimentaires (blé, farine, aliments pour bétails ...).

1.2.1- les inconvénients du transport maritime :

Le transport maritime est habituellement utilisé par les entreprises expédiant une grande quantité de marchandises à la fois.

Mais le plus grand frein est que le transport maritime est très lent.

a) Cette lenteur empêche de respecter les délais de livraison.

b) La difficulté de surveiller l'emplacement exact des marchandises en transit

c) Encombrement portuaire de certaines zones

Les principaux intervenants dans le transport maritime :

Les ports n'auraient pas de raison d'exister si ce personnage n'avait pas tenté l'aventure, bravant les dangers de la mer pour acheminer des marchandises par cette voie, évitant les routes terrestres devenues de plus en plus dangereuses du fait notamment des brigands qui y sévissaient et des délais trop longs pour parvenir à destination.

a) L'armateur :

L'armateur est celui qui arme le navire et qui fait donc en sorte que celui-ci soit en ordre de marche pour embarquer la marchandise à son bord au port d'embarquement (POL – Port of Loading) et qu'elle soit déchargée saine et sans réserve au port de déchargement (POD – Port of Discharge²)

L'armateur est celui qui possède, exploite ou affrète un navire, en gros c'est la compagnie maritime.

Les 3 plus gros armateurs mondiaux sont Maersk, MSC et CMA CGM, mais il en existe des dizaines.

b) Le Transitaire / Affréteur / Commissionnaire de transport :

Il est un intermédiaire de commerce qui organise le transport de marchandise pour le compte de divers clients.

Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations administratives connexes s'y

² <http://www.logtrans-services.fr>

<http://billsergeconseil.com>

Tefili. S (2011), «Les métiers portuaires », Edition ITCIS, N°17

rapportant, réglementation douanière, gestion administrative, et financière, du personnel, commerciale, des assurances, des litiges, des crédits documentaires, et de la représentation fiscale etc..

c) Agent consignataire :

Spécialiste portuaire auquel l'armateur confie l'organisation de l'escale des navires, la gestion opérationnelle des navires (liaison entre le port, le navire et l'équipage) pendant l'escale maritime et le suivi administratif des marchandises transportées.

Il doit en particulier remettre à bord du navire les documents qui accompagnent la marchandise et déclarer la marchandise sur le quai auprès de la douane.

Son rôle consiste à :

- Préparer l'escale du navire selon l'état (expected ou estimatrice time of arrival), date prévue d'arriver du navire au port ;
- Aviser les réceptionnaires de la date d'arriver des marchandises ;
- Introduire le manifeste en douane.

Le consignataire représente l'armateur (ou plusieurs armateurs) et peut être salarié d'une compagnie maritime ou indépendant.

d) Manutentionnaire :

L'activité du manutentionnaire consiste à charger et à décharger des marchandises, des cales de navire à quai, par l'emploi d'une main-d'œuvre appelé `dockers ` et des équipements de plus en plus modernes. Il est désigné sous le nom d'acconier, notamment dans les ports méditerranéens, pour les diverses fonctions qu'il accomplit en même temps (³recevoir, garder et livrer les marchandises...).

³ https://www.memoireonline.com/08/09/2638/m_La-politique-maritime-algerienne-apres-la-liberalisation-du-commerce-exterieur9.html

e) Courtier maritime :

Est un professionnel qui s'entremet entre deux entreprises, soit pour acheter/vendre un navire neuf ou un navire d'occasion, soit pour la location (d'affrètement) d'un navire entre celui qui possède le navire susceptible de répondre à cette demande.

f) Le Shiphandler :

Le shiphandler est un terme maritime qui désigne toute personne morale qui s'en charge d'approvisionner les navires dans les ports, des produits alimentaires et de toutes autres demandes spécifiques.

⁴g) La douane :

C'est un service de l'État chargé de percevoir les droits et les taxes sur les marchandises importées ou exportées.

h) Le chargeur :

Le chargeur désigne le propriétaire de la cargaison d'un navire ou d'une partie de cette cargaison. Il peut être l'importateur ou l'exportateur, selon la nature du contrat commercial.

C'est celui qui conclut le contrat de transport maritime de marchandises avec le transporteur. En cas de faute de ce dernier, le chargeur peut demander l'annulation du contrat.

Les obligations de chargeur consistent à déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise; emballer la marchandise afin de lui assurer une protection normale, étiqueter et marquer les colis, caler et arrimer les marchandises à l'intérieur des conteneurs, payer le prix de transport, sous peine de rupture du contrat; présenter les marchandises dans les conditions fixées contractuellement (lieu, jour, conditionnement), sous peine de rupture du contrat.

⁴ <http://billsergeconseil.com><http://www.univ-bejaia.dz/dspace/bitstream/handle/123456789/1527/gestion%20portuaire%20%20et%20la%20conteneurisation%20en%20algerie%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y>) : <http://www.logtrans-services.fr/>

i) Le stockiste :

Il est celui qui entrepose de la marchandise pour le compte de divers propriétaires. En général cela conserve la marchandise en vrac comme des céréales, des produits chimiques etc....

1.4- Les ports :

Les ports constituent les places fortes d l'économie des nations. Disposant d'une façade maritime et sont les véritables poumons de leur commerce extérieur. Ils permettent d'une part de réduire le prix des importations payés par les chargeurs nationaux et d'autre part, contribue a ce que leur exportations soient compétitives par rapport a celles de leurs concurrents.

1.4.1- Définition des ports :

L'article 888 du code maritime algérien donne une définition du port qui s'énonce comme suit : « le port est un oint du rivage de la mer, aménagé et équipé pour recevoir, arbitrer des navires et assurer toutes les opérations de commerce maritime, de pêche et de plaisance »

Selon Le Clere :

« Un port est un lieu aménagé sur la côte pour permettre aux navires de faire des opérations commerciales à l'abri de la mer et du large».

1.4.2- Types de ports :⁵

1) Ports de commerce :

Sont réputés ports de commerce et classés dans cette catégorie, les ports destinés a assurer dans les meilleurs conditions économiques et de sécurité, toutes les opérations d'embarquement et de débarquements de personnes, de marchandises et d'animaux vivants transitant du mode maritime au mode terrestre de transport et investissement ainsi que toutes les opérations liées à la navigation maritime.

⁵ Mémoire :gestion portuaire et la conteneurisation en Algérie présenté par benkhanouche Sabah

2) Ports de pêche :

Sont classés dans cette catégorie, les ports destinés à recevoir les navires armés à la pêche et à assurer la satisfaction des besoins et le développement de cette ⁶activité.

3) Ports de plaisance :

Sont classés dans cette catégorie les ports aménagés pour permettre la satisfaction des besoins de la navigation de plaisance et le développement de cette activité.

4) Ports militaires : ou (bases navales) :

Une base navale une base militaire où une force navale peut s'abriter, se ravitailler, effectuer des réparations.

Elle abrite des bâtiments de guerre qu'il ne faut pas confondre avec un port d'attache destiné aux navires commerciaux.

Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier de réparations pour mes équipages.

5) Ports secs :

Ils sont situés à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution de marchandises. Ils comprennent des services de dédouanement. Le port à sec est une solution de stationnement des bateaux à terre, de la même façon que dans un port à flot (un emplacement terrestre destiné à accueillir les bateaux en dehors de leurs périodes de navigation).

6) Ports fluviaux : (ports intérieurs)

Sont sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal.

⁶BENKHAOUCHES (2016), « Gestion portuaire et la conteneurisation en Algérie »

MOISE.D (2013) « Logistique et transport de marchandise » 1ere Édition 2013 p.90

Ils se distinguent essentiellement des ports maritimes par leurs positions géographiques et par leur mission économique. Les ports intérieurs peuvent être complémentaires aux ports maritimes en leur servant de base en arrière, notamment pour le trafic de conteneurs.

7) Port autonome :

C'est établissement public exerçant des missions de service public administratif et des missions de service public à caractère industriel et commercial (EPIC).

Le port autonome gère les installations portuaires situées dans les ⁷limites de sa circonscription (fluviale ou maritime) il assure également la gestion d'un domaine immobilier qui peut être important.

1.4-3 les principales fonctions des ports :

La fonction des ports n'est pas unique, ils ont été conçus dans le but d'accueillir de navires, mais à côté de cette fonction proprement maritime, ils assurent des fonctions commerciales et industrielles.

On distingue trois fonctions : régionale, industrielle et commerciale :

1) La fonction régionale d'un port :

Représente les liens entre le port et son hinterland. Le port est au service de l'arrière-pays et le développement de cette fonction est lié à la présence de voies de communication efficace. Il reçoit ainsi de l'arrière-pays ses importations et inversement il expédie par lui ses exportations.

2) La fonction industrielle d'un port :

Les marchandises ne viennent au port que pour être traitées industriellement dans les environs immédiats (stockage, distribution, conditionnement...) Dans la mise en œuvre de la stratégie

⁷ MOISE.D (2013) « Logistique et transport de marchandise » 1ère Édition 2013 p.90

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

D'industrialisation par le développement des exportations de produits manufacturés, le port peut être utilisé pour abriter une ZAI (zone franche d'activités industrielles intégrées)

3) La fonction commerciale d'un port :

La fonction commerciale dépend des avantages de sa position géographique, de l'activité de son trafic maritime, de l'organisation de son marché local, des équipements et caractéristiques nautiques : tirants d'eau dragage, offre de transport.

Les autres fonctions comme l'avitaillement et la réparation des navires sont essentiels pour de nombreux ports .il faut prendre en compte quatre aspects :

- La nature des chargements des navires,
- La nature des relations extérieures,
- La nature des relations intérieures,
- La nature et la destination de marchandises manutentionnées

4) Les fonctions d'exploitation :

Ces des différentes activités comme l'utilisation des quais, la mise en œuvre des outillages, l'occupation des magasins de stockage de marchandises, le travail de chargement et déchargement des navires le remorquage... etc.

5) Les fonctions administratives :

Ce sont les fonctions de police et de douane : les pouvoirs police, de sécurité, de protection de l'environnement, les services vétérinaires, sanitaires et phytosanitaires, les contrôles de police aux frontières, services maritimes...Etc.

1.4-4 les plus grands ports du monde :

La plupart des ports ont tendance à s'agrandir au fur et à mesure des années, avec le développement en masse du commerce international durant le XXème siècle. Bien que nous

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

puissions transporter beaucoup de choses par avion, celui-ci n'a pour avantage que sa rapidité essentiellement.

Tableau N °01: Classement Selon le Trafic Total en Million de Tonne (Principaux ports en tonnage 2014).

Rang 2014	Port de commerce	Etat	2014	2013	2012
1	Port de Shangani	Chine	755,3	699,98	644,759
2	Port de Singapour	Singapour	581,2	538,012	477
3	Port de canton	Chine	500 ,9	454,7	438
4	Port de tsingtao	Chine	480,0	450,11	407,340
5	Port de hedland	Australie	372,4	288,4	288,443
6	Port de tientsin	Chine	540,0	477,339	477
7	Port de Rotterdam	Pays-Bas	444,7	440,464	441,527
8	Port de Ningbo-Zhoushan	Chine	873,0	399,250	364,612
9	Port de Dalian	Chine	420,0	320,843	303,00
10	Port de Busan	Corée du sud	266 ,7	270,9	298 ,689

Tableau N °2 : Classement des principaux armateurs mondiaux pour le transport de marchandises.

Rang	Entreprise	EVP	CA
01	Maersk	3 508 522	653
02	Mediterranean shipping company	3 067 545	509
03	CMA CGM	2 397 735	471
04	COSCO SHIPPING CO LTD	1 782 863	324
05	HAPAG-LLOYD	1 506 834	218
06	EVERGREEN LINE	1 040 574	193

Source : alpha liner (données au 25/07/2017)

Les différents types de navires :

Un navire est un engin parce qu'il est construit mécaniquement. S'il n'était pas flottant ce serait une épave ou s'il était fixe, ce serait un immeuble. Un navire doit avoir obligatoirement un nom, une jauge, un port d'attache et une nationalité.

a-Les navires portes conteneurs :

⁸ Ce sont des navires puissants et rapides. Leur taille s'évalue en quantité de conteneurs de 20 pieds qu'ils peuvent arrimer, bien que les conteneurs soient maintenant presque tous des 40 pieds. Les plus gros actuels font plus de

300 m de long et transportent 8.000 **EVP**.

Actuellement, le plus long bateau du monde en activité est EMMA MAERSK, d'une capacité de 11 000 conteneurs, CMA CGM est en train de lancer le Christophe Colomb qui a une capacité de 13 000 **EVP**, et a une longueur de 306 mètres.

b-Les navires spécialisés :

Leur utilisation est réservée à un type particulier de marchandises. Ce sont les navires citernes (tankers), essentiellement des pétroliers, des transporteurs de liquéfié (GPL), des minéraliers, des céréaliers. C'est le segment des transporteurs de vrac (ou vraciers) (bulkers).

c-Les navires spéciaux :

Ou les car-ferries, sont spécialisés dans les transports de charges lourdes ou encombrantes, telles que les grumes, les pipe-lines pour l'industrie pétrolière, etc.

⁸ https://fr.wikipedia.org/wiki/Contrat_de_transport_maritime)

<https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/roll-on-roll-off-ro-ro.html#6ORqqpV0zsFomhBp>. 99

. <http://www.cma-cgm.fr/produits-services/ro-ro>.

d-Les navires non spécialisés :

Ou général cargo, transportent toutes sortes de marchandises emballées et conditionnées soit en sacs, en cartons, en caisses, en futs, mais aussi les conteneurs, etc... Le mode de manutention est le principal critère de segmentation de ces types de navires.

e-Les cargos conventionnels :

Disposent à leur bord, de leurs propres moyens de manutention a savoir les bigues, les grues, les palans. Le chargement des marchandises en cale se fait par des panneaux coulissants

f-Les navires-porte-conteneurs :

La mondialisation de l'économie ainsi que les délocalisations des unités industrielles dans les pays à bas coûts, ont fait de ce type de navires les plus utilisés actuellement. ils peuvent transporter jusqu'à 8 000 TEU ou EVP. Les conteneurs descendent dans des puits ils sont armés entre eux et enfin aux navires qui les transportent.

g-Les navires-porte-conteneurs géants :

Ou post-panamax, ils ont une capacité de chargement de 6 000 EVP à 13 000 EVP.

Ils sont particulièrement utilisés pour un service tour du monde. Un tour du monde équatorial comprend 7 a 10 escales qui servent des ports de transbordement (hubs) vers des lignes de dessertes régionale sur lesquelles circulent des navires plus petits (feeders) de (1 000 a 3000 EVP) et des navires mixtes RO-RO+ conteneurs.⁹

⁹ (https://fr.wikipedia.org/wiki/Contrat_de_transport_maritime)

<https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/roll-on-roll-off-ro-ro.html#6ORqqpV0zsFomhBp.99>

. <http://www.cma-cgm.fr/produits-services/ro-ro>.

h-Les navires mixtes RO-RO avec conteneur :

Ce moyen de transport convient aux pays en développement dont les ports maritimes sont en général sous équipés. L'intérêt réside dans le fait que les navires RO-RO sont adaptés au conteneur, à la manutention par portiques, et roulage pour les colis non adaptés au conteneur. Son avantage réside dans sa souplesse d'utilisation.

i-Les navires rouliers ou Roll-on, Roll-off ou RO-RO :

Ce sont des navires équipés d'une rampe latérale relevable qui prend appui sur les descentes du port. L'avantage de cette technique est qu'il permet la manutention de presque tous les types de marchandises. Il faut distinguer le roulage direct et le roulage indirect.

Le RoRo est particulièrement adapté au transport de camions, de semi-remorqueurs, de tracteurs, pelleteuses, etc. Il est également adapté au transport de conteneurs ou de caisses mobiles acheminés dans le garage du navire au moyen de chariots à fourche ou de remorques.

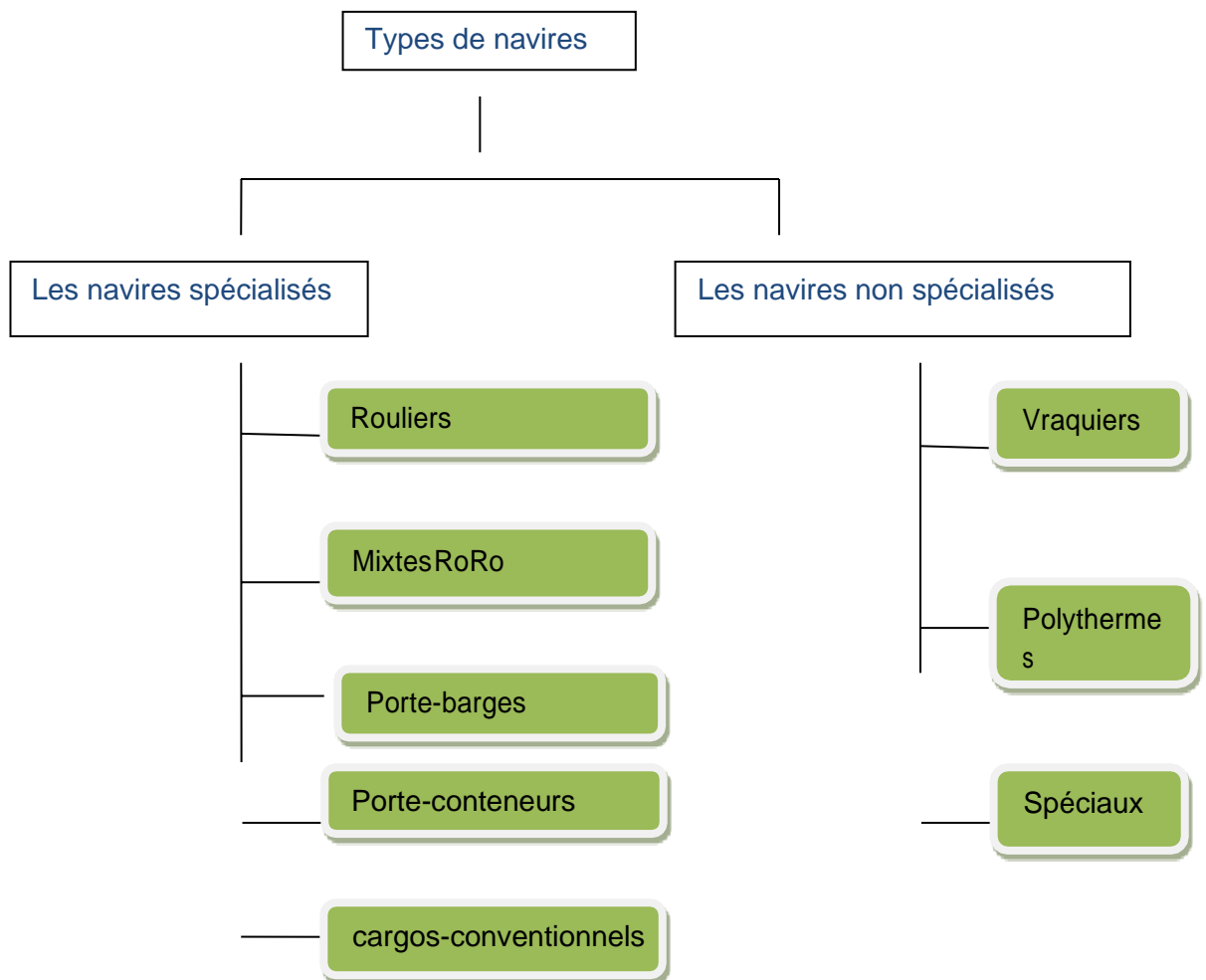
j-Les navires porte-barges :

Equipés par des systèmes d'ascenseurs (lift-on, lift-off) ou par flottage (float-on-float-off).

Ces navires chargent à leur bord des barges ou péniches de capacités variables.

Le Service RORO Alegria permet de connecter directement Marseille et Mostaganem en 1.5 jours et Skikda et Marseille en 4 jours. La rotation complète du service est opérée en 8 jours grâce à un navire RORO dédié : le Cap Camarat.

Schéma : les types de navires



Le contrat de transport :

1.6-1 : Définition :

Le contrat de transport maritime est un accord selon lequel le transporteur maritime s'engage à transporter des biens ou des personnes d'un port à un autre moyennant le paiement d'une somme déterminée appelée fret.

Le transport de marchandise, par voie maritime peut entrer dans le cadre de deux types de contrats :

Soit un contrat de transport c'est à dire le chargeur s'engage a payer un fret déterminé, et le transporteur a acheminer la marchandise d'un port a un autre. Soit un contrat d'affrètement:

par lequel les contractants conviennent librement de la « location » d'un navire pour une période de temps ou un voyage déterminé.

1.6-2 les parties au contrat de transport :

Concernant le chargeur il doit présenter sa marchandise en temps et lieu fixé.

L'armateur prend en charge la marchandise pour la transporter. Le transporteur délivre le document de transport maritime : connaissement maritime (¹⁰bill of lading).

Le connaissement maritime est considéré comme la preuve du contrat passé entre le chargeur et le transporteur. C'est une pièce de justification, il représente la marchandise. .

Chevalier.D et Duphil.F (1996), « Le transport », Les éditions Foucher P 93.

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

1.6-3 Obligations des parties :

Le chargeur doit :	Le transporteur doit :
<ul style="list-style-type: none">• Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise (nature, conditionnement, poids).	<ul style="list-style-type: none">• Mettre son navire en bon état de navigabilité.
<ul style="list-style-type: none">• Embaler de manière appropriée pour que la marchandise soit protégée pendant la manutention et le transport.	<ul style="list-style-type: none">• Prendre en charge la marchandise pendant la durée du contrat.
<ul style="list-style-type: none">• Etiqueter et marquer les colis (le nom de l'expéditeur et de l'importateur, le numéro du colis et indiquer les ports de départ et d'arrivée).	<ul style="list-style-type: none">• Charger et arrimer la marchandise avec le soin nécessaire.
	<ul style="list-style-type: none">• Émettre un connaissement à la demande du chargeur.
	<ul style="list-style-type: none">• Transborder si nécessaire en cas d'empêchement de poursuivre le voyage.
	<ul style="list-style-type: none">• Décharger la marchandise.
	<ul style="list-style-type: none">• Livrer la marchandise au destinataire final

1.6-4 Les incoterms :

1.6-4.1 Définition :

Ils constituent un ensemble de règles de nature à permettre aux commerçants d'utiliser un vocabulaire commun codifié et comportant un certain nombre d'obligations du vendeur et de l'acheteur.

Ces incoterms ont été établis par la chambre de commerce internationale en 1936, une mise à jour a été faite dans les années 2000.

Le but des incoterms est de fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus utilisés en commerce extérieur, de faciliter donc les relations

entre négociants de différents pays e d'éviter les confusions et les erreurs d'interprétations qui peuvent provoquer des malentendus , des litiges et des procès, qui génèrent des pertes de temps et d'argent .

1.6-4.2 Les incoterms exclusivement maritimes :

Les incoterms maritimes et fluviaux sont :

•FAS « free alongside Ship » : franco le long du navire au port du débarquement convenu :

Les obligations du vendeur sont remplies lorsque la marchandise a été placée le long du navire désigné par l'acheteur sur le quai ou dans les alèges.

Cela veut dire que l'acheteur doit a partir de ce moment, supporter tous les frais et risques de perte ou de dommage de que la marchandise a été livrée le long du navire, notamment dans le cas de retard du navire ou d'annulation de l'escale. L'acheteur désigne le transporteur, conclut le contrat de transport et paie le fret.

•FOB - Free on Board (port d'embarquement convenu) :

Le vendeur a dûment livré dès lors que la marchandise a passé le bastingage du navire au port d'embarquement convenu. Il s'ensuit qu'à partir de cet endroit l'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte ou de dommage que la marchandise peut courir. Le terme FOB exige que le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation. Il est à utiliser exclusivement pour le transport par mer ou par voies navigables intérieures.

•) CFR - Costa and Freight (port de destination convenu) :¹¹

Le CFR est un incoterm qui signifie que le vendeur supporte le transport jusqu'au port d'embarquement. Il prend en charge le dédouanement export, paie les frais et supporte les risques du chargement de la cargaison à bord du navire. Dans le cas d'un CFR, c'est le vendeur qui paie le fret maritime.

¹¹ BENKHANOUCHE.S (2016), « Gestion portuaire et la conteneurisation en Algérie »

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

L'acheteur supporte donc l'assurance et le transport des marchandises du port d'arrivée jusqu'à son usine. Le transfert des frais et des risques se fait au moment de placement des marchandises à bord du navire au port d'embarquement

• CIF - Cost, Insurance, Freight (port de destination convenu) :

Le CIF a les mêmes conditions que le CFR, mais c'est au le vendeur de souscrire une assurance maritime contre les risques de pertes ou d'avaries aux marchandises pendant leur voyage maritime. Les marchandises voyagent aux risques et frais de l'acheteur.

Section 2 : Le commerce extérieur en Algérie .

Définition du commerce extérieur :

Le commerce, activité consistant à fabriquer, transporter vendre des biens ou des services d'un lieu a un autre dans le but de les échanger.

Le commerce international est une discipline qui concerne les opérations d'achat et de vente des marchandises réalisées entre espaces économiques nationaux, il s'agit d'un aspect plus dynamique dans ce sens que tout ce qui est produit quelque part est vendu, et consommé ailleurs. Il est divisé en commerce, d'importation, d'exportation et du transit.

Le commerce international est un domaine qui fait intervenir des acteurs qui sont généralement situés dans des pays différents voire des continents distincts, leur développement entraine un mouvement d'internationalisation des échanges de marchandises, de services et de capitaux, donc c'est un élargissement du champ d'activité d'une économie au delà du territoire national.

Il permet a 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.

Évolution du commerce en Algérie :

a) Avant l'indépendance (1962) :

Avant 1962, le commerce algérien était régi par les mêmes lois que le commerce français. Il a été caractérisé par des exportations des produits agricoles, et d'énergie. À partir des années 50, l'importation des inputs des biens et biens d'équipements, et les pratiques commerciales sont régies par les forces de marchés, un système orienté vers une économie libérale.

Le commerce extérieur était caractérisé par le contrôle et le monopole de l'État.

b) Après l'indépendance :

Après l'indépendance, le commerce est contrôlé par l'administration, ce contrôle se traduit à l'avance par la fixation des quantités de marchandise à emporter.

Deux problèmes fondamentaux se sont posés : la fuite des capitaux, et la maîtrise de la balance commerciale ou de la balance des paiements.

L'Algérie a adopté un modèle de développement basé sur l'industrie nécessitant l'importation des biens d'équipement et des matières premières.

c) Entre le milieu des années 80 et la fin des années 90 :

Cette période l'Algérie se rapproche aux institutions de Broton Woods, et la mise en place d'un Plan d'Ajustement Structurel (PAS) imposé par le FMI, ainsi qu'une transition vers une économie de marché, ce qui nécessite des amendements importants aux politiques commerciales. Ces dernières seront appliquées de la même manière au secteur public et privé,

Cependant elles encouragent les exportations hors hydrocarbures.

d) A partir de la fin des années 90 jusqu'au 2006 :¹²

En ce moment les politiques commerciales sont en plein lifting, pour préparer l'économie Algérienne d'une manière cohérente à l'ouverture de ces principaux partenaires commerciaux, notamment l'Union Européenne.

A cette période le commerce extérieur était vulnérable car il repose sur les exportations des matières premières, il avait un faible intérêt pour les entreprises locales à l'ouverture faute de l'efficacité, et manque de compétitivité.

Les caractéristiques du commerce extérieur :

Le commerce extérieur occupe une place dominante dans les activités économiques de l'Algérie, une orientation de plus en plus importante de la production nationale vers l'exportation a constitué pendant une longue période l'une des caractéristiques les plus marquantes de l'état de dépendance du pays à l'égard de la France, et bien entendu la source de revenus massifs de la colonisation.

Dès l'indépendance, le commerce extérieur a été géré par deux organes : l'office national de la commercialisation (ONAC) et les groupements professionnels d'achat (GPA).

L'ONAC, créé en 1963, a pour objectif de favoriser l'exécution et la réalisation de toute opération d'intérêt national à caractère économique décidée par le gouvernement.

Cet office tout comme beaucoup d'autres organismes et entreprises publiques se sont

Vus, au fur et à mesure de leur création, attribués des monopoles à l'exportation et à

L'importation des produits de grandes consommations (thé, café, sucre, lait, beurre.....Etc.),

Soit pour répondre aux besoins de leurs unités de production, soit pour satisfaire ceux de la

Consommation.

Les GPA élaborent des programmes annuels d'importation dont l'objectif est de renforcer le

¹² Brahmi Souad (2011), «la libéralisation du commerce extérieur et impératif de l'OMC avec références au cas de l'Algérie », Université d'Oran.

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

Pouvoir de négociation nationale, mais aussi d'agréger les opérations commerciales à l'échelle nationale. Ces GPA ont été dissous en 1971 et l'État reprend le contrôle sur les opérations du commerce extérieur.

À partir d'août 1964, se sont créés des groupements professionnels obligatoires qui sont chargés de l'importation exclusive d'un certain nombre de produits de grandes consommations.

Ces groupements professionnels sont des sociétés mixtes qui regroupent des représentants de la profession et des représentants du gouvernement.

Six groupements professionnels d'achats (GPA) ont été créés dans cinq branches différentes :

Les produits laitiers : CAIRLAC

Les bois : BOIMEX

Les industries textiles : GADIT

Les textiles : GITEXAL

Les chaussures : GIAC

Les peaux et cuirs.

Dans cette phase les importations étaient compliquées, et les exportations étaient plus simples car elles n'avaient pas de fonctionnement complexes.

En 1969, année précédant la première année d'application du plan quadriennal 1970-1973, les échanges commerciaux ont atteint 9 milliards 240 millions de dinars pour une production intérieure brute évaluée à 14 milliards 640 millions de dinars. Ils suivront, au cours de la période couverte par le plan quadriennal, un rythme d'accroissement très soutenu, puisque en 1973 le montant global du commerce extérieur sera porté à plus de 16 milliards de dinars (produit intérieur brut : 26 milliards de dinars environ).

Au total 60 % des importations, soit près de 17 milliards de dinars, consisteront en des biens de production pendant les années 1970-1973.

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

¹³ D'autre part, en janvier 1974, le commerce extérieur est entré dans une phase d'organisation à travers l'instauration des programmes dits : « Programme Général d'Importation » (P G I) à travers l'ordonnance 74-112 qui distingue Marchandises importées dans le cadre d'une autorisation globale d'importation (AGI) délivrée à une entreprise publique.

Des marchandises contingentées dont l'achat à l'extérieur nécessite une autorisation du ministère du commerce.

Le monopole de l'Etat sur le commerce extérieur a été promulgué par la loi n° 78-02

Du 11 février 1978. Elle annonce clairement que l'importation et l'exportation des biens,

Fournitures et services de toutes natures sont du dynamisme exclusif de l'Etat. Durant toute

Cette période aucune loi n'est instaurée pour encourager et promouvoir les exportations hors hydrocarbures.

Les étapes de la libéralisation du commerce extérieur de l'Algérie :

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

Trois étapes de cette libéralisation peuvent être constatées :

• La première étape : 1990-1991 :

La nouveauté et l'adoption pour la première fois de l'histoire de l'Algérie contemporaine, la loi de finance de 1990 comme étant le premier pas vers l'abolition des mesures de l'ancien régime dit le programme général de l'importation et la balance des devises par un plan de financement extérieur sous la responsabilité directe des banques. Dès la parution du décret n°37-91 publié le 13 février 1991, les symptômes de la libéralisation étaient plus clairs durant

¹³ <https://www.monde-diplomatique.fr/1972/01/YAKER/30734>

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

cette période, les autorités ont pris de bras de fer la libéralisation sur ce qui rapport aux importations, ce qui a diminuer fortement les réserves de change.

•La période de retour du monopole :

La dépendance qui y'a succéder à la libéralisation des opérations à obliger l'état d'intervenir par le biais de la loi à travers l'instruction gouvernementale N°625 apparus le 18 Aout 1992.

•La période de la libéralisation concrète (la convention de stand-by) :

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

Les moyens de libéralisation du commerce extérieur algérien :

A l'instar d'autres pays en développement, l'Algérie, après plusieurs années de protectionnisme, s'est engagée dans un processus de libéralisation de son commerce extérieur.

L'office de promotion des exportations (PROMEX) :

PROMEX est créé par le décret exécutif n°96-234 du 1er Octobre 1996. Cet office est un organisme public à caractère administratif. Ses missions se résument autour de l'information commerciale seulement. Il est chargé de :

- Contribuer à la mise en place des stratégies de promotion du commerce extérieur en analysant toutes les données de l'offre algérienne ;
- Animer des actions de valorisation de promotion des échanges extérieur, notamment les échanges hors hydrocarbures ;
- Identifier et analyser les différentes situations structurel es et conjoncturel es des marchés extérieurs afin d'accroître les débouchés aux produits algériens et faciliter les procédures d'importation aux opérateurs ;
- Constituer et gérer les réseaux d'information commerciales concernant le commerce extérieur de l'Algérie et de ses partenaires ;

- Assister les opérateurs économiques en diffusant l'information sur les normes en vigueur dans les opérations de commerce international ;
- Mobiliser une assistance technique par le biais de la réalisation d'études prospectives dans le domaine du commerce international.

Dans la réalité de la mise en œuvre de ces missions, l'office ne semble pas néanmoins disposer des moyens organisationnels adéquats pour constituer véritablement le centre focal qu'il doit être en matière d'information et de soutien aux exportateurs et pour devenir ainsi le partenaire incontournable et efficace des entreprises, et l'instrument indispensable des pouvoirs public pour la mise en œuvre de la politique de développements des exportations.

¹⁴2.5 Tendance générale du commerce extérieur : (2014/2017)

L'économie algérienne est depuis longtemps dépendante des hydrocarbures.

La quasi-totalité des exportations est composée d'hydrocarbures faisant aussi dépendre la croissance et la balance commerciale de l'Algérie des fluctuations des quantités et des prix des hydrocarbures exportés.

Les prix élevés de pétrole des années soixante-dix et depuis 1999 a consolidé la position extérieur a travers une balance commerciale positif avoisinant 2 a 8 milliards de dollars respectivement.

En1986 la chute des prix des hydrocarbures est de 40% a eu des effets négatives sur le budget de l'état .le prix baril est passé a 27,7 dollars en 1985 et a 14,8 en 1986.

Les indicateurs du commerce extérieur enregistrés durant l'année 2017 sont en nette amélioration par rapport à ceux de l'année 2016. En effet, les exportations d'hydrocarbures ont augmenté de 4,64 Milliards USD, pour atteindre un niveau de 32,8 Milliards USD contre 28,2 Milliards USD en 2016, soit une croissance de +16,4%.

¹⁴ www.caci.dz 1

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

Quant aux exportations hors hydrocarbures, elles se sont améliorées de plus de 94 Millions USD pour atteindre un montant de près de 1,9 Milliard USD, contre 1,8 milliard USD en 2016.

Après deux années consécutives de baisse du niveau des exportations de 25,4 Milliards USD entre (2015/2014) et de 4,6 Milliards USD entre (2016/2015), l'année 2017 a renoué avec une croissance des exportations totales puisqu'elle a enregistré une hausse de +4,7 Milliards USD.

S'agissant des importations, les mesures d'encadrement du commerce extérieur prises durant l'année 2016 et renforcés en 2017, ont permis de réduire la facture des importations de près de 1,1 Milliard USD passant ainsi de 47 Milliards USD en 2016 à 45,9 Milliards USD en 2017, soit une baisse de -2%.¹⁵

C'est la troisième année consécutive que les importations enregistrent une réduction de 6,9 Milliards entre (2015 / 2014) et de 4,7 Milliards USD entre (2016 / 2015)¹⁶

Le déficit commercial de l'Algérie a reculé à 11,19 milliards de dollars à la fin 2017 contre un déficit de 17,06 milliards de dollars en 2016, soit une baisse de 5,87 milliards de dollars correspondant à un recul de 34,4%, a appris l'APS auprès des Douanes.

¹⁵ Bakir.M (2013), « tentative d'évaluation des politiques publiques en matière d'encadrement du commerce extérieurs en Algérie », Université d'Oran

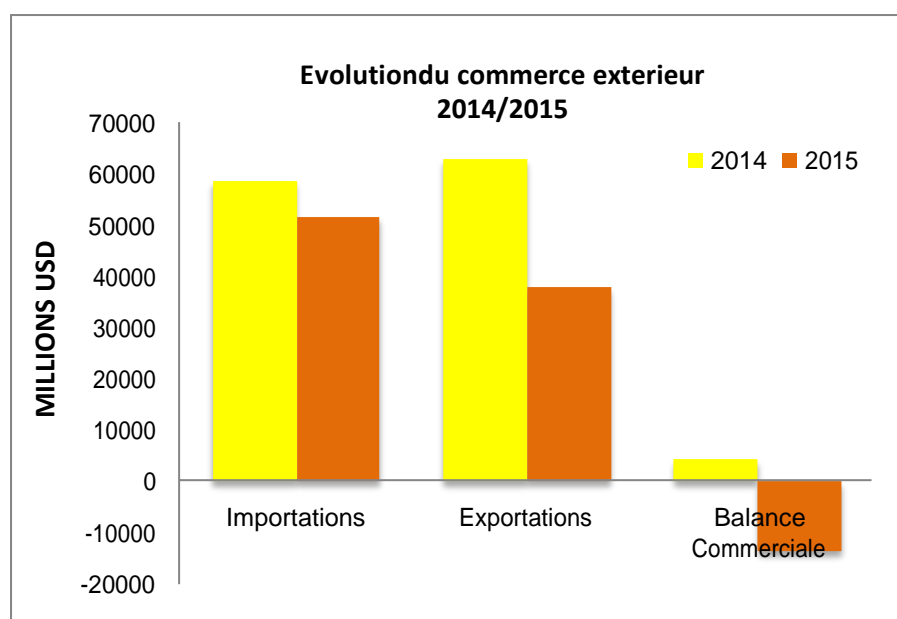
¹⁶ http://www.algex.dz/index.php/export_algerie/item/598-analyse-du-commerce-exterieur-algerien

<https://www.commerce.gov.dz/statistiques/statistique-du-commerce-exterieur-1> Ministère des finances

Tableau N° 03 : évolution des échanges extérieur de l'Algérie 2014/2015

	Année 2014		Année 2015		Evolution %
	Dinars	Dollars	Dinars	Dollars	
Importations	4 719 708	58 580	5 173 301	51 501	-12,08
Exportations	5 065 671	62 886	3 795 139	37 787	-39,91
Balance commerciale	345 963	4 306	-1378 162	-13 714	
Taux de couverture	107		73		

Figure 2 : Evolution du commerce extérieur 2014/2015



Commentaires :

Les échanges commerciaux pour l'année 2015 font ressortir un déficit de la balance commerciale de 13.7 milliards de dollars US, contre un excédent de 4,31 milliards de dollars US enregistré durant l'année 2014.

Cela explique la baisse la baisse des importations et des exportations enregistrées durant cette période. En ce qui concerne la couverture des importations par les exportations, les résultats dégagent un taux de 73% en 2015 contre 107% enregistré en 2014.

Structure des échanges extérieurs :

A) A L'IMPORTATION :

Les importations algériennes ont diminués de 12,08% par rapport à l'année 2014, passant de 58,58 milliards de dollars US à 5,1milliards de dollars US.

on remarque une baisse pour les groupes « biens d'équipements » de9,74%, les « biens alimentaires » avec une proportion de 15,37%, les « biens destinés à l'outil de production » de 9,88% et enfin les « biens de consommation non alimentaires » de16,81%.

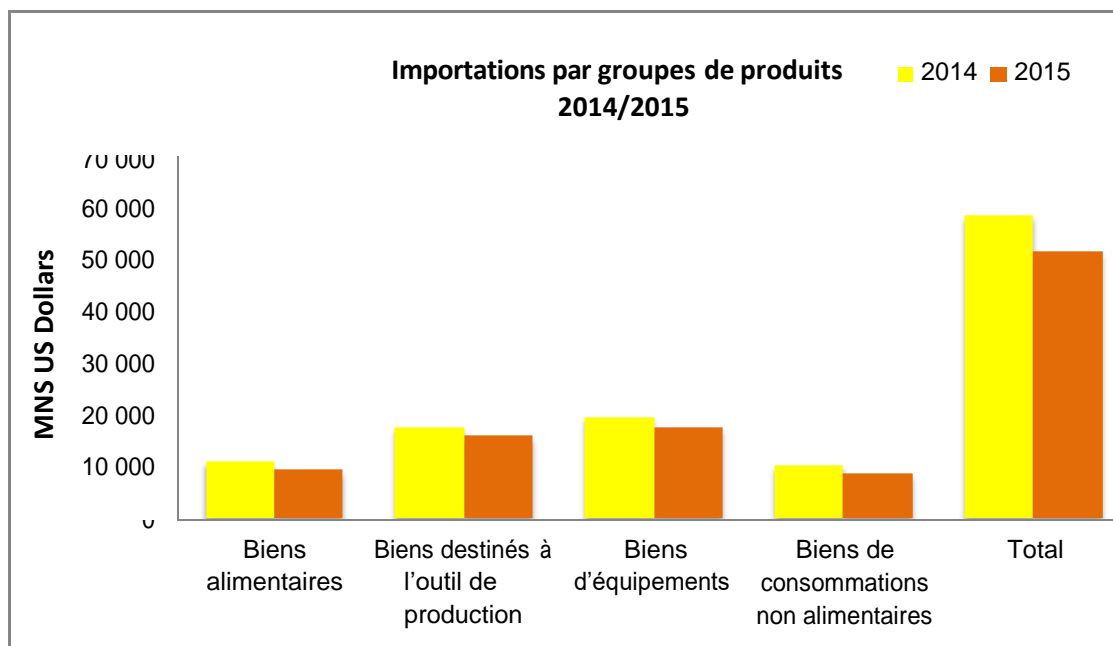
Les «biens d'équipements »qui représentent une part de (34,39%) des importations, sont constitués essentiellement, de véhicules de transport de personnes et de marchandises, des turboréacteurs et turbopropulseurs et des appareils électriques pour la téléphonie.

Les importations algériennes ont diminué de 12,08% par rapport à l'année 2014, passant de 58,58 milliards de dollars US à 51.5 milliards de dollars US.

Tableau N° 04 : les importations Algériennes.

Groupes de produits	Année 2014		Année 2015		Evolution(%)
	Valeurs	Struc%	Valeurs	Struc%	
Biens alimentaires	11 005	18,79	9314	18,09	-15,37
Biens destinés à l'outil de production	17 622	30,08	15881	30,84	-9,88
Biens d'équipements	19 619	33,49	17709	34,39	-9,74
Biens de consommations non alimentaires	10 334	17,64	8597	16,69	-16,81
Total	58 580	100%	51 501	100%	-12,08

Figure 03 : les importations Algériennes 2014/2015.



B) A L'EXPORTATION :

Les hydrocarbures ont représenté l'essentiel de nos exportations à l'étranger durant l'année 2015 avec une part de 94,54% du volume global des exportations, et une diminution de 40,76% par rapport à l'année 2014. Les exportations «hors hydrocarbures», qui restent toujours marginales, avec seulement 5,46% du volume global des exportations soit l'équivalent de 2,06 milliards de Dollars US, ont enregistré une diminution de 20,1% par rapport à l'année 2014. Les groupes de produits exportés en dehors des hydrocarbures sont constitués essentiellement par des demi-produits qui représentent une part de 4,48% du volume global des exportations soit l'équivalent de 1,69 milliard de Dollars US, des biens alimentaires avec une part de 0,62% , soit 234 millions de Dollars US, des produits bruts avec une part de 0,28%, soit en valeur absolue de 106 millions de Dollars US et enfin des biens d'équipements industriels et des biens de consommation non alimentaires avec les parts respectives de 0,05% et 0,03%.

Tableau N° 05 : Les principaux produits hors hydrocarbures exportés

Principaux produits	Année 2014		Année 2015		Evolution(%)
	Valeurs	Struc%	Valeurs	Struc%	
Huiles et autres produits provenant de la distillation des Goudrons	988,55	36,35	588,07	28,51	-37,34
Ammoniacs anhydres	567,81	21,99	502,31	24,35	50,08
Engrais minéraux	292,42	11,33	438,35	21,27	-34,32
Sucres de canne ou de betterave	228,14	8,84	149,85	7,26	-0,70
Phosphate de calcium	95,96	3,72	95,26	4,62	-0,70
Hydrocarbures cycliques	123,74	4,79	37,01	1,79	-70,09
Alcools acycliques	47,32	1,83	35,30	1,71	-25,40
Dattes	38,79	1,50	34,44	1,67	-11,21
Hydrogène, gaz rares	47,01	1,82	24,95	1,21	-46,98
Glace en plaque ou en feuille	11,08	0,46	9,89	0,48	-16,19
Sous total	2392	92,62	1916	92,87	-19,89
Total	2582	100	2063	100	-20,10

Tendances générales 2016/2017 :

Le commerce extérieur Algérien a enregistré au cours des dix premiers mois de l'année 2017 :

- Un volume global des importations de 38,18 milliards de dollars US, soit une légère baisse de 1,8% par rapport aux résultats des dix premiers mois de l'année 2016.

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

- Un volume global des exportations de 28,67 milliards de dollars US, en hausse de 17,09% par rapport aux résultats des dix premiers mois de l'année 2016.

Cela s'est traduit par une réduction du déficit de la balance commerciale durant la période des dix premiers mois de l'année 2017 de l'ordre de 4,88 milliards de dollars US en valeur absolue, soit une diminution en proportion de 33,94% par rapport à celui enregistré durant la même période de l'année 2016. Ces résultats dégagent un taux de couverture des importations par les exportations de 75% durant les dix premiers mois de l'année 2017, contre 63% au cours de la même période de l'année 2016.

Tableau N°06 : évolution des échanges extérieur de l'Algérie

	10 mois 2016		10 mois 2017		Evolution (%)
	Dinars	Dollars	Dinars	Dollars	
Importations	5 154 777	47 089	5 099 907	45 957	-2,40
Exportations	3 286 589	30 026	3 857 097	34 763	15,78
Balance commerciale	-1 868 188	-17 063	-1 242 810	-11 194	
Taux de couverture	64		76		

Structure des échanges extérieurs :

A- A L'IMPORTATION :

La répartition des importations par groupes de produits, comme l'indique le tableau ci-après fait ressortir des augmentations pour les biens alimentaires 4,49%, les biens destinés à l'outil de production 5,69%, et des diminutions pour les biens de consommation non alimentaires 10,15 % et pour les biens d'équipements 6,47%.

Tableau N°07 : Les importations Algériennes.

Groupes de produits	Année 2016		Année 2017		Evolution(%)
	Valeurs	Struc%	Valeurs	Struc%	
Biens alimentaires	8 223	17,46	8 437	18,36	2,60
Biens destinés à l'outil de production	14 613	31,03	14 497	31,54	-0,79
Biens d'équipements	15 915	33,80	14 573	31,71	-8,43
Biens de consommations non alimentaires	8 338	17,71	8 450	18,39	1,34
Total	47 089	100%	45 957	100%	-2,40

B - A L'EXPORTATION :

Dans la structure des exportations Algériennes, les hydrocarbures continuent à représenter l'essentiel de nos ventes à l'étranger durant les dix premiers mois 2017 avec une part de 94,79% du volume global des exportations, et une hausse de 17,94% par rapport à la même période 2016.

Quant aux exportations « hors hydrocarbures », elles demeurent toujours marginales, avec seulement 5,21% du volume global des exportations soit une valeur de 1,49 milliard de dollars US. Elles ont enregistré une hausse de 3,39% par rapport à la même période 2016.

Les principaux produits hors hydrocarbures exportés, sont constitués essentiellement par le groupe « demi-produits » qui représente une part de 3,67% du volume global des exportations soit l'équivalent de 1,05 milliard de dollars US. Le groupe « biens alimentaires » vient en seconde position avec une part de 1,05% soit 301 millions de dollars US, suivi par le groupe « produits bruts » 0,21% soit en valeur absolue 59 millions de dollars US, et enfin les groupes « biens d'équipement industriels » et « biens de consommations non alimentaires » avec les parts respectives 0,22% et 0,06%.

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

Tableau N°08 : Les principaux produits hors hydrocarbures exportés sont :

Principaux produits	Année 2014		Année 2015		Evolution(%)
	Valeurs	Struc%	Valeurs	Struc%	
Huiles et autres produits provenant de la distillation des Goudrons	395,74	21,92	530,01	27,91	33,93
Ammoniacs anhydres	322,93	17,89	341,76	18,00	5,83
Engrais minéraux	447,73	24,80	323,71	17,05	-27,70
Sucres de canne ou de betterave	231,19	12,81	225,46	11,87	-2,48
Phosphate de calcium	71,85	3,98	55,13	2,90	-23,27
Dattes	37,53	2,08	51,37	2,71	36,88
Hydrogène, gaz rares	23,38	1,30	43,11	2,27	84,39
Alcools acycliques	33,65	1,86	31,59	1,66	-6,12
Machines à laver	13,67	0,76	30,68	1,62	124,43
Hydrocarbures cycliques	43,35	2,40	27,06	1,42	
Sous total	1 621	83,81	1 660	87,41	2,40
Total	1 805	100	1 899	100	5,21

La balance commerciale :

Définition :

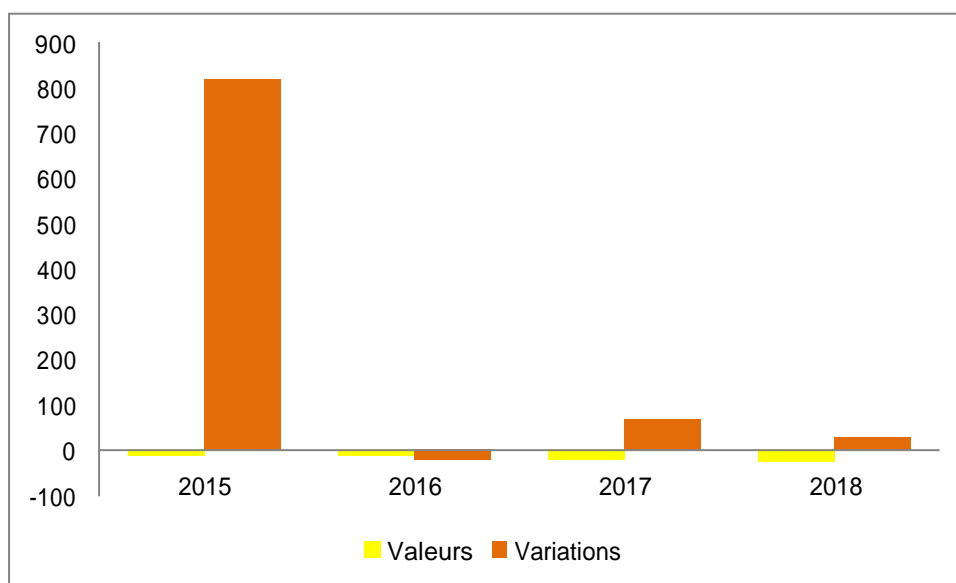
La balance commerciale des biens et services chiffre la différence entre les exportations de biens et services et les importations de biens et services.

Une balance positive indique que les exportations dépassent en valeur les importations (excédent commercial). Une balance négative indique au contraire que les importations dépassent en valeur les exportations (déficit commercial).

Tableau N°9 : Evolution de la balance commerciale 2015/2018

Année	Valeurs	Variations (%)
2015	-13,22	818,06
2016	-10,70	-19,06
2017	-17,98	68,04
2018	-22,93	27,53

Figure 04 : Evolution de la balance commerciale 2015/2018



La balance commerciale de l'Algérie demeure fortement tributaire des revenus que génère de la vente du pétrole et du gaz.

Le contre choc pétrolier de 1997 est apparu suite à la crise financière des pays émergents d'Asie du sud-est qui a mis un terme à la hausse des prix du pétrole pour atteindre

10 dollars/baril en 1998 ce qui a remis en cause l'équilibre commercial de l'Algérie.

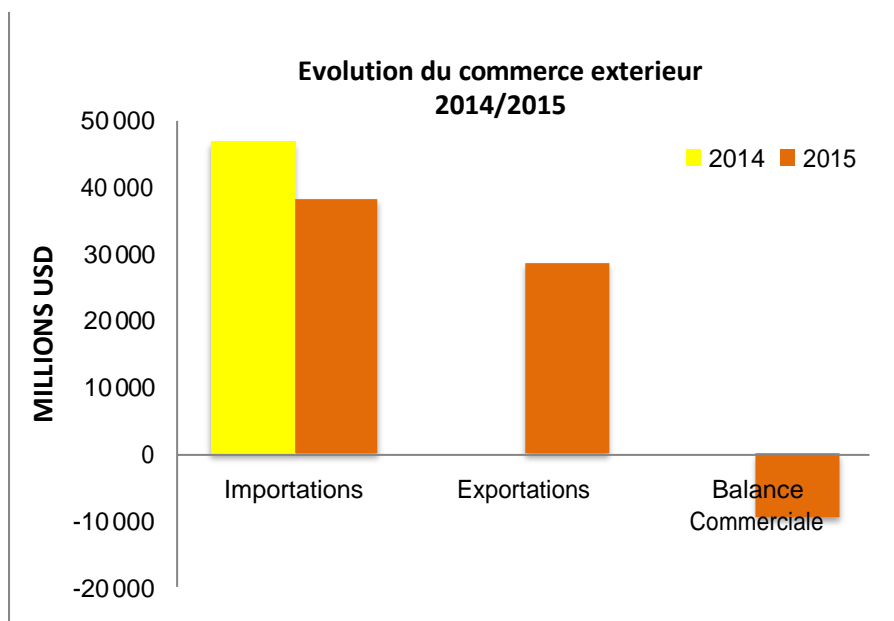
À partir de 1999, les exportations enregistrent à nouveau une augmentation. Cette augmentation s'explique par l'augmentation des prix de pétrole.

Recapitulatif des résultats de la balance commerciale : Tableau

N°10 : Evolution de la balance commerciale 2014/2015.

	Année 2014		Année 2015	
	Dinars	Dollars	Dinars	Dollars
importations	4 719 708	58 580	5 193 460	51 702
exportations	4 837 538	60 054	3 481 837	34 668
Balance commerciale	117 830	1 474	-1 711 623	-17 034
Taux de couverture (%)	103		67	

Figure 05 : Evolution du commerce extérieur 2014/2015



Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

Tableau N°11 : Evolution de la balance commerciale 2016/2017 :

	10 mois 2016		10 mois 2017		Evolution (%)
	Dinars	Dollars	Dinars	Dollars	
importations	4 244 838	38 877	4 204 248	38 177	-1,80
exportations	2 673 355	24 487	3 157 019	28 671	17,09
Balance commerciale	-1 571 483	-14 390	-1 047 229	-9 506	
Taux de couverture	63		75		

La balance commerciale de l'Algérie demeure fragile du fait qu'elle dépend de la conjoncture internationale des matières premières et c'est à la faveur de la bonne tenue des prix du pétrole que la balance commerciale de l'Algérie enregistre des excédents à l'export et à l'import pour les produits de base.

Déficit de la balance commerciale réduit de plus de moitié, mais quasi-stagnation des importations : les résultats du commerce extérieur de l'Algérie durant le premier semestre 2017 sont mitigés, loin des objectifs fixés par le gouvernement, malgré une pression continue pour réduire les importations.

Selon des résultats publiés par les douanes algériennes et cités par l'APS, le déficit commercial de l'Algérie a baissé de 54.15% au premier semestre 2017 comparé à la même période de 2016, pour s'élever à 4,84 milliards de dollars, contre 10,57 milliards en 2016.

Ce très bon résultat est atténué par la difficulté de faire baisser les importations. Celles-ci se sont élevées à 22,98 milliards de dollars contre 23,89 milliards durant la même période de 2016, soit une baisse de 3,8% seulement. L'objectif affiché par l'ancien premier ministre Abdelmalek Selal était de ramener les importations à 35 milliards de dollars sur l'année.

Au total, les importations sont couvertes par les exportations à hauteur de 79%, contre 56% en 2016. A ce rythme, le déficit commercial s'établirait autour de dix milliards de dollars cette année, auquel il faudra ajouter un déficit de la balance des paiements légèrement supérieur.

2.6.3. Les principaux fournisseurs de L'Algérie :

a) Evolution du classement des dix premiers fournisseurs de l'Algérie 2015– 2017 :

Le bilan du CNIS précise par ailleurs les principaux fournisseurs de l'Algérie. A ce titre, la Chine occupe la première place avec (8,22 mds USD), suivie de la France (5,42 mds USD), de l'Italie (4,82 mds USD), de l'Espagne (3,93 mds USD), de l'Allemagne (3,38 mds USD) et des Etats-Unis (2,71 mds USD).

Ces chiffres dévoilent également que 63,49% des importations de l'Algérie proviennent des pays de l'OCDE qui sont également la destination des 82,64% des exportations algériennes. Les membres de l'Union européenne en outre les principaux partenaires commerciaux de l'Algérie qui y importe à hauteur de 49,21 de ses produits et y exporte 68,28% des biens qu'elle produit.

Les échanges avec les pays du Maghreb (UMA) restent très marginaux. Ces derniers ont connu un recul de 40% en 2015, passant à 2,28 mds USD contre 3,8 mds USD en 2014.

Les échanges avec les pays arabes ont baissé de 2,68% à 2,54 mds USD contre 2,61 mds USD.¹⁷ En 2016, la Chine demeure le premier fournisseur de l'Algérie, avec une part de marché de 17,97% (8,4 Mds USD), devant la France (10,15% de part de marché), l'Italie (9,93% de part de marché) et l'Espagne (7,69%). L'Italie devient le premier client de l'Algérie, absorbant 16,5% des exportations algériennes, devant l'Espagne (12,3%), les États-Unis (11,2%) et la France (11,1%).

En 2017 les principaux fournisseurs de l'Algérie, ont été la Chine avec 5,21 milliards de dollars (19,40% des importations globales algériennes), suivie de la France avec 2,35 milliards (8,77%), de l'Italie avec 1,98 milliards (7,37%), de l'Allemagne avec 1,84 milliards (6,85%) et de l'Espagne avec 1,75 milliards (6,53%). Selon le bilan des Douanes, on constate que les exportations chinoises vers l'Algérie ont augmenté de plus de 8% alors que celles des

¹⁷ <http://www.algerie-focus.com/2016/01/134264/>

<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/File/435542>

http://www.algeria-watch.org/fr/article/eco/chine_importations.htm

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

pays européens, excepté l'Allemagne (+18,24%), ont reculé (France -22,95%, Italie -31,23%, Espagne -18,67%).

Tableau N°12: L'évolution du classement des dix premiers fournisseurs de l'Algérie pour la période 2015 – 2017 :

N	2015	2016	2017
1	Chine	Chine	Chine
2	France	France	France
3	Italie	Italie	Italie
4	Espagne	Espagne	Espagne
5	Allemagne	Allemagne	Allemagne
6	Usa	USA	Turquie
7	Turquie	Turquie	USA
8	Corée du sud	Corée du sud	Corée du sud
9	Brésil	Argentine	Argentine
10	Inde	Brésil	Brésil

La part des principaux fournisseurs de l'Algérie au cours de l'année 2018 sont comme suivant : la Chine vient toujours en tête de liste avec 1,74 mds USD (15,53 % des importations globales algériennes), suivie de la France avec 1,12 mds USD (10,03 %) , de l'Italie avec 944 millions USD (8,42 %), de l'Espagne avec 870 millions USD (7,76 %) et de l'Allemagne avec 750 millions USD (6,7 %).

Tableau N°13 : Evolution du classement des dix premiers clients de l'Algérie 2015 – 2017 :¹⁸

N	2015	2016	2017
1	Espagne	Italie	Italie
2	Italie	Espagne	Espagne
3	France	USA	USA
4	Grande Bretagne	France	France
5	Pays-Bas	Brésil	Pays-Bas
6	Turquie	Canada	Brésil
7	USA	Pays-Bas	Canada
8	Brésil	Turquie	Belgique
9	Belgique	Grande Bretagne	Turquie
10	Portugal	Belgique	Portugal

Les dix premiers clients de l'Algérie concentrent, à eux seuls, plus de 82% des exportations algériennes. Ceci peut s'expliquer par la structure des exportations algériennes, composées majoritairement d'hydrocarbures, et permet de comprendre les tendances enregistrées par les composantes de nos exportations.

En effet, longtemps premier client de l'Algérie, l'Espagne est passée en deuxième position en 2016/2017. Par ailleurs, L'Italie demeure un important client de l'Algérie de par sa deuxième position en 2015, et reprend la 1ère place en 2016 et 2017 tandis que les USA occupent désormais la troisième position de ce classement.

Les échanges Algérie –UE :

Les relations entre l'Algérie et l'Union européenne (UE) sont basées sur un accord d'association signé dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen (2005).

Elles concernent les domaines de la politique, de l'économie, du commerce, de la coopération technique et financière et de l'aide humanitaire.

¹⁸ <http://www.jeune-independant.net/Net-recul-du-deficit-commercial-en.html>

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

L'Union Européenne a signé un accord d'association avec l'Algérie, dans la continuité Des objectifs fixés lors de la conférence internationale de Barcelone en 1995.

L'Union européenne est le plus grand partenaire commercial de l'Algérie et reçoit presque les deux tiers de ses exportations. En valeur, le commerce bilatéral a augmenté de 136 % entre 2002 et 2014, principalement du fait de l'augmentation des exportations de produits pétroliers et du gaz. Il a atteint 37.4 milliards d'euros en 2016, en diminution de 13,3 % par rapport à 2015. L'Algérie est le 22e fournisseur de l'UE et le 20 eme client.

- En 2017, plus de 95 % des **exportations de l'Algérie vers l'UE** consistaient en carburants et produits miniers et 0,6 % en produits agricoles. Ces exportations représentent plus de 18 milliards d'euros.
- La même année, les **exportations de l'UE vers l'Algérie** se composaient essentiellement d'équipements industriels (4.1 milliards d'euros, 21.8%), équipements de transport (2,5 milliards d'euros) et produits agricoles (2,4 milliards d'euros).
- En 2015, l'Algérie a exporté vers l'UE des **services** pour 1,6 milliard d'euros et en a importé pour 3,2 milliards d'euros.
- Les **investissements européens en Algérie** sont estimés à 14 milliards d'euros, soit 40 % des investissements directs étrangers dans ce pays.

Le rapport de l'UE rappelle par ailleurs que la balance commerciale Algérie-UE s'est équilibrée en 2017. L'Algérie a importé de l'UE pour 18,8 milliards euros (+7,8% par rapport à 2016) et a exporté pour 18,6 milliards euros (+12,5%).¹⁹

¹⁹ https://www.huffpostmaghreb.com/entry/instabilite-legislative-et-deficit-de-communication-lue-epingle-lalgerie-sur-les-echanges-commerciaux_mg_5aec4985e4b041fd2d25b3c2

Section3 : la relation entre le transport maritime et la croissance économique

Définition de la croissance économique :

La croissance économique peut être présentée comme la solution à la majorité des maux et des problèmes. Dans les pays en développement la croissance permet d'augmenter le bien-être des populations en réduisant au même temps la pauvreté, elle permet aussi de diminuer le chômage dans les pays développés. La croissance économique semble donc être la panacée, d'autant plus qu'elle est souvent un processus cumulatif de la croissance.

L'importance du transport maritime dans le processus de développement d'une

Économie :

Le transport maritime joue un rôle essentiel dans le développement économique et commercial des pays et partant dans le bien-être de leur population.

Le rôle de transport maritime dans l'économie :

Le commerce international a évolué de telle sorte qu'aucun pays ne peut entièrement se suffire à lui-même : tous doivent à un degré ou un autre, vendre ce qu'ils produisent et acquérir ce qui leur manque. Aucun pays ne peut uniquement compter sur ces ressources nationales.

La contribution du transport maritime à l'économie est confirmée par les effets bénéfiques d'une infrastructure et de service de transport maritime convenable sur l'activité économique qui sont :

- Le développement de l'industrie de transport maritime
- La création et l'installation d'aménagement et d'entretien des infrastructures
- Déplacement et l'acheminement des marchandises
- Création d'emploi direct et indirect

Les innovations technologiques telles que les progrès dans les moteurs à vapeur ou diesel et dans les coques et la conduite des navires, ont contribué à rendre le transport maritime toujours plus efficaces et rapides.

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

Les estimations du volume d'activité dans les transports maritime sont généralement calculées en tonnes-milles, une mesure de la quantité transportée en tonnes multipliée par la distance parcourue. En 2014, d'après la CNUCED, le secteur maritime a transporté 9,84 mil iards de tonnes de fret pour un volume d'activité estimé à 52572 mil iards de tonnes milles. Le secteur peut se tirer du fait que la vaste majorité de ce travail indispensable se fait en toute sécurité et sans incident. Il est difficile de quantifier la valeur monétaire des transports maritimes dans le monde ; toutefois, la CNUCED estime que l'exploitation des navires de commerce représente environ 380 mil iard de dollars en taux de fret dans l'économie mondiale, soit environ 5% du commerce mondial. La part des frais de transport dans le prix de vente varie d'un produit à l'autre, mais reste en définitive négligeable pour le consommateur.

La relation entre le transport de marchandise et la croissance économique :

Les transports jouent un rôle de plus en plus important dans le développement des pays et sont un facteur déterminant des structures du commerce et de production et de l'intégration économique. Pour certains pays, ils constituent une source de revenu grâce à la fourniture de services de transport tel que le canal de Suez en Egypte. La participation au commerce mondial est de plus en plus déterminée par le type, la qualité et le coût des services de transport. Il faut tout de même signaler, que si la fourniture de services de transport influence le commerce et par conséquent la croissance économique, la réciproque est vraie :

Les échanges, en fonction de leur nature et leur volume, encourageant différents types de

Services de transport. Les transports sont donc un élément à part entière du système mondial de production et de distribution.

En effet, il existe une forte relation négative entre les coûts de transport et le commerce qui illustre non seulement l'élasticité du commerce par rapport aux coûts de transport, mais aussi le rôle positif des économies d'échelle qui découlent de volumes d'échanges élevés et qui ont une forte influence positive sur les coûts de transport. Cette interaction s'explique par le fait qu'une bonne politique encouragera des services de transport appropriés, qui favorisent le commerce, lequel contribuera à son tour à l'amélioration des transports.

Selon CNUCED, le secteur des transports a considérablement changé durant ces décennies. Le transport international de marchandises s'effectue en faisant intervenir plusieurs modes de

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

transports. Il existe peu d'informations à propos de la proportion de marchandises concernées par le transport multimodal.

La circulation mondiale des marchandises est un élément clé d'un système mondial de transport de marchandises composé de liaisons transocéaniques et côtières, de voies

Navigables intérieurs, de lignes de chemin de fer, de routes et de lignes aériennes. Le réseau

De transport de marchandises relie des lieux entre eux par voies empruntées par divers

Modes de transport substituables les uns aux autres. Le transport maritime international est

Plus communément complémentaire d'autres modes de transport et cette complémentarité est

Particulièrement évidente dans le cas de marchandises conteneurisées intercontinentales et des

Vrac secs et liquides tels que les céréales et le pétrole. Le transport maritime international

Établit dans ce cas une liaison transocéanique ou côtière entre des routes, des lignes de chemin de fer et des voies navigables.

Les bénéfices du transport maritime :

• **Le bénéfice économique** du transport maritime signifie la mesure dans laquelle l'individu ou la société obtient le moment et le lieu spécifiques, et selon la valeur et le bénéfice du matériel ou des biens.

Le bénéfice économique du transport maritime signifie la mesure dans laquelle l'individu ou la société obtient le temps et la place qui lui sont assignés en fonction de la valeur et du bénéfice du matériel ou des biens.

• **Bénéfice du temps:** - Le stockage et l'économie des marchandises sont non seulement les moyens de transport qui permettent de réaliser cet avantage en passant des lieux de production aux lieux de consommation.

• **Bénéfice spatial:** - Avoir l'avantage spatial de changer de lieu de production d'un pays à l'autre ou d'une région à une autre lorsque le produit est transféré des lieux de production vers les lieux de consommation. Et l'avantage spatial d'un produit est mesuré par la différence de

prix entre ses lieux de production et ses lieux de consommation par le montant de la taxe plus l'assurance et les frais.

• **Bénéfice mutuel** : l'avantage mutuel résulte du transfert des droits de disposition du produit par échange entre une personne qui n'en bénéficie pas (le transporteur) à une autre personne qui a le droit d'agir et de l'utiliser. Il a les biens dont il a le droit de disposer, de sorte que le transport maritime réalise cet avantage.

L'importance du transport maritime réside dans le processus du commerce extérieur :

Le transport maritime est lié au mouvement du commerce extérieur parce qu'il est le principal pilier et la base du développement des exportations, des importations et des réexportations entre les différents pays du monde. Les moyens de transport plus développés et améliorés et les ports d'expédition et de déchargement augmentaient la possibilité de transport de marchandises entre les différents pays du monde et élargissaient le mouvement du commerce extérieur et les intentions de la propagation et de la création de nouveaux débouchés et marchés commerciaux.

La place du transport maritime de marchandises dans le développement du pays :

Le volume global du trafic enregistré durant l'exercice 2000 s'élève à plus de 100 millions de tonnes contre 94.5 millions de tonnes, soit une hausse de 6.2%.

Ce niveau d'activité peut être apprécié à travers la rétrospective de l'évolution des échanges extérieurs par voies maritime enregistrées durant cette dernière décennie. Les changements intervenus dans l'aspect économique du pays vont intensifier la concurrence entre les ports pour s'accaparer une part de ce marché. Les usagers vont mettre l'accent sur l'importance qu'il y a à offrir ; une excellente qualité de service et une productivité conséquente pour sauvegarder les économies réalisées, grâce à l'utilisation des navires plus grands et plus spécialisés qui ont réellement réduit le coût de transport à la tonne. La tendance à venir dans les ports algériens est aux navires des lignes régulières pour couvrir des marchés plus étendus. La concurrence entre les ports va s'intensifier en offrant des prestations de qualité aux opérateurs pour devenir des ports de pivots. Grâce au développement des ports au niveau national, l'activité économique a connu une légère évolution, car durant l'exercice 2000. Le

Chapitre I: le transport maritime dans le commerce Extérieur

total des exportations des marchandises transitant par les ports était de 81.772.000 tonnes pendant l'exercice 2000 contre 78.840.000 tonnes durant l'exercice 1999.

Conclusion :

Les transports maritimes occupent toujours la première place dans le trafic international, malgré la concurrence des chemins de fer qui font gagner du temps.

Le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé pour le commerce international. Selon la CNUCED, soixante-quinze (75%) du commerce mondial en volume transitent par voie maritime. C'est le seul mode de transport capable d'assurer à un coût attractif les échanges liés au commerce intercontinental, de nombreux pays se sont développés grâce au trafic maritime qui procure des avantages considérables en termes d'acheminement et d'approvisionnement et d'expédition des marchandises.

Avec son volume de trafic, le transport maritime constitue sans nul doute le mode de transport qui satisfait le maximum le besoin de déplacer une grande quantité de marchandises et de manière optimale.

Le commerce extérieur en Algérie est caractérisé par une domination des exportations des hydrocarbures, ces dernières représentent 97 % des exportations totales et source principale des entrées en devise au pays, et un solde de la balance commerciale dépendant du baril de pétrole brut sur le marché international.

De tous les partenaires commerciaux de l'Algérie, seule la Chine a non seulement préservé sa place sur la liste des échanges commerciaux de l'Algérie, mais la renforcé grandement en devenant fournisseur incontournable.

La croissance économique reste une préoccupation principale de toutes les économies et les chemins qui y mènent ne sont ni similaires ni transposables d'une économie à une autre.

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

Introduction :

La position géographique du Maroc sur la pointe nord-occidentale de l'Afrique et ses 3.000 km de côtes méditerranéennes et atlantiques font du transport maritime une priorité nationale. Quelque 90 pour cent des échanges marocains passent par ses ports et la flotte marchande marocaine tient une place prédominante parmi les transporteurs arabes et africains. En ce qui concerne l'infrastructure portuaire, l'Algérie possède 10 ports commerciaux, dont deux sont spécialisés dans le pétrole et le gaz, et 35 ports de pêche. Le Maroc possède 26 ports – six ports de tourisme, neuf ports de pêche et 11 ports pour les activités commerciales internationales. Le port de Casablanca est le plus grand du pays, représentant 40 pour cent de l'ensemble du trafic national.

Le transport maritime qui est par excellence le mode de déplacement de marchandises en quantités et aux moindres coûts, intéresse fortement les acteurs du commerce international. Il occupe une part importante dans les échanges entre pays et dans leurs économies, et contribue aussi à l'accélération des relations commerciales.

Ainsi, pour être à la hauteur de l'évolution de ces flux, la taille de la flotte mondiale, la taille des navires et des formes de conditionnement ont considérablement accru conduisant les pays à se doter d'infrastructures portuaires adéquates pour répondre à ces nouvelles exigences de la mondialisation et de la croissance économique.

Infrastructures obsolètes, des palliatifs comme solutions et des surcoûts à supporter, C'est en sommes la situation qui règne actuellement dans les ports algériens et marocains.

La politique maritime algérienne après la libéralisation du commerce extérieur", considèrent que les infrastructures portuaires, pour la plupart d'entre elles, construites entre la fin du XIXe et le début du XXe siècle, sont frappées d'obsolescence, n'offrant que de faibles tirants d'eau ainsi qu'un entreposage réduit.

Egalement pour la politique maritime marocaine qui trouve que le transport maritime est en souffrance par rapport à ses infrastructures, aux handicaps des ports, et aussi des compagnies maritimes handicapées par leur taille dans un secteur fortement capitalistique.

On parlera dans ce chapitre de tout ce qui est en relation avec le transport maritime en Algérie et au Maroc.

Section 1 : Le transport maritime en Algérie.

Le port de commerce et le transport maritime constituent les piliers sur lesquels reposent toutes les activités économiques de l'Algérie.

La flotte maritime algérienne et le développement du secteur maritime :

La flotte maritime Algérienne continue à se développer et à se diversifier vers tous les domaines d'activités liées à l'économie nationale grâce aux initiatives prises dans le secteur maritime.

La flotte maritime algérienne :

L'Algérie s'est efforcée dès son indépendance de posséder une flotte maritime.

Cette dernière est mise sous contrôle d'une société d'Etat, la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN), créée en 1963. La possession d'une flotte maritime se veut une affirmation d'une indépendance politique nouvellement acquise et d'une volonté de desserrer les liens de dépendance aux armateurs étrangers. A sa création, la CNAN n'a pas intégré au trafic de lignes régulières qui demeure sous le contrôle des armateurs français jusqu'au moins les années 70. Depuis, la flotte nationale ne cesse de se développer et se diversifier vers toutes les activités liées directement à l'économie nationale.

En 1980 la flotte algérienne était classée parmi les 50 premières flottes mondiales car elle disposait des navires les plus modernes et sophistiqués de la région, ce qui nous a permis de couvrir nos besoins en matière de transport. Au lieu de continuer sur cette voie de développement, le secteur a lourdement pâti de l'arrêt de l'investissement, ainsi qu'un tas d'autres facteurs liés à la difficulté de gestion, au développement de nouvelles technologies et l'ouverture de secteur à la concurrence. Autant de facteurs qui ont permis à d'autres armements de grignoter des parts de marché au pavillon national.

La flotte forte de 30 navires dont 11 cargos, 10 Ro/Ro et 8 céréaliers. 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, avec 16 navires comme suit : 6 Méthaniers, 4 Pétroliers, 2 Glies, 2 Bitumiers, un Ethylène et un cargo. Cet avantage est dument acquis vu la structure des échanges du pays, polarisées essentiellement par l'exportation des hydrocarbures. Les 10% restant sont assurés par : l'ENTMV, leader du transport de passagers.

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

Le développement de ce secteur est fondé sur trois principes : ¹

Rénovation et renouvellement de la flotte maritime :

La reconstitution et le développement du pavillon national constitue l'une des mesures urgentes à concrétiser, elle répond à un besoin stratégique. Sa concrétisation passe par 2:

- la poursuite de la concrétisation du plan d'investissement visant à l'augmentation de la flotte marchande nationale à même d'assurer une couverture de nos échanges commerciaux maritimes à hauteur au moins de 30 %, actuellement assuré dans presque sa quasi-totalité par des Cies étrangères.
- l'incitation des opérateurs nationaux publics en vue de privilégier le recours au pavillon national (CNAN NORD ET CNAN MED), en fonction de ses capacités, pour le transport de leurs marchandises
- La poursuite de la recherche d'opérateurs stratégiques en vue de la concrétisation de partenariats dans le domaine du transport maritime des marchandises.

Investir dans la réparation navale :

Des facteurs ont mis en évidence, entre autres, l'intérêt de refonder la flotte nationale par l'octroi-déjà entamé-de crédit à l'Entreprise nationale de réparation navale (Erenav) pour le développement de la réparation et de la maintenance navale avec la possibilité de rechercher un partenaire technologique.

Les capacités nationales de réparation navale ne couvrent actuellement que 10 à 14% des besoins, l'essentiel des interventions et des arrêts techniques sont effectués dans des chantiers étrangers, ce qui constitue une dépense importante pouvant servir à l'investissement dans le domaine. A titre d'illustration, La facture de réparation navale a atteint en 2014 un pic de 50 millions de dollars par an quand la flotte algérienne a connu son apogée avec pas moins de 75 navires de tous types.

Développement et modernisation des infrastructures portuaires :

Un programme de développement et de modernisation des infrastructures portuaires a été lancé car la tendance du transport maritime c'est la conteneurisation de toutes les

¹-Boutoumi Mounir, Aissani Farés « Impact du transport maritime sur la croissance économique en Algérie »

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

marchandises diverses. Les marchandises conteneurisées ont atteint un taux de 70% au niveau mondial, alors qu'en Algérie ce taux se situe entre 35 et 45%, d'où la nécessité de se mettre au diapason par le développement de terminaux spécialisés pour le traitement de conteneurs.

Actuellement les conteneurs destinés à l'Algérie sont transbordés dans des ports méditerranéens notamment en Espagne, Italie, Malte pour être transportés par des petits navires "Fedels" vers les ports nationaux, ce qui entraîne des surcoûts. Pour y remédier à ces frais supplémentaires, à titre d'exemple, les partenariats conclus entre le port de Bejaia et Portek (Singapour) et les ports d'Alger et de Jijel avec le groupe Emirati DP World.

La réalisation prochaine d'un nouveau port commercial entre les villes de Dellys (Boumerdès) et de Ténès (Chlef) devrait répondre aussi aux besoins de développement du secteur portuaire. Également la mise en place d'une chaîne logistique en reliant tous les ports aux futures plates-formes logistiques s'avère nécessaire, ainsi que l'amélioration de toute la connectivité portuaire aux réseaux ferroviaires et autoroutiers.

Le système portuaire algérien :

Le système portuaire en Algérie est considéré comme étant un outil privilégié du développement économique et des échanges extérieurs de marchandises du pays.

L'évolution du système portuaire Algérien

L'évolution du système portuaire Algérien depuis l'Indépendance à ce jour s'est effectuée en trois phases(3).

A. Première phase 1962 – 1971 :

Dans cette phase, on trouve que les ports d'Alger, Oran et Annaba évoluaient sous le régime de l'autonomie, tandis que les autres continuaient d'être gérés sous celui de la concession par les chambres de commerce, qui les avaient d'ailleurs réalisés. La création de la compagnie nationale Algérienne de navigation (CNAN) en 1963. Au niveau des ports deux éléments interviennent :

- Le ministre des travaux publics pour la première mission ;
- La chambre de commerce concessionnaire et ses adhérents pour les missions de gestion et de l'exploitation.

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

B. Deuxième phase 1971-1982 :

A partir de 1971, l'office national des ports a été créé sous forme d'EPIC, avec pour mission la question, et le développement des ports et bénéficient des « mêmes droits et obligations que l'Etat en matière de domanialité ». Les services de pilotage et de lamanage lui furent également attribués.

Trois années après, les métiers de manutention et d'acconage, organisés à travers les bureaux d'embauche qui recrutaient quotidiennement des dockers temporaires en fonction des besoins, ont été nationalisés et le monopole confié à la société nationale de manutention (SONAMA), créé pour la circonstance.

Une autre activité commerciale importante, le remorquage, entra également en monopole dans les attributs de la CNAN qui assurait seule aussi les services de la consignation maritime.

C. Troisième phase 1982 aux nouvelles réformes :

A partir de 1982, les entreprises nationales de grandes tailles sont restructurées et remplacées par dix entreprises portuaires locales, le principe de cette reconstruction était la décentralisation de la gestion. L'ONP et SONAMA⁵ furent décomposées et leurs unités locales fusionnées en dix entreprises portuaires d'Annaba, Skikda, Bejaia, Alger, Arzew, Mostaganem, Oran et Ghazaouet par les décrets 82-283 du 14 Avril 1982. L'ouverture des services maritimes a commencé vers le début des années 90, par le démonopolisation de la consignation maritime.

Cependant le processus des réformes a été engagé par le nouveau code maritime décidé en 1998, dans la loi n°98-05 du 25 juin 1998, la nouvelle réforme continue, elle consiste en l'adaptation de la législation sur le transport maritime et les activités annexes aux besoins de libéralisation de l'ouverture économique. Dans le domaine portuaire, la nouvelle loi partage entre les activités de services publique et celles a caractère commercial assurées a présent par des entreprises portuaires.

Présentation du port maritime de l'Algérie :

Les ports algériens sont considérés comme des ports qui ne répondent pas aux exigences de la pratique maritime mondiale, malgré leur importance étant donné qu'y transitent 95% des échanges de marchandises du pays. Ils ont connu depuis l'indépendance, une gestion étatiste et ont continuellement, « souffert du manque d'investissement et de l'abus de la part des

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

sociétés nationales qui sont les principaux chargeurs ». L'investissement public dans ce secteur n'a concerné que les ports pétroliers importants pour l'économie nationale vue la rente que génèrent les hydrocarbures.

Situation portuaire actuel en Algérie :

Depuis l'indépendance, les principales utilisations dans le secteur portuaire ont porté sur la construction et l'organisation et l'agrandissement des ports pétroliers, ils ont reçu de lourds investissements et ont été privilégiés en ce sens .Cela à engendré un contraste au niveau de l'infrastructure entre les ports spécialisés en hydrocarbures et les ports poly fonctionnels qui n'ont pas connu de changements majeurs depuis l'ère coloniale, c'est le manque d'intérêt de la part des pouvoirs publics qui s'est traduit par un sous-investissement qu'a retardé le développement des ports ,ce désintérêt et à l'encontre du secteur portuaire semble incompatible avec la politique maritime et économique suivie par l'Algérie.

L'objectif primordial d'un armement national est de contribuer à la réduction du coût de transport, cela sous-entend que les ports en tant que maillon essentiel de la chaîne de transport et espace de transbordement soit équipé pour répondre aux besoins de ces deux clients que sont le navire et la marchandise .L'outil portuaire constitue une condition nécessaire à tout projet de développement d'une marine marchande ,étant donné qu'un armement modeste tel que la CNAN n'a pas la capacité d'intervenir sur les trafics tiers, par conséquent ,tout développement naval risque d'être vain sans un support portuaire adapté, force est de constater que l'échec en la matière est patent etc' est assurément la que réside l'échec du développement de la CNAN .

La typologie des ports algériens :

Depuis ces trois dernières décennies, les ports ont dû s'adapter à de véritables mutations qui ont revêtu trois aspects : l'augmentation de la taille des navires, l'apparition de l'utilisation des charges, et la spécialisation. En regard dans l'état actuel des infrastructures des ports algériens, il paraît évident de les classer dans la catégorie des ports traditionnels.

Quant au critère lié au trafic, il met en évidence une spécialisation par port. Néanmoins, un tel classement ne reflète pas exactement l'activité économique de chaque port car la valeur ajoutée à la marchandise à la cour de sont passage dans le port, varie en fonction de la nature de la marchandise et des opérations qui lui sont afférentes. La valeur ajoutée pour la

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

manutention d'une tonne de pétrole est beaucoup plus faible que celle relative à une tonne de marchandise diverse.

● En utilisant ce critère, la typologie des ports algériens se présente comme suit :

· Huit ports à prédominance de trafic de marchandise général, il s'agit : Alger, Dellys, Oran, Annaba, Mostaganem, Djen-Djen, Ténès et Ghazaouet.

· Trois ports mixtes : Bejaia, Arzew et Skikda (ancien port).

· Deux ports spécialisés dans les hydrocarbures : Bethioua et Skikda (nouveau port) .

²1.4 L'impact du transport maritime en Algérie sur l'économie du pays :

Le transport maritime revêt d'une importance majeure pour l'économie Algérienne.

Les caractéristiques du transport maritime :

L'Algérie dispose d'une façade maritime de 1200 kilomètres, la plus grande partie de son commerce extérieur utilise la voie, maritime avec 95%, son principale partenaire est l'Europe, notamment la France avec 25% du total des importations. Concernant l'exportation dans le trafic maritime le parti dominant est celle des hydrocarbures. Ils représentent 92 % du total du trafic de 80 millions de tonnes qui transite par les trois ports pétroliers : Arzew, Skikda et

Bejaia.

Les importations représentent 20 millions de tonnes. Elles concernent les vrac alimentaires, des produits industriels et des produits manufacturés ou l'augmentation du prix du pétrole a stimulé les importations. Ce trafic transite par les trois principaux ports polyfonctionnels d'Oran, d'Annaba et d'Alger. Il existe un déséquilibre entre les exportations (80 millions de tonnes) et les importations (20 millions de tonnes). Avec la part dominante des hydrocarbures aux exportations, l'Algérie est un pays mono-exportateur avec toutes les conséquences que cela peut engendrer sur les couts du transport maritime sur les lignes à destination de ce pays. L'investissement de l'Algérie se fait seulement dans les ports pétroliers qui sont en adéquation avec la nature du transport. Par contre les ports polyfonctionnels connaissent un retard important, mais la valeur ajoutée créé par les ports pétroliers n'est pas la même avec celle des ports polyfonctionnels.

² https://www.memoireonline.com/08/09/2638/m_La-politique-maritime-algerienne-apres-la-liberalisation-du-commerce-exterieur11.html

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

L'importance du transport maritime de marchandises dans le développement de l'économie du pays découle de sa contribution au fonctionnement des marchés des produits et de facteurs de productions, d'une part, et de son apport en matière d'amélioration des grandeurs macroéconomiques d'autre part. La facture des entreprises et celle des consommateurs est alourdi pour cause du coût élevé du transport maritime. Ce coût affecte aussi la compétitivité des entreprises nationales à l'étranger et réduit l'attractivité du pays pour les IDE.

Les ports polyfonctionnels :

L'économie maritime de l'Algérie dépend de la performance de la chaîne de transport maritime, alors que le système portuaire constitue un véritable obstacle pour la croissance du pays. Le manque d'investissement dans le secteur a laissé les ports à la traîne.

Ce retard apparaît à travers la situation de la conteneurisation. Son taux est faible : il est de 25% pour l'Algérie contre 30% pour la Tunisie et 45% pour le Maroc. La desserte de l'Algérie est dominée par le trafic de rouliers.

Dans ce sens, l'Algérie ne profite pas de la massification des flux offerts par les grandes

Compagnies maritimes (Maersk, MSC, CMA-CCM et Evergreen).

Ce retard en matière de conteneurisation est dû au manque d'équipement comme les portiques à conteneurs. Il y a aussi des problèmes d'encombrement : les navires séjournent dans les ports algériens au-delà des normes requises : 5 jours dans le port d'Alger et les armateurs répercutent ce retard sur le taux de fret par le biais d'une taxe de congestion.

Les chaînes de transport en direction de l'Algérie demeurent fractionnées : les difficultés du transport terrestre de marchandises, lorsqu'elles sont arrivées dans les ports algériens représentent le principal obstacle au transport porte-à-porte entre les compagnies des deux rives.

Par ailleurs, l'Algérie est une grande importatrice de céréales. Le port d'Alger, le principal port du pays, est le seul à posséder un terminal céréalier important (30 000 tonnes).

Cette contrainte continue d'imposer aux navires céréaliers des temps d'attente au-delà des normes requises (la durée de séjour à quai des navires céréaliers est de 16 jours) et oblige les armements à recourir au conditionnement en sacs, au détriment du plus économique, le vrac.

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

Les ports algériens bénéficient d'une bonne couverture de la part des armateurs européens CMA-CGM, MSC, Taros... qui assurent des liaisons directs depuis le nord de la méditerranée tandis que les liens avec les hubs de Algésiras (Maersk), Valence (MSC) et Marsaxlokk à Malte (CMA-CGM) mettent en connexion les flux Est Ouest.

1.5 Les contraintes liées aux infrastructures :

Les ports Algériens n'offrent que de faibles tirants d'eau, ainsi que des espaces d'entreposage réduits et étroits, ne pouvant convenir aux exigences des navires récents. De ce fait, ils ne peuvent recevoir que des navires de petites tailles, inférieur à 20 000 tonnes de port en lourd. En ce qui concerne les bateaux spécialisés dans le trafic des conteneurs les ports Algériens peuvent recevoir que des bateaux contenant pas plus de 400 conteneurs, une limite que se situe au-dessous de la moyenne exigée par le trafic mondial (Setti, 2001).

A titre d'exemple on peut citer le port d'Alger, qui est le plus grand port de marchandises diverses du pays, ne peut pas recevoir un 1200 EVP (Equivalent Vingt Pieds) de première génération, à cause des limites imposées par le linéaire de quai (300m maximum) et le tirant d'eau (environ 11,5m). Seul le port de Djen Djen, qui est une réalisation neuve, possède un quai de 18 mètres de profondeur. L'Etat veut s'inspirer de cette expérience pour élargir et développer la surface terrestre de l'ensemble des ports nationaux afin de répondre aux normes exigées par le trafic maritime mondiale.

Section 2 : Le transport maritime au Maroc.

Histoire du transport maritime au Maroc :

Le Maroc ne se dote d'une marine de commerce qu'à partir du 20^{ème} siècle. Ainsi, dès³ 1917 en pleine guerre mondiale, l'Etat décide de constituer le noyau d'une petite flotte.

Une régularité du ravitaillement au moyen de liaisons avec le Havre et Dunkerque fut recherchée.

Pendant cette année, un texte officiel avait organisé provisoirement le transport maritime. Deux ans plus tard le dahir du 31 mars 1919, fixant la charte de la marine marchande et des pêches maritimes, fut promulgué. Ce service ayant pris naissance le 30 septembre 1920.

³ Hassani .Ch. (2014) « Le droit Maritime Marocain et comparé », 1^{ère} Edition .P 245 246

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

Le Dahir de 1919 : l'origine de ce dahir remonte au 19^{ème} siècle, époque où les armateurs formant un club (the shipowners mutual protection society) abusèrent de leur position dominante et imposèrent aux chargeurs des clauses exclusives et limitatives de responsabilité.

L'Amérique réagit par le Harter Act de 1893, qui porte le nom de l'auteur. Comme le Harter Act, le dahir 1919 distingue les fautes nautiques de conduites d'administration.

L'évolution du transport maritime marocain :

1. Après l'indépendance :

- **1958/1959** : L'Etat Marocain est devenu le principal actionnaire de la compagnie marocaine de Navigation (COMANAV), qui prit la relève de la compagnie Franco-Chérifienne de navigation.

Le transport des échanges des Extérieurs marocains s'est distingué par :

-la prédominance des compagnies occidentales.

-l'interdiction pour la COMANAV de participer aux échanges.

- **1962** : -l'Etat marocain s'est exprimé en facteur du transport sous pavillon national.
- **1973** : A cette époque, le Maroc comptait à peine quatre compagnies de Navigation nationales, tandis que la participation des compagnies maritimes étrangères restait très forte.

2. le code des investissements maritimes de 1973 :

Le secteur des transports maritimes a connu à son effervescence avec le plan quinquennal 1973/1977. Ce code a permis l'évolution de la flotte de commerce marocaine qui est passée de 20 à 60 navires, et de compagnies maritimes qui sont passées de 4 à 16.

3. Le plan de développement 1973-1982 :

Ce plan a été conçu pour définir les priorités à retenir dans la préparation du plan de développement des transports maritimes marocains 1978-1982.

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

En 1979, l'âge moyen des navires a baissé à 4 contre 13 ans en 1973.

La COMANAV a entrepris des investissements dans le cadre du partenariat notamment avec l'OCP (Office Chérifien des phosphates) et la SAMIR.

4. Le secteur marocain durant 1982-1993 :

Cette période fut marquée par d'importantes modifications au niveau des structures du transport maritime et de l'aspect technique de son organisation grâce à l'introduction du (conteneur).

En 1987, le bilan du pavillon national en général, et de la COMANAV en particulier était très positif.

5. La situation maritime entre 1993-1997 :

La mauvaise gestion et le climat social inadéquat au niveau de l'exploitation portuaire se sont répercutés négativement sur la qualité des services rendus.

En 1996, la flotte marocaine ne satisfait plus que 12 des besoins du commerce extérieur marocain.⁴

L'année 97 a été caractérisée par l'acquisition de deux navires, un porte-conteneurs (1685 tonnes) et un navire roulier (6580 tonnes).

6. Plan quinquennal et transport maritime :

Parmi les grandes orientations du plan quinquennal, il est prévu qu'un nouveau code remplace à partir de septembre 1998, l'ancienne législation pour le transport maritime.

Afin d'améliorer l'organisation de ce secteur, différents textes législatifs sont envisagés qui seront accompagnés des mesures pratiques, dont l'informatisation.

Typologie des ports :

Les ports marocains ont réalisé en 2017 un volume d'échange de près de 100 millions de tonnes pour une valeur de 250 milliards de DH.

⁴ Hassani .Ch. (2014) « Le droit Maritime Marocain et comparé », 1ere Edition .P 245 246
« Mémoire opportunités et menaces du transport maritime marocain (cas de la Comanav), par Sanhaji Lamía ,
Bessasra assia , 1997/1999

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

• **13 ports ouverts au commerce extérieur** (Nador, Al Hoceima, Tanger, Tanger-Med, Kénitra, Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, Safi, Agadir, Tantan, Laâyoune et Dakhla) ;

• **10 ports de pêche à vocation régionale** (Ras Kebdana, El Jebha, M'diq, Larache, Mehdiya, El Jadida, Essaouira, Sidi Ifni, Tarfaya et Boujdour) ;

• **9 ports de pêche à vocation locale** (Cala Iris, Sidi Hssaine, Chmaala, Fnideq, Ksar Sghir, Assilah, Salé, Souiria Lakdima et Imesouane) ;

• **6 ports de plaisance** (Saidia, Kabila, Marina Smir, Bouregreg, Sables d'or et Marina d'Agadir)

Mohammedia : l'import des hydrocarbures

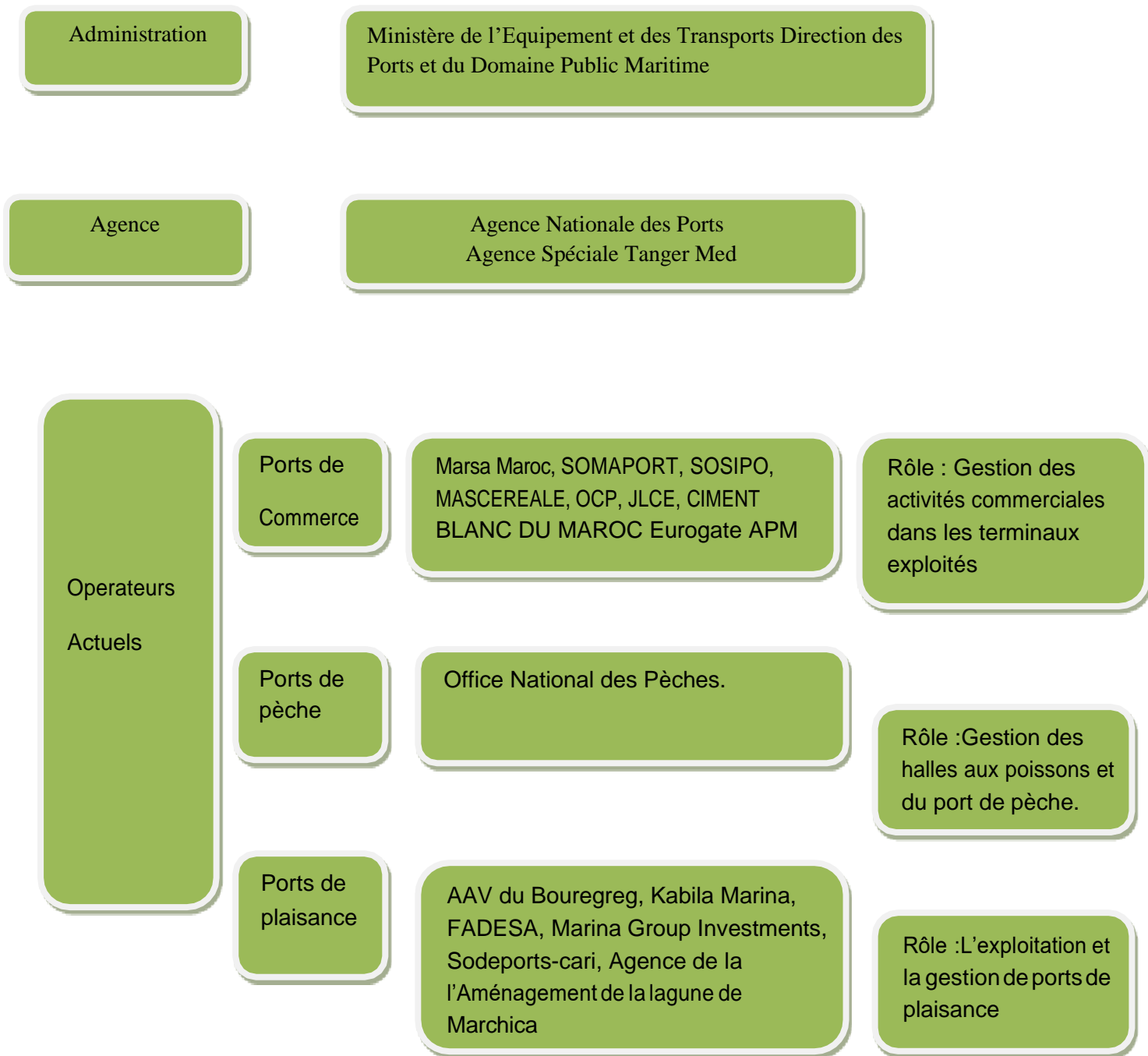
Safi et Jorf Lasfar, Safi et Laâyoune assurent l'export du phosphate

Les ports de Nador et de Tanger: trafic passager

Dakhla est principalement destiné à la pêche la pêche

Le port de Casablanca: 32% des importations et 32% et 41,9% des exportations.

Figure 06 : L'organisation actuelle du secteur portuaire au Maroc



Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

Les principales lignes maritimes :

Nador

Tanger Med

Mohammedia

Casablanca

Jorf Lasfar

Agadir

La flotte maritime marocaine et le développement du secteur maritime :⁵

Actée par son adhésion au GATT en 1987 puis à l'OMC en 1994 et la signature d'accords de libre-échange, l'ouverture commerciale du Maroc s'est traduite par une croissance de ses échanges de marchandises avec le monde⁶. Aujourd'hui, le transport maritime assure plus de 95 % de son commerce extérieur.

La flotte maritime marocaine :

La flotte marocaine participe à raison de 13% dans les échanges du Maroc avec l'étranger. Elle dispose de 43 navires et réalise un volume transporté de 8 millions de tonnes pour une valeur de 3,3 milliards de DH. Il est clair que la taille des intervenants nationaux ne peut se comparer aux géants du transport de niveau international.

Au début des années 70, le secteur des transports maritimes au Maroc a connu un développement sans précédent que retranscrit l'élargissement de la flotte nationale. Celle-ci est passée, en effet, de 20 navires en 1973 à 66 au début des années 80.

Après la suppression de ces mesures incitatives, le secteur a entamé une phase de déclin se matérialisant par la réduction de la flotte à 43 navires.

De plus, la flotte souffre actuellement d'un vieillissement important entraînant un manque de compétitivité qui accentue sa dépendance à l'égard des fluctuations internationales du taux de fret et la met en porte-à-faux avec la réglementation internationale. A noter, à cet effet, que la

⁵ Le Maroc portuaire d'Aujourd'hui

⁶

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

moyenne d'âge des navires marocains s'établit en 2005 à 20,6 années, contre 13,7 ans pour la flotte mondiale

Tableau N° 14 : la capacité de la flotte maritime globale de certains pays concurrents et /ou voisins du Maroc (mille tonnes poids lourd)

Pays	2011	2012	2013	2014	2015
Algérie	787	802	748	748	789
Lybie	1.418	1.405	1.401	1.402	1.410
Maroc	127	145	141	150	145
Tunisie	409	334	367	338	337
Egypte	1.583	1.787	1.702	1.669	1.506

La perte en capacité de la flotte marocaine et celle de certains pays du pourtour méditerranéen revient au déclin du pavillon national. Le secteur a connu la faillite de plusieurs compagnies. Cette situation est due aussi au manque de compétitivité des compagnies qui se sont montrées incapables de surmonter la concurrence structurée des grands majors de cette activité

La flotte marchande marocaine connaît une forte régression. Le pavillon marocain comptait 86 navires en 2015 pour un tonnage de 145 mTPL (mille tonnes poids lourd), qui se compose de 7 porte-conteneurs (53,3% du tonnage total), de 71 autres navires (32,7%), de 6 navires de charges classiques (6%) et d'un pétrolier (3,3%). Cette flotte, dont la capacité avait atteint 593 mTPL en 1992, a connu, au cours des deux dernières décennies, une régression annuelle moyenne de 7%, ainsi qu'un vif changement dans sa structure.

La flotte maritime marocaine en forte régression :

La flotte sous pavillon marocain compte 86 navires en 2015 pour un tonnage de 145 mille tonnes poids lourd (mTPL), qui se compose de 7 porte-conteneurs (53,3% du tonnage total), de 71 autres navires (32,7%), de 6 navires de charges classiques (6%) et d'un pétrolier (3,3%). Cette flotte, dont la capacité avait atteint 593 mTPL en 1992, a connu, au cours des deux dernières décennies, une régression annuelle moyenne de 7%, ainsi qu'un grand changement dans sa structure. En effet, l'année 1994 est une date marquante dans la mesure où la flotte nationale a perdu à peu près le tiers de son tonnage après la suppression de l'ensemble de ses vraquiers. En 1999, le Maroc a plus que doublé son tonnage en porte-conteneurs et a atteint son plus haut niveau en 2007 avec 90 mTPL.

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

Depuis, une contraction s'est manifestée et s'est traduite par une baisse à 55 mTPL en 2012. Concernant les pétroliers, la flotte marocaine comprenait en moyenne 16 mTPL sur la période 1999-2003 contre 114 mTPL pour la période 2004-2008, et 11 mTPL entre 2009 et 2015. Les navires de charges classiques et autres navires ont également vu leur tonnage se rétrécir. De ce fait, et à fin 2015, la flotte marocaine avec une capacité de 145 mTPL se trouve mal classée par rapport à ses voisins de la région nord-africaine dont les flottes de l'Algérie, la Tunisie, la Libye, l'Égypte ainsi que les voisins européens.

2.5 ⁷La politique du Transport Maritime au Maroc :

Le secteur du transport maritime a toujours constitué, pour le Royaume, un enjeu majeur, non seulement à cause de sa position géographique stratégique sur les plus importantes routes maritimes du commerce mondial, mais également vue la nécessité pour lui de disposer d'une flotte marchande propre qui lui permette de couvrir une partie de son commerce extérieur qui se réalise à plus de 95% par voie maritime. Des changements majeurs ont marqué la scène économique marocaine depuis 2007.

C'est à partir de ce moment et aussi en raison d'autres aspects comme l'actuelle situation de surcapacité sur le marché, que s'est produite une réduction des prix des affrètements pour tous les segments et une légère augmentation du nombre de lignes régulières existantes. Néanmoins, pour certains segments du marché, comme les lignes régulières, l'offre s'est concentrée sur très peu d'agents, ce qui peut mettre en danger, à long terme, le commerce extérieur. À cela, il faut ajouter, à long terme, le risque d'augmentation du prix des affrètements dans le cas des vracs.

Nous décrivons ci-dessous les principales caractéristiques et défis pour chaque filière:

Conteneurs: Il s'agit d'un marché avec de bonnes prévisions de croissance, dans lequel il existe un nombre considérable de chargeurs mais un nombre réduit de compagnies maritimes. Si cette situation venait à se consolider à l'avenir, elle pourrait représenter un danger pour le commerce extérieur marocain et les prix. Sur ce marché, il n'y a aucune compagnie marocaine opérant des trafics, par contre il y a des navires avec pavillon marocain.

RoRo Pax (Déroit): Le marché du déroit est un marché qui recule en ce qui concerne le segment du trafic de passagers, et qui augmente pour celui des camions, opéré par un nombre

⁷ <http://www.leconomiste.com/article/1004852-conne-xion-et-attractiv-ite-portuaires-ce-qu-il-reste-encore-faire>

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

très élevé de compagnies maritimes comparé au volume de trafic existant; on y observe une situation de surcapacité, qui a un impact sur les prix et les niveaux de service existants. Sur ce marché, les opérateurs marocains occupent une bonne position, qui pourrait être encore augmentée en améliorant le positionnement compétitif du secteur.

RoRo Pax (SSS): Le marché du transport maritime de courte distance est un marché qui présente de bonnes perspectives de croissance, et qui est opéré par des compagnies italiennes spécialisées dans ce type de trafic, opérant avec des navires de pavillon italien. Dans ce segment, il existe seulement une ligne opérée par une entreprise marocaine, bien qu'historiquement les entreprises nationales avaient une importante tradition dans ce segment.

Vracs solides: Il s'agit d'un marché contrôlé par quelques chargeurs et avec d'importantes perspectives de croissance, pour lequel il existe une offre élevée d'entreprises maritimes. Généralement, à cause du type d'incoterms utilisées, les flux de transport sont organisés depuis l'étranger, ce qui limite les possibilités des compagnies maritimes marocaines.⁸

Vracs liquides: Comme pour les vracs solides, il s'agit d'un marché contrôlé par un nombre très restreint de chargeurs qui ne dominent généralement pas la chaîne logistique mais avec un volume élevé d'entreprises maritimes. Il existe des entreprises marocaines dans ce marché qui sont spécialisées dans le trafic de cabotage, et qui affrètent aussi souvent des navires pour l'importation.

Les aspects clés pour l'amélioration de la connectivité maritime du pays sont, par conséquent, l'augmentation de l'offre de compagnies maritimes pour les lignes régulières et le développement de lignes de moyenne et longue distance. Sont également des éléments clés l'augmentation de la concurrence entre les ports, la compétence intra-portuaire ou l'amélioration de certaines infrastructures qui limitent le type de bateau pouvant être utilisé.⁹

2.6. Compagnies maritimes Marocaines et le pavillon Marocain :

Le secteur du transport maritime est stratégique pour le Maroc en raison de la création d'emploi, des recettes économiques du secteur, du coût en devises et du contrôle sur le

⁸ Étude sur la Stratégie du Secteur du Transport Maritime Marocain et le développement du Pavillon National au Maroc

⁹https://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/market_studies.

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

commerce extérieur. Actuellement, on estime que le secteur fournit du travail à plus de 10.000 personnes, ce qui inclut les terminaux, les autorités portuaires, les FF ou compagnies maritimes. Néanmoins, les compagnies maritimes contrôlent uniquement 2% des flux du commerce et donnent du travail à 3.500 personnes.

Il existe actuellement au Maroc cinq compagnies maritimes (**Marcab, Petrocab, Intershipping, FRS Maroc, IMTC**) qui opèrent le cabotage de produits pétroliers, le passage du Déroit ou le RoRo de courte distance. Parmi ces dernières, IMTC, actuellement en crise financière, est la seule à réellement être une concurrente sur le marché, et la seule avec une taille critique pertinente.

Les compagnies maritimes marocaines doivent concourir dans un environnement globalisé, en période de turbulences, à une époque caractérisée par la surcapacité, les prix bas du fret, les coûts opérationnels en augmentation et un manque de financement. Tout cela mène les entreprises internationales à entreprendre des processus d'amélioration opérationnelle comme le flag-out, des changements dans les schémas opérationnels, la concentration d'entreprises ou la formalisation d'alliances.

À partir des années 90, le pavillon national a commencé à perdre peu à peu des parts de marché à cause de la compétitivité croissante des flottes étrangères. C'est à partir de 2007, moment où le marché de transport maritime marocain a été libéralisé, que la flotte marocaine a connu sa plus forte décroissance, ne comptant plus que 15 navires opérationnels en 2013

À ce moment-là, les compagnies marocaines se sont retrouvées tout d'un coup dans un marché internationalisé sans avoir pris les mesures d'accompagnement nécessaires pour renforcer sa compétitivité. Ces compagnies ne disposaient pas d'un cadre fiscal, réglementaire, commercial et opérationnel qui puisse leur permettre d'être compétitifs au niveau mondial.

2.7 Caractérisation des flux du transport maritime :

Le Maroc présente des échanges commerciaux avec l'extérieur qui atteignent presque les 66 millions de tonnes. Ces flux sont très déséquilibrés en faveur des importations qui représentent 65% du volume du commerce extérieur.

- L'Europe avec 50% des échanges en poids est le principal partenaire commercial du Maroc, mais on observe que l'Asie et plus particulièrement la Chine est en train d'augmenter son poids

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

- Les principaux produits importés en poids sont les produits énergétiques qui sont suivis par les demi-produits et l'alimentation, alors que les principaux produits exportés sont les produits bruts et les semi-produits.
- En raison de la géographie du Maroc, le transport maritime concentre environ 98% des échanges du pays.
- En 2012, 92,4 Mt ont été déplacées dans les ports du pays (avec le cabotage), dont 15,5 correspondaient à des trafics de transbordement traités à Tanger Med. Selon les prévisions de la Stratégie Portuaire Nationale 2030, un volume compris entre 275 Mt et 350 Mt sera atteint cette année là, en raison surtout des fortes augmentations des catégories telles que les vracs liquides et solides et les conteneurs.
- Les ports de Casablanca, Jorf Lasfar et Mohammedia concentrent 78% du volume de marchandises déplacées par voie maritime dans le pays.
- La principale catégorie de produits traités dans les ports marocains est le vrac solide (52%), en raison des exportations de phosphates et des importations de charbon et de céréales, viennent ensuite les vracs liquides (29%) qui sont essentiellement dus aux importations d'hydrocarbures et les conteneurs (12%). Bien que les conteneurs ne représentent que 12%, leur pertinence est néanmoins très supérieure en raison de la plus grande valeur de la marchandise.

Section 3 : La similitude du secteur portuaire en Algérie et au Maroc

Entraves au développement du transport maritime en Algérie :

Afin de permettre à l'économie algérienne de bénéficier de l'entrée et sorti des conteneurs et des quantités de marchandises transportée dans le but de réaliser une croissance économique forte et qui augmente chaque année. L'Etat Algérien se retrouve face à plusieurs contraintes auxquelles doit faire face.

Les contraintes liées aux infrastructures :

Les ports Algériens n'offrent que de faibles tirants d'eau, ainsi que des espaces d'entreposage réduits et étroits, ne pouvant convenir aux exigences des navires récents. De ce fait, ils ne peuvent recevoir que des navires de petites tailles, inférieur à 20 000 tonnes de port en lourd. En ce qui concerne les bateaux spécialisés dans le trafic des conteneurs les ports Algériens peuvent recevoir que des bateaux contenant pas plus de 400 conteneurs, une limite que se

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

situé au-dessous de la moyenne exigée par le trafic mondial (Setti, 2001). A titre d'exemple on peut citer le port d'Alger, qui est le plus grand port de marchandises diverses du pays, ne peut pas recevoir un 1200 EVP (Equivalent Vingt Pieds) de première génération, à cause des limites imposées par le linéaire de quai (300m maximum) et le tirant d'eau (environ 11,5m). Seul le port de Djen Djen, qui est une réalisation neuve, possède un quai de 18 mètres de profondeur. L'Etat veut s'inspirer de cette expérience pour élargir et développer la surface terrestre de l'ensemble des ports nationaux afin de répondre aux normes exigées par le trafic maritime mondiale. Cette faiblesse empêche l'expédition en masse des conteneurs. Les porte-conteneurs de grande taille ne pouvant accéder dans les ports algériens, les circuits s'organisent à partir des plateformes intermédiaires extérieures que sont les ports d'éclatement (ou *hubs* de transbordement) comme Algésiras et Valence (Espagne), Cagliari (Italie) et Marsaxlokk (Malte), et plus récemment Tanger Med, accueillant les navires de grand gabarit.

Les contraintes liées aux temps de séjour des navires :

L'Algérie souhaite réaliser une remontée qui lui permet de générer des bénéfices énormes, pour cela elle s'est focalisée sur la réduction des temps de séjour des navires dans les ports qui peut être à l'origine de plusieurs facteurs tel que l'immobilisation pour réparation.

Car les armateurs fixent leurs tarifs en tenant compte des risques de séjour prolongé de leurs navires. Il en est de même pour les assurances. A cela s'ajoutent les pénalités comme celles de surestaries, alourdissant ainsi la facture du transport que payera en dernier ressort le consommateur. De ce fait, le transport d'un conteneur de 20 pieds de Marseille-Alger coûte 1100 euros, le même tarif que celui appliqué pour Marseille-Tunis, pourtant sur une distance plus longue.

Contraintes liées au retard :

L'Algérie est également pénalisée par ses faibles exportations hors hydrocarbures, les conteneurs arrivant pleins et repartant vides, faute d'exportations hors pétrole et gaz. Or pour réduire les surestaries, chaque navire qui arrive doit être traité à la minute qui suit son accostage à quai afin d'éviter que l'armateur étranger applique des surestaries de 1 à 50% du fret pour une attente en rade. Car les 10, 20, 30 et/ou 40/50% sont inclus directement dans le prix du fret répercuté automatiquement sur le prix du produit vendu par le fournisseur étranger à l'importateur algérien. En 2014, le montant des surestaries a été fixé à 5000

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

dollars/jour, et l'Algérie paye chaque année des centaines de millions de dollars à cause des retards dans le déchargement et les séjours en rade.¹⁰

Les ports algériens ont évolué de manière très marginale par rapport aux changements intervenus au cours de ces vingt dernières années dans le monde des transports maritimes en général, ils ont cumulé fatalement d'importants retards à tous les niveaux.

Ainsi, l'Algérie perdrait, chaque année, 2,6 milliards de dollars en coûts de fret en raison de la taille de ses ports.

3.1.3 Les contraintes liées à la réparation navale :

La contribution de l'Etat dans la réparation navale va lui permettre d'économiser des sommes importantes et des réductions des temps de séjour des navires dans les ports. Car aujourd'hui on compte plus de 80% des réparations faites sur la flotte algérienne se fait à l'étranger, cela va permettre de réaliser des économies allant jusqu'à 50 millions de Dollars par ans.

3.1.4. Les contraintes liées à la gestion, et aux temps de séjour des conteneurs :

L'Etat s'engage aussi à réduire les temps de séjour des conteneurs qui peuvent être le fait des réceptionnaires, d'attentes d'embarquement et de débarquement ou de dédouanement au port, à travers l'élargissement des terminaux à conteneurs et la création des zones extra portuaires afin de réduire les délais d'attente. Aussi faciliter et simplifier la procédure de dédouanement pour éviter le risque de surcharge dans les ports. Tous les contraintes qu'on vient de citer pèsent lourdement sur l'économie du pays, car elle contribue au ralentissement de la croissance économique. Mais l'Etat algérien est toujours en garde et s'engage à faire face, afin d'améliorer ces secteurs et optimiser ainsi la rentabilité du pays.

Un sous-équipement flagrant :

Deux exemples peuvent être cités pour illustrer le sous-équipement des ports algériens. Tout d'abord, la réalisation de trois terminaux à conteneurs dans les années 1990 à Alger, Annaba et Oran n'a guère amélioré la situation de la gestion du conteneur au niveau de ces ports. Les résultats sont très en deçà de ce qui était attendu. Ces espaces sont considérés beaucoup plus

¹⁰ . <https://www.maghrebemergent.info/economie/algerie/62227-algerie-comment-transport-maritime-et-logistique-portuaire-font-chavirer-le-budget.html>
 . <https://www.djazairress.com/fr/liberte/179083>

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

comme des parcs à conteneurs que comme des terminaux, au sens normatif du terme. Ils sont dotés de simples *stackers* utilisés ailleurs surtout pour charger les wagons, ne possèdent aucun portique de quai pour le traitement des navires à des cadences normatives ni aucun portique de parc pour le stockage en gerbage. À titre d'exemple, la desserte du port d'Alger est toujours assurée par de petits feeders, comme avant la réalisation du terminal. L'entreposage est réalisé sur des rangées de deux lignes, ne dépassant pas des hauteurs de trois niveaux. L'espace entre deux rangées est d'environ 12 mètres, équivalent aux intervalles nécessaires aux mouvements des engins de manutention. En comparaison, un terminal doté d'équipements adéquats exploite rationnellement les espaces, en assure un entreposage avec des rangées constituées de 6 lignes et des hauteurs de 6 niveaux, avec des intervalles entre les rangées de 4 à 6 mètres maximum, permettant de stocker davantage. Aujourd'hui, les ports algériens ne disposent que de deux portiques de quai et quatre de parc (à Bejaïa), tous appartenant à une entreprise mixte constituée dans le cadre d'un partenariat. En plus des faiblesses logistiques, le port d'Alger affiche son manque de fiabilité, les armateurs se plaignant de perdre des conteneurs.¹¹

Des ports très mal gérés :

Les ports algériens sont dans un état pénible, ce sont des infrastructures qui ne sont plus adaptées à l'évolution du commerce international ni à la navigation maritime actuelle, à l'exception du parc à conteneurs mis en place au port d'Alger et soit disant un terminal à conteneurs à Bejaïa, il n'y a eu aucune évolution.

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

Les ports algériens sont érigés en entreprises portuaires lors de la restructuration de 1982. Dix ans après (1992), une ordonnance leur accorde un statut de SPA (Société par Actions), leur accordant une large autonomie. Cette dernière va s'avérer improductive sur le terrain, du fait de nombreux dysfonctionnements (arsenal juridique, bureaucratie) en décalage avec l'évolution du transport maritime et de la gestion portuaire dans le monde. Les ports cumulent les missions de service public avec les activités commerciales, alors que le code maritime voté

¹¹ <https://journals.openedition.org/mediterranee/5410>

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

par l'APN (l'Assemblée Populaire Nationale) en 1998, a non seulement consacré la séparation de ces deux missions, mais a également introduit le droit à toute personne physique ou morale d'exercer dans ce nouveau cadre les métiers d'acconage, de manutention et de remorquage. En avril 2006, un autre décret organisant la libéralisation des activités dites commerciales dans les ports a également été signé et publié mais sans pour autant être appliqué. Malgré les différents textes relatifs à la démonopolisation, ce phénomène particulier persiste. De ce fait, les entreprises portuaires se dégagent impunément de tout exercice de régulation, car intéressées en premier lieu par le maintien du monopole des activités commerciales.¹²

Trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaïa), trois principaux ports polyfonctionnels (Alger, Oran et Annaba), deux moyens (Djen Djen et Mostaganem) et enfin, trois petits ports (Ghazaouet, Dellys et Ténès). Hormis ceux spécialisés dans l'exportation des hydrocarbures, ces organismes n'ont pas évolué depuis l'indépendance du pays. Conscient de son retard, l'État algérien semble vouloir renouveler le rôle de ses ports comme outils de son insertion mondiale. Ce retard peut être rapproché d'une tendance générale des pays en développement où le rôle des ports se heurte à un paradoxe : essentiels au commerce international du pays, ils n'en sont pas la priorité et restent dans l'ombre des grands ports voisins dont ils dépendent pour se raccorder au système mondial.

Le pavillon maritime algérien prévoit de renforcer sa flotte :

Dans l'objectif de satisfaire la demande croissante en terme de transport maritime, un plan de développement du pavillon national prévoit l'acquisition de 25 navires dont 18 cargos pour Cnan Nord et sept (7) navires pour Cnan Med, l'autre filiale du groupe Cnan, rapporte l'APS.

Ce plan vise principalement à augmenter la part des armateurs nationaux à 30% du marché algérien de transport maritime de marchandises hors-hydrocarbures à l'horizon 2020 par l'utilisation d'une flotte adaptée, et ce, soit en propriété soit affrété.

Le pavillon maritime algérien dispose actuellement d'une quinzaine de navires et ne couvre que 1% du fret transporté, soit moins de 500.000 tonnes.

¹² <https://journals.openedition.org/mediterranee/5410>

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

Par ailleurs, la Compagnie nationale de navigation (Cnan), à travers sa filiale Cnan-Nord, et l'armateur français de transport maritime par conteneurs CMA-CGM ont signé récemment un protocole d'accord pour renforcer leur coopération.

Ce protocole d'accord vise à renforcer les liens de coopération en matière d'échanges d'expérience entre les deux compagnies maritimes et s'inscrit dans le cadre de la mise à niveau du secteur du transport maritime de marchandises en Algérie, explique la même source.

En vertu de cet accord, Cnan-Nord peut utiliser les navires de la Compagnie maritime d'affrètement-Compagnie générale maritime (CMA-CGM) pour transporter ses marchandises dans le cas où elle ne disposerait pas de navires.

Lorsqu'il s'agit de la même destination, Cnan-Nord peut également transporter les marchandises des clients de CMA-CGM depuis ou vers l'Algérie dans le cas où cette compagnie française ne disposerait pas de navires disponibles.

Le protocole d'accord prévoit aussi une coopération logistique entre les deux compagnies telles la location d'espaces à bord des navires océaniques de CMA-CGM et la mise à disposition d'équipements conteneurs.

Le pavillon maritime algérien et la CNAN :

La CNAN acquiert 27 navires entre 2016 et 2022 pour renforcer sa flotte, couvrir 30% des besoins nationaux en matière de transport maritimes de marchandises et réduire les tarifs de 40% avec la perspective, avait-il ajouté, d'ouvrir le secteur au privé national. Aujourd'hui, des navires ont été achetés et l'ouverture du secteur s'est faite. Mais, ceci est loin de suffire pour « réussir ».

La Cnan Nord est une filiale de la Cnan qui assure régulièrement le transport de marchandises depuis ou vers la Belgique, l'Allemagne, le Portugal, la Turquie et les États-Unis.¹³

Le pavillon national est composé de :

- HYPROC pour le transport des hydrocarbures;

¹³ https://www.huffpostmaghreb.com/2016/11/23/transport-maritime-algeri_n_13168054.html

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

- ENTMV pour le transport des voyageurs;
- Le groupe CNAN pour le transport des marchandises;
- Un opérateur privé pour le transport pour propre compte.

« Si la CNAN ne tient que 3% du transport du pays, ce n'est pas faute de navires uniquement, mais faute de souplesse et de compétences dans la gestion du fret maritime international. On ne tient pas le marché parce qu'on a des bateaux, ou de la marchandise à destination de son pays, mais parce qu'on a des hubs portuaires, et des capacités d'intervention en temps réel, sur toutes sortes de fret, et dans tous les ports de la planète. Si on achète, par exemple, 200 containers de Chine, on ne va pas y envoyer un cargo, mais on doit pouvoir intervenir en temps réel, avec le bateau le plus proche du port de transit le plus proche de ce bateau, qui doit travailler avec toutes sortes de clients. Il y a une bourse du fret et des centrales de captage pour cela, et la CNAN a plongé parce qu'elle n'avait pas les capacités d'intervention nécessaires en temps réel», explique M. Ait Ali.¹⁴ On se pose la question de savoir comment un pays qui disposait de 80 navires dans les années 70 en est arrivé à n'avoir aujourd'hui qu'une dizaine de bateaux en mesure de naviguer sur les eaux territoriales internationales.

La réponse est évidemment dans le maintien têtue du monopole du transport maritime de marchandises que l'Etat avait confié en 1971 à la Compagnie nationale de navigation (CNAN) en dépit de la mise à la réforme, en 1997, d'une trentaine de vieux rafiots qu'il n'a pour diverses raisons, jamais pris le soin de remplacer. La privatisation de la CNAN avait été certes à l'ordre du jour au milieu des années 2000, mais toutes les initiatives qui devaient être prises dans ce sens furent malheureusement torpillées. Vendus à la casse à des hommes d'affaires véreux les navires réformés n'ont, à l'évidence, pas rapporté grand-chose au trésor algérien.

La CNAN est progressivement rentrée dans un état de délabrement si grave que son redressement requiert aujourd'hui, non seulement, des moyens financiers gigantesques mais aussi une remise à plat de tout son système de gestion. Ce qui est tout à fait improbable dans l'état actuel de nos finances publiques. Incapable de régler les frais de maintenance de ses bateaux vieillissants, ces derniers seront souvent saisis par les tribunaux internationaux ou

¹⁴ <https://www.maghrebemergent.info/economie/algérie/86090-l-ouverture-du-fret-maritime-au-privé-est-une-aventure-ferhat-ait-ali.html>

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

interdits de naviguer en dehors de nos limites territoriales, donnant au pavillon algérien une piètre image de marque à l'étranger.

Pratiquement toutes les filiales du groupe CNAN sont aujourd'hui encore en difficulté en raison, notamment, des lourdes dettes qu'elles continuent à traîner et des déficiences managériales qui hypothèquent chaque année un peu plus leur avenir. Mais en dépit de tous ces aléas la CNAN est aujourd'hui la seule compagnie que le gouvernement algérien autorise à posséder des navires marchands.

L'économie portuaire Algérienne :

La situation économique de l'organisme maritime algérois a beaucoup régressé ; des centaines de travailleurs journaliers mis au chômage, une baisse de 30% des activités du port, et par conséquent, une perte sèche annuelle de 1,5 milliard de dinars. L'économie portuaire du pays continue à dépendre de décisions étatiques qui conditionnent les configurations des arrière-pays portuaires. Le vrai problème du port d'Alger concerne les conteneurs, puisque ce sont les bateaux transportant ces derniers qui sont les plus nombreux (de 20 à 30) à ¹⁵attendre en rade. La solution à ce problème d'encombrement serait de privilégier l'option du contrôle extra-portuaire des conteneurs afin de libérer les espaces occupés.

Les problèmes liés au développement du transport maritime au Maroc :

Avec 3 500 km de côtes maritimes, le Maroc tourne le dos à la mer. Et aucun de ses gouvernements depuis l'indépendance n'a réellement pris conscience de l'importance du fait maritime en termes d'emploi, de logistique ou de création de richesses dans les échanges internationaux maritimes mondiaux. Le seul exemple de Tanger Med a pourtant montré qu'il y a des richesses à exploiter, des emplois à créer. Le dépavillonnement de la flotte marocaine est une catastrophe.

Et parmi les obstacles qui stoppent le développement du Transport Maritime au Maroc, on cite :

- Le manque d'homogénéité entre les ports.
- Le manque de perspectives de développement du secteur
- Le manque de visibilité stratégique pour le secteur.

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

- La caducité du cadre juridique et réglementaire.
- Le vide juridique dans l'organisation des activités portuaires sans parler du monopole de fait alors exercé par l'Office d'exploitation des ports (ODEP).

Grâce notamment à l'implication de l'UE, beaucoup de choses ont changé dans le secteur. L'ODEP a été divisé en deux entités : l'Agence nationale des ports (ANP) et la Société d'exploitation des ports (Sodep) qui devient Marsa Maroc en décembre 2006 et qui a pour tâche l'exploitation de terminaux et quais portuaires dans le cadre de concessions.

Un premier pas vers la privatisation du secteur. En plus, le ministère de tutelle marocain promet sous peu la mise en place d'un guichet unique informatisé reliant l'ensemble des intervenants dans l'enceinte portuaire.

Contraintes endogènes :

Monopole de la manutention à terre et Oligopole de la manutention à bord .

Congestion des infrastructures et attentes navires élevées.

Coûts de passage élevés et non transparents.

Rendements non satisfaisants.

Situation critiquée par tous les stakeholders.

Impossibilités de concilier entre les objectifs multiples et contradictoires (service public rentabilité).

Environnement non attractif pour les investisseurs dans le secteur.

Vide juridique relatif à l'organisation et à l'exercice des activités portuaires.

La flotte marocaine en régression :

La flotte marocaine de commerce a connu une certaine régression d'activité durant ces dernières années. Elle est due à la conjugaison de plusieurs facteurs dont essentiellement la suspension des avantages accordés par le Code des investissements maritimes, le niveau élevé des frais financiers et la forte concurrence de la flotte étrangère. La flotte sous pavillon marocain compte de 86 navires en 2015 pour un tonnage de 145 mTPL (mille tonnes poids lourd), qui se compose de 7 porte-conteneurs (53,3% du tonnage total), de

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

71 autres navires (32,7%), de 6 navires de charges classiques (6%) et d'un pétrolier (3,3%). Cette flotte, dont la capacité avait atteint 593 mTPL en 1992, a connu, au cours des deux dernières décennies, une régression annuelle moyenne de 7%, ainsi qu'un vif changement dans sa structure. En effet, l'année 1994 est une date marquante dans la mesure où la flotte nationale a perdu à peu près le tiers de son tonnage après la suppression de l'ensemble de ses vraquiers. En 1999, le Maroc a plus que doublé son tonnage en porte-conteneurs qui est passé de 10 mTPL à 22 mTPL, et a atteint son plus haut niveau en 2007 avec 90 mTPL. Depuis, une contraction s'est manifestée et s'est traduite par une baisse à 55 mTPL en 2012.

Au niveau local, les flottes se sont internationalisées sur tous les plans (propriété, immatriculation, opération, commercialisation, financement, équipages, routes et ports desservis). Les accords sur les exploitations de lignes régulières se sont multipliés. Les navires affichent actuellement également de meilleures performances permettant une amélioration de la productivité des transporteurs et entraînant une réduction du taux de fret. A cela s'ajoute l'éclosion des méga-transporteurs ayant une couverture mondiale et pratiquant une intégration verticale. Autre phénomène constaté: l'intermodalité et l'intégration du transport maritime dans la chaîne de la logistique des flux de marchandises. Elles se développent sous la pression exercée par les chargeurs en termes d'efficacité de la chaîne de transport avec la politique du stock zéro, le Just-in-time et la nécessité de s'adapter aux standards internationaux. Parallèlement, les navires, dont les tailles ont augmenté, sont de plus en plus spécialisés. Mais ils sont aussi de plus en plus coûteux, poussant à accroître le taux de remplissage, le temps de passage en mer et la vitesse de rotation des navires. Les conséquences de tous ces bouleversements sur l'armement marocain sont une diminution de la taille et un vieillissement de la flotte. Constituée de près de 61 navires en 1990, elle n'en compte plus que 44 en 1995. Concomitamment, le nombre des transporteurs maritimes s'est réduit, passant de 22 à 13. Est également montrée du doigt la baisse de participation de l'armement marocain au trafic international (de 17,3% à 11,97%).

Caractérisation de la flotte sous pavillon national :

La perte en capacité de la flotte marocaine et celle de certains pays du pourtour méditerranéen revient au déclin du pavillon national. Le secteur a connu la faillite de plusieurs compagnies. Cette situation est due aussi au manque de compétitivité des compagnies qui se sont montrées incapables de surmonter la concurrence structurée des grands majors de cette activité.

- La dimension de la flotte est inférieure à la moyenne internationale;
- Le Maroc n'apparaît sur aucune liste noire de mémorandums ou accords de contrôle de navires par l'Etat du port;
- La flotte est opérée principalement dans le cabotage pétrolier et le passage du détroit; Les entreprises opèrent uniquement des navires en propriété.

Le secteur portuaire au Maroc en souffrance :

Les ports marocains sont handicapés par rapport à la concurrence et pratiquent en fait des tarifs toujours non compétitifs. En effet, la compétitivité d'un port est généralement tributaire de ses performances techniques, elles-mêmes liées à ses infrastructures et ressources humaines, mais aussi, et surtout, de sa politique tarifaire. Désormais, le port de Casablanca est moins compétitif que celui de Dakar, Abidjan ou même Amsterdam.

Pour leur part, les compagnies de transport maritime marocaines restent handicapées par leur taille dans un secteur fortement capitalistique. Elles restent également désavantagées par la hausse des cours des hydrocarbures et par les tarifs d'assurance exorbitants face à de grands groupes internationaux disposant d'une importante capacité de négociation avec les fournisseurs de pétrole et les assureurs.

Un autre handicap de taille est cité aussi. Il concerne la productivité du marin marocain qui est l'une des plus faibles au monde en dépit de conditions de travail (notamment au niveau du salaire) bien meilleures que celles dont bénéficient leurs homologues philippins, chinois ou grecs.

Le port de Casablanca :

Le port de Casablanca est le plus important du Maroc et un des plus importants d'Afrique ; il traite habituellement un trafic entre 24 et 26 millions de tonnes par an, soit à peu près 33 à 35% du trafic portuaire national. Ses trois terminaux à conteneurs lui permettent de traiter potentiellement un trafic de 1 600 000 EVP. Ses deux installations spécialisées dans les céréales lui confèrent une capacité annuelle d'environ 4 millions de tonnes de céréales. Le port de Casablanca qui assure par rapport au trafic national près de 86% des conteneurs, 60% du conventionnel (53% du bois et 78% du fer) et 63% des céréales, met à la disposition des

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

opérateurs économiques une offre composée de terminaux à conteneurs, roulier et de divers ainsi que des équipements et moyens logistiques de pointe.¹⁶

Par ailleurs, le problème de l'encombrement au port de Casablanca se manifeste par la file d'attente des camions à l'entrée du port qui peut parfois atteindre une dizaine de kilomètres. Plus qu'une question de capacité, il s'agit d'un problème de gestion et d'organisation à l'intérieur de l'enceinte portuaire.

Le programme du port de Casablanca :

Les infrastructures dédiées actuellement à l'activité conteneur au port de Casablanca sont composées de deux terminaux, correspondant à une capacité globale de 700.000 EVP.

Avec les augmentations particulièrement élevées enregistrées en 2007, cette capacité est arrivée à saturation deux années avant l'échéance prévisionnelle.

Pour y faire face, un important programme d'investissement a été lancé par l'ANP et les opérateurs portuaires. Ce programme a comme principales composantes :

- L'aménagement de nouveaux espaces dans le port dédiés au stockage des conteneurs pleins à l'import et vides à l'export ;
- La mise en service, par le deuxième opérateur du port « Somaport », du deuxième terminal à conteneurs du port de Casablanca, à compter du deuxième semestre 2008 ;
- L'aménagement pour le deuxième trimestre 2008, dans le cadre d'un partenariat entre « Marsa-Maroc » et l'ONCF, d'une zone extra-portuaire (MITA) pour y transférer tous les conteneurs dont le délai de séjour au port dépasserait un seuil maximal de 30 jours ;
- Le lancement par l'ANP des travaux du troisième terminal à conteneurs avant la fin du premier semestre 2008 ;
- La détermination d'un site pour la réalisation d'un nouveau terminal de grandes capacités dans la zone de Casablanca ;
- L'aménagement par l'ANP, avant fin 2008, d'un port secondaire dans la région de la nouvelle ville de Zenata.

¹⁶ <https://ori-nuxeo.univ-lille1.fr/nuxeo/site/esupversions/>

Port TANGER MED : le nouveau Hub stratégique méditerranéen

Le port de Tanger Med est un port de grande envergure inauguré en 2007, situé sur le versant du détroit de Gibraltar à 40 kilomètres de la ville de Tanger au nord du Maroc, à Oued Rmel. Il se trouve également proche (20 kilomètres) de la ville espagnole de Ceuta. Son emplacement stratégique à la pointe de la côte marocaine et proche de la côte sud-espagnole fait de lui un point essentiel des routes maritimes commerciales européennes, américaines et bien sûr africaines.

Tanger Med est une plateforme industrialo-portuaire connectée aux grands ports mondiaux et offrant des capacités de traitement pour 9 millions de conteneurs, 7 millions de passagers, 700 000 camions et 1 million de véhicules. Il constitue un hub logistique et industriel pour plus de 750 entreprises industrielles (Tanger Med, 2016).

Le port Tanger Med comprend deux terminaux à conteneurs ayant une capacité nominale totale de 3 millions d'EVP. Doté de 1600 mètres linéaires de quai, 80 hectares de terre-plein et une profondeur de 18 m, le port reçoit les plus grands porte-conteneurs du monde (400 mètres de long, 18.000 EVP). «En 2014, le port Tanger Med a battu son propre record en réalisant un trafic de plus 3077750 EVP». Cette bonne performance a permis au port Tanger Med de se positionner au 46ème rang mondial et se classer 2ème port en Afrique. Le port Tanger Med est connecté à 169 ports et 68 pays dans le monde pour l'activité conteneurs. Le tonnage global manutentionné au port Tanger Med pour l'année 2016 est de 44 615 849

Tonnes, en évolution de 8,7 % par rapport à l'année 2015 (Tanger Med port Authority, 2016).¹⁷

Le Maroc a fait de Tanger Med un véritable hub stratégique, d'autant qu'il se situe sur la seconde voie maritime la plus fréquentée au monde, le détroit de Gibraltar, avec plus de 100.000 bateaux par an. Les porte-conteneurs géants y débarquent leurs marchandises sans dévier de leur route et repartent aussitôt. En 2014, le volume de son trafic s'est situé à environ 2,7 millions de conteneurs. Le port projette de traiter jusqu'à 3 millions de conteneurs en 2016 pour devenir le plus grand d'Afrique au niveau du transbordement.

¹⁷ <http://news.abidjan.net/h/564944.html>

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

Des nouvelles stratégies pour les ports en Algérie et au Maroc :

En Algérie :

En 2005, l'Algérie adopte une nouvelle stratégie portuaire qui se manifeste à plusieurs niveaux : investissement dans des ports spécialisés à fonction régionale, création d'un hub, et réforme de la gouvernance portuaire. Cette stratégie a été élaborée en fonction des perspectives de croissance du trafic. Le trafic des marchandises diverses est la catégorie qui connaît la croissance la plus rapide. Pour cette raison, le pays a décidé d'investir dans les terminaux à conteneurs en privilégiant quatre ports : Alger, Oran, Bejaïa et Djen Djen. Les aménagements projetés portent sur la mise à disposition de nouveaux linéaires de quais avec des tirants d'eau et des aires de transit adaptés aux exigences d'un transport maritime moderne. Cela nécessite, dans la plupart des cas, la réalisation de nouveaux bassins et de systèmes de digues et brise-lames en eaux profondes, soit un investissement global d'environ 1,2 milliard d'euros jusqu'en 2020 (SNAT, 2008). L'un des premiers effets de cette stratégie devrait être de réduire le nombre de navires cargo au profit des navires porte-conteneurs.

: Port d'Alger :

Le port d'Alger, qui dessert la région centrale et l'ensemble du territoire, continue à dominer les importations de marchandises générales et donc à concentrer les lignes maritimes conteneurisées. Néanmoins, dans un avenir proche son poids va régresser au profit des autres ports à fonction régionale (Oran, Bejaïa et Djen Djen). Le trafic sera réparti d'une façon plus équitable entre les ports puisqu'ils seront capables de capter à l'avenir une part plus importante de ce trafic. Cette nouvelle configuration va permettre la réduction des coûts sur les routes maritimes concernées.

Le port d'Oran :

Les investissements destinés au port d'Oran vont lui permettre de jouer son rôle de principal pôle à conteneurs de la région Ouest, dont le trafic est estimé à 500 000 EVP en 2015 et près de 800 000 EVP en 2025 (SNAT, 2008). Les travaux ont débuté par l'extension de la surface du terminal de 12 à 23 ha, l'extension d'un quai de 190 m à 490 m, le remblaiement de 13 ha et la consolidation de l'ancien quai sur 350 m. Cette nouvelle infrastructure permettra au port d'exploiter sa position géographique en attirant de nouvelles dessertes maritimes, notamment celles en provenance d'Espagne (hub d'Algésiras) et de Tanger Med.

Port de Bejaia :

Au port de Bejaïa, les investissements concernent la réalisation d'un terminal à conteneurs (500 à 600 m de quai et 9 ha) avec des équipements appropriés et dont la capacité est estimée entre 250 000 et 300 000 EVP par an. Ce projet devrait permettre d'absorber une partie du trafic de la région Centre et de soulager la pression exercée sur le port d'Alger. Le port a déjà attiré de nouvelles lignes maritimes : la compagnie maritime CMA-CGM l'a choisi pour le relier au hub maltais au lieu d'Alger (figure 1). Ce choix se justifie aussi par le fait que le port de Bejaïa fait partie des projets pilotes pour les autoroutes maritimes et donc le fret océanique (non méditerranéen) est rentable : il permet d'accroître les volumes et contribue à améliorer l'offre de navires et leurs fréquences.

À long terme, Bejaïa sera un sérieux concurrent d'Alger puisque plusieurs projets sont en cours : il s'agit d'agrandir le port avec une superficie de 50 ha de surfaces additionnelles, un linéaire de quai supplémentaire de plus de 1500 m avec une profondeur de 15 m, soit une infrastructure portuaire conforme aux exigences du transport maritime moderne qui sera capable de traiter un million d'EVP.

Malgré une démarche tardive, l'Algérie veut s'imposer également sur le marché du transbordement de conteneurs à travers le développement d'un hub au port de Djen Djen⁷. Cependant, si le hub algérien n'a pas la stature pour entrer en concurrence avec les hubs méditerranéens déjà établis, la vision géostratégique de l'Algérie n'en est pas moins intéressante puisqu'il s'agit, grâce à Djen Djen, de détourner la marchandise destinée au pays au lieu de la voir transiter par les hubs voisins marocain et tunisien.

3.7.1.4. Le port de Cherchell :¹⁸

Le projet du nouveau port centre d'EL Hamdania, situé dans la commune de Cherchell (Tipaza) occupera une superficie totale de 3.123 hectares, suite à l'addition au projet initial de trois zones industrielles et une ligne ferroviaire.

Avec 20 mètres de tirant d'eau (hauteur de la partie immergée d'un bateau) ce port en eau profonde sera réalisé non seulement pour le commerce national par voie maritime mais aussi en tant que hub pour les échanges au niveau régional.

¹⁸ <http://www.aps.dz/economie/66877-port-centre-lancement-des-travaux-de-realisation-en-2018>

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

Il disposera de 23 quais d'une capacité de traitement de 6,5 millions de conteneurs et de 25,7 millions de tonnes/an de marchandises générales.

Il sera aussi un pôle de développement industriel, relié aux réseaux ferroviaire et autoroutier et bénéficiant, dans sa proximité immédiate, de deux sites totalisant 2.000 hectares destinés à accueillir des projets industriels.

Le trafic portuaire de marchandises dans la région centre du pays devrait atteindre, à l'horizon 2050, un volume de 35 millions de tonnes de marchandises/an et deux (2) millions de conteneurs de 20 pieds annuellement, contre 10,5 millions de tonnes traités actuellement par les ports d'Alger et de Ténès.

Les points forts du port hub de Cherchell qui vont lui procurer un avantage pour qu'il soit compétitif à l'échelle internationale sont :

- La proximité géographique des marchés potentiels (Europe, Afrique et pays arabes) qu'il lui procure une position stratégique afin qu'il soit une plateforme de transbordement voir un carrefour pour attirer les marchandises de ces régions, il va permettre à notre pays la mise en valeur de son potentiel d'investissement, notamment les investissements étrangers orientés vers l'exportation.
- L'Algérie dispose d'une façade maritime qui dépasse les 1200 km et de 11 ports de commerce qui peuvent constituer un nœud logistique avec le hub de Cherchell.
- L'Algérie est considérée comme la porte de l'Afrique, avec l'autoroute subsaharienne, elle lui permettra de consolider son poids dans la région ainsi de massifier ses échanges commerciaux avec le Mali et Niger. La «Transsaharienne», c'est la promesse d'une ouverture sur la mer pour les pays enclavés ce qui peut rendre le hub de Cherchell attractif.
- Il bénéficie d'une taille de marché intérieur très importante qui est de 40 millions de consommateurs et des ressources humaines abondantes et flexibles dans le marché du travail. Le pays bénéficie aussi des richesses naturelles très importantes peu exploitées, comme les phosphates qui peuvent être transportés par les navires de commerce à partir de ce hub port.

Au Maroc :

Port TANGER MED : le nouveau Hub stratégique méditerranéen

Le port de Tanger Med est un port de grande envergure inauguré en 2007, situé sur le versant du détroit de Gibraltar à 40 kilomètres de la ville de Tanger au nord du Maroc, à Oued Rmel. Il se trouve également proche (20 kilomètres) de la ville espagnole de Ceuta. Son emplacement stratégique à la pointe de la côte marocaine et proche de la côte sud-espagnole fait de lui un point essentiel des routes maritimes commerciales européennes, américaines et bien sûr africaines.

Tanger Med est une plateforme industrialo-portuaire connectée aux grands ports mondiaux et offrant des capacités de traitement pour 9 millions de conteneurs, 7 millions de passagers, 700 000 camions et 1 million de véhicules. Il constitue un hub logistique et industriel pour plus de 750 entreprises industrielles (Tanger Med, 2016).

Le port Tanger Med comprend deux terminaux à conteneurs ayant une capacité nominale totale de 3 millions d'EVP. Doté de 1600 mètres linéaires de quai, 80 hectares de terre-plein et une profondeur de 18 m, le port reçoit les plus grands porte-conteneurs du monde (400 mètres de long, 18.000 EVP). «En 2014, le port Tanger Med a battu son propre record en réalisant un trafic de plus 3077750 EVP»²⁹. Cette bonne performance a permis au port Tanger Med de se positionner au 46ème rang mondial et se classer 2ème port en Afrique. Le port Tanger Med est connecté à 169 ports et 68 pays dans le monde pour l'activité conteneurs. Le tonnage global manutentionné au port Tanger Med pour l'année 2016 est de 44 615 849 Tonnes, en évolution de 8,7 % par rapport à l'année 2015 (Tanger Med port Authority, 2016).

Le port d'Agadir :

Le transport maritime et la conteneurisation deviennent de plus en plus intéressants pour les exportateurs marocains, surtout ceux de la région d'Agadir. Ainsi, on assiste à l'augmentation des lignes maritimes directes (plus de 6 lignes maritimes sont opérationnelles entre le port d'Agadir et plusieurs ports européens : Rotterdam, Anvers, Portsmouth, Port Vendre, Saint Petersburg) gérés par IMTC, CMA-CGM, Maersk et MSC à raison d'au moins un départ par jour. Plusieurs atouts encouragent l'utilisation du conteneur : l'économie de 20% du coût par rapport au camion, la traçabilité/suivi d'itinéraire de l'origine jusqu'à la destination finale et avec l'introduction du conteneur de 45 pieds dont le volume est équivalent à la charge utile d'un camion, la manutention devient plus souple surtout pour les grandes surfaces

Chapitre II : Analyse des infrastructures maritimes en Algérie et au Maroc.

européennes qui constituent les principaux clients des exportateurs marocains (L'économiste, 2010). Ainsi, le pourcentage du conteneur frigorifique grimpe jusqu'à atteindre 32% du trafic contre 47% pour le camion et 22% pour le conventionnel (emballage plus palette) (L'économiste, 2010).

Conclusion :

Un pays qui a une culture maritime est celui qui a su valoriser sa façade maritime (pêche, tourisme, cabotage etc.), ce n'est pas le cas de l'Algérie qui a abordé l'espace marin avec un aspect continentalisé. L'absence de cabotage, situation paradoxale lorsqu'on sait que ce pays dispose de 13 ports. Valoriser sa façade maritime signifie aussi adopter une politique active qui consiste à créer un trafic de transbordement dans un port national dont l'avantage est multiple : valeur ajoutée pour le port, emplois, réduction des taux de frets, etc. Ces obstacles ont fait apparaître les limites et les incohérences de la politique maritime de l'Algérie.

Malgré que le Maroc bénéficie d'une situation géographique avantageuse : une façade maritime de 3 500 km allant de la Mer Méditerranée à l'Océan Atlantique, un positionnement stratégique sur le détroit de Gibraltar et une excellente connectivité portuaire, le transport maritime au Maroc est confronté à de sérieux obstacles qui entravent son développement et ralentissent la compétitivité du Royaume sur le plan international et au niveau de sa région en particulier à cause .

On conclut, qu'un transport, un commerce et une logistique maritime plus intégrés et efficaces représentent des moteurs essentiels de la création d'emplois, du développement durable et de la stabilité régionale, donc il faut trouver des solutions pour améliorer l'activité portuaire en Algérie et son pays voisin le Maroc.

Conclusion Générale

Conclusion Générale :

Le transport maritime est un important vecteur de la croissance commerciale et économique, qui prend à l'heure actuelle une telle ampleur qu'on parle de mondialisation.

Il joue un rôle essentiel dans l'économie des pays. Le volume des transports c'est-à-dire la densité et la rapidité de la circulation des biens peuvent influencer sur le développement économique en augmentant la production, l'offre d'emploi va augmenter ainsi le chômage va diminuer et ça va influencer positivement sur l'économie d'un pays.

Les statistiques du commerce extérieur utilisées dans le chapitre I affiche que la balance commerciale de l'Algérie demeure fragile du fait qu'elle dépend de la conjoncture internationale des matières premières et c'est à la faveur de la bonne tenue des prix du pétrole que la balance commerciale de l'Algérie enregistre des excédents à l'export et à l'import pour les produits de base, aujourd'hui notre dépendance des hydrocarbures dépasse celle qui a prévalu durant les années 70 cela veut dire qu'on est un pays mono exportateur.

. Nous avons constaté, en premier lieu que le transport maritime en Algérie est confronté à des infrastructures et des équipements portuaires d'un autre âge, répondant mal aux quantités du trafic maritime actuel, notamment la diversification du trafic, due à la spécialisation des ports c'est un trafic dominé en tonnage par les hydrocarbures surtout dans les ports pétroliers, qui s'élève à une part de 92% du volume global des exportations estimé à plus de 70 millions de tonnes. L'économie maritime de l'Algérie dépend de la performance de la chaîne du transport maritime, mais le système portuaire algérien est un frein réel pour le pays. Le manque d'investissement dans le secteur a laissé les ports à la traîne.

D'autre part, dans le travail que nous avons réalisé, on a procédé à une approche comparative entre les ports de l'Algérie et les ports du Maroc en termes de compétitivité, en l'occurrence le port Cherchell et Tanger Med. Cette comparaison nous a permis de voir que les ports sont en mauvais état. Les ports du Maghreb sont loin des normes internationales.

L'Algérie s'inspire du succès de Tanger Med, Elle tient bon pour lancer son projet de port majeur à Cherchell, près de Tipaza. Appelé « grand port-centre d'El-Hamdania », il s'agit d'un port en « Greenfield » – construit à partir de zéro –, à une centaine de kilomètres d'Alger, dont les navires déchargent des boîtes qui repartent sur d'autres navires, vers d'autres

Conclusion Générale

destinations –, le gouvernement imagine, non sans optimisme, un port desservant l'hinterland par voie terrestre.

Enfin, nous avons pleinement conscience que notre travail a pu apporter quelques éléments de réponses à nos préoccupations de départ. En premier lieu, nous avons pu confirmer que les ports de commerce algériens et marocains ne sont pas suffisamment développés, d'où leur défaillance est liée principalement au manque flagrant des moyens et d'équipements de chargement et déchargement (grues, portiques) ainsi, des insuffisances en termes de quais et des espaces d'entrepôts et de stockages aux niveaux des différents ports de commerce nationaux. En deuxième lieu, nous avons pu démontrer que la mise en place du projet hub port de Cherchell et du port Tanger Med, vont avoir un effet positif sur les ports de commerce nationaux vu qu'ils favoriseront le cabotage national et présentera un atout supplémentaire afin de rendre la façade maritime algérienne et marocaine très attractive.

Pour conclure, on souhaite répondre à notre problématique qui nous apporte des impacts négatifs comme le manque de navires pour transporter des marchandises qui nous pousse à louer des navires à d'autres compagnies étrangères à un coût onéreux qui touche l'économie du pays, et en l'absence d'un armement national, les armements étrangers imposent leurs conditions, les échanges commerciaux de notre pays se retrouvent sous le monopole des étrangers, qui dictent leurs conditions.

L'Algérie paye un surcoût du fait de la disparition de sa flotte maritime : les produits importés sont payés plus cher ; ceux exportés assurent un revenu moindre parce qu'ils sont rongés par le haut niveau des frets maritimes. Les surcoûts liés aux surestaries conteneurs sont évalués à 340 millions de dollars. Les surcoûts liés aux frais de manutention s'élèvent à 110 millions. Globalement, l'Algérie subit un surcoût de 650 millions de dollars, par an, "représentant globalement la valeur d'achat de plus de 25 navires de ligne adaptés aux trafics de ligne algéro-européens. Outre la bureaucratie, l'Algérie est également pénalisée par ses faibles exportations hors hydrocarbures, les conteneurs arrivant pleins et repartant vides, faute d'exportations hors pétrole et gaz. Or pour réduire les surestaries, chaque navire qui arrive doit être traité à la minute qui suit son accostage à quai afin d'éviter que l'armateur étranger applique des surestaries de 1 à 50% du fret pour une attente en rade. Car les 10, 20, 30 et/ou 40/50% sont inclus directement dans le prix du fret répercuté automatiquement sur le prix du produit vendu par le fournisseur étranger à l'importateur algérien. L'Algérie paye chaque

Conclusion Générale

année des centaines de millions de dollars à cause des retards dans le déchargement et les séjours en rade.

À fin de remédier au faiblisses du secteur maritime algérien nous avons élaboré les recommandations suivantes:

- La réussite d'un armement repose sur une flotte nationale moderne et sur la compétence de ces dirigeants.
- Encourager les opérateurs algériens à affréter leurs propres navires, et créer des compagnies maritimes avec des places maritimes d'envergures internationales.
- Il faut que la Cnan se dote de d'autres navires nouveaux, comme sa elle n'aura pas besoin des navires des autres compagnies maritimes étrangères.
- Prendre les mesures nécessaires pour faciliter le passage des produits destinés à l'export (couloir vert, espaces dédiés à l'entreposage des marchandises destinées à l'export, création de ports secs) ; réduire les coûts de la logistique, jugés trop élevés (30% du coût global) pour les ramener à la norme (15%), et ce, afin de soutenir la compétitivité des produits nationaux dans les marchés internationaux.
- La reconstruction du pavillon national, le développement de la réparation navale et la modernisation des ports, par la réalisation de terminaux à conteneurs ; et la réalisation du projet du port du Centre.

Bibliographie

Bibliographie :

Les ouvrages :

- D.chevalier et F.duphil (1996), « Le Transport », Les éditions Foucher , Paris
- Fatima Zohra Mohamed-Cherif (2004), « L'activité portuaire et maritime de l'Algérie » ,1ere édition Alger.
- Moise Donald Daily (2013), « Logistique et transport international de marchandises », 1ere édition, Paris.
- Saïd Tefili (2011), « Les métiers portuaire », Itics Edition, Alger.

Mémoires et Thèses :

- Aissani Farés Yacine, Boutoumi Mounir, « «Impact du transport maritime sur la croissance économique en Algérie », Université de Bejaia.
- Bakir Mohamed (2013), « Tentative d'évaluation des politiques publiques en matière d'encadrement du commerce extérieur en Algérie », mémoire en vue de l'obtention du diplôme de magister, Université d'Oran.
- Brahimi Souad (2011), « La libéralisation du commerce extérieur et impératifs de l'OMC avec références au cas de l'Algérie », mémoire en vue de l'obtention du diplôme de magister, Université d'Oran.
- Belkacem née Diafi Zahéra(2006), « Evolution du commerce extérieur de l'Algérie, Présentations, Analyse et Perspectives », mémoire en vue de l'obtention du diplôme de magister, Université d'Oran.
- BENKHANOUCHE Sabah(2016), « gestion portuaire et la conteneurisation en Algérie », en vue de l'obtention du mémoire, Université de Bejaia.
- Harrar Sabéha (2012), « Transport de marchandises et impact sur l'activité économique régionale cas de la région nord-ouest », mémoire en vue de l'obtention du diplôme de magister, Université d'Oran.

Bibliographie

•Rekiba Salima (2003), « Le développement de la conteneurisation et son impact sur le commerce extérieur de l'Algérie », », mémoire en vue de l'obtention du diplôme de magister, Université d'Oran.

Sites Internet :

www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Conteneur-conteneurisation.htm .

<http://www.transglobelogistiques.com> .

<http://www.logtrans-services.fr>.

<http://billsergeconseil.com> .

<http://www.logtrans-services.fr/> .

https://fr.wikipedia.org/wiki/Contrat_de_transport_maritime .

[https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/roll-on-roll-off-ro-](https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/roll-on-roll-off-ro)

<http://www.cma-cgm.fr/produits-services/ro-ro> .

<https://www.monde-diplomatique.fr/>

www.caci.dz .

www.safex-algerie.com .

<http://www.univ-bejaia.dz/dspace/bitstream/handle>

<http://www.algerie-focus.com>.

<https://www.tresor.economie.gouv.fr>,

http://www.algeria-watch.org/fr/article/eco/chine_importations.htm,

<http://news.abidjan.net/h/564944.html> .

Résumé :

Le transport maritime et les ports sont essentiels dans les échanges internationaux.

90 % du commerce extérieur de l'Algérie font par voie maritime et plus de 97% des marchandises destinées à l'Algérie passent par les compagnies de transport étrangères.

Les conclusions auxquelles nous sommes arrivés, démontrent que les ports de commerce algériens et marocains souffrent de multitude de contraintes et d'obstacles, à savoir la taille étroite des ports, l'insuffisance des équipements, la faible connexion du port à l'arrière-pays, le coût de transport trop élevé... etc. Pour que ces ports continuent à irriguer l'économie du pays ils doivent évoluer et se moderniser.

L'Algérie paye un surcoût du fait de la disparition de sa flotte maritime : les produits importés sont payés plus cher, les armements étrangers imposent leurs conditions, et les échanges commerciaux de notre pays se retrouvent sous le monopole des étrangers.

Ces derniers imposent souvent des prix exorbitants qui pèsent lourdement sur l'économie nationale

Mot clé : port de commerce, armements étrangers, commerce extérieur, obstacles, prix.

Abstract:

Maritime transport and ports are essential in international trade.

90% of Algeria's foreign trade is by sea and more than 97% of goods destined for Algeria pass through foreign transport companies.

The conclusions we reached show that the Algerian and Moroccan commercial ports suffer from a multitude of constraints and obstacles, namely the small size of the ports, the insufficiency of the equipment, the weak connection of the port to the rear. Country, the cost of transport too high ... etc. In order for these ports to continue to irrigate the country's economy, they must evolve and modernize.

Algeria pays an additional cost because of the disappearance of its maritime fleet: the imported products are paid more expensive, the foreign armaments impose their conditions, and the commercial exchanges of our country are found under the monopoly of the foreigners.

The latter often impose exorbitant prices which weigh heavily on the national economy

Keyword: Commercial port, Foreign Armaments, Foreign Trade, Obstacles, Price