

SOMMAIRE

Introduction générale.....	1
Chapitre I : généralités sur les échanges internationaux	4
Section 01 : présentation des échanges internationaux.....	4
Section 2 : les politiques commerciales ; protectionnisme ou libre échange ?	13
Chapitre II : la description de l'activité portuaire.....	26
Section 1 : présentation de l'activité portuaire	26
Section 2 : caractéristiques, les intervenants et le rôle du port.....	35
Chapitre III : Les échanges internationaux en Algérie	47
Section 01 : l'évolution des échanges extérieurs de l'Algérie	47
Section 02 : les échanges internationaux dans les ports algériens.....	54
Conclusion générale	72
Bibliographie	
Annexes	
Index des tableaux	
Index des graphes	
Lexique	

Introduction

Générale

Le commerce extérieur fait partie des principaux leviers sur lesquels les pays en voie de développement comptent s'appuyer pour un développement économique et social durable. Les débats portant sur le pourquoi des échanges de produits entre résidents et non-résidents, nationaux et étranger ne cessent d'évoluer en fonction des mutations que connaissent les échanges internationaux. Dans un contexte de mondialisation, il apparaît que l'activité économique internationale s'articule rapidement autour des concepts libre-échange même si un certain nombre de restrictions doivent être apportées.

Au sein de l'économie mondiale, aucune nation n'est autosuffisante en matière de produits et techniques de production. Les différents pays sont impliqués à divers degrés dans le processus d'échange afin de se procurer les produits et les services dont ils sont déficitaires et leur sont nécessaires pour développer leurs secteurs économiques. C'est pour cela et en raison de la psychologie du gain et d'amélioration des conditions socioéconomique, les échanges internationaux s'accroissent de plus en plus en termes de volume et de valeur.

Les échanges internationaux augmentent l'efficacité des producteurs, ils permettent une meilleure utilisation des ressources comme le stipulent les libéraux.

L'ouverture économique et la libéralisation impliquent une importante croissance des échanges. Cela se fait par le biais de plusieurs modes de transport, aérien, ferroviaire, terrestre et maritime, ce dernier est le plus répandu. L'espace maritime est défini comme un système géographique dont la finalité consiste à relier les espaces continentaux.

L'économie algérienne a connu un changement dans le monde du commerce; pour que notre pays puisse prendre place dans l'économie mondiale. Des changements économiques ont été réalisés et ont entraîné une évolution dans tous les secteurs économiques notamment dans le domaine portuaire.

L'Algérie est fortement dominée par la voie maritime pour l'acheminement de son commerce extérieur. En effet, la quasi-totalité (95 %) de ses échanges extérieurs est assurée par mer.

Aujourd'hui les ports ne sont plus le tiroir-caisse de l'État uniquement, mais ils contribuent au développement du commerce extérieur, par voie de conséquence à la création d'entreprises et l'emploi et à la valorisation des ressources du pays, ils constituent une véritable richesse.

Le transport maritime est donc un instrument privilégié du commerce international qui a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges, ce qui pose constamment des défis pour les ports en vue de fournir les infrastructures adéquates, un management moderne permettant un mouvement fluide des marchandises et satisfaire ses clients qui deviennent de plus en plus exigeants.

Pour réaliser notre modeste travail qui tentera de répondre à la problématique suivante :

Quel est le rôle d'un port dans la dynamique du développement des échanges internationaux ?

À fin de répondre à cette question, les hypothèses suivantes ont été posées :

- Le port est un pourvoyeur de création d'emploi et un indicateur de valeur ajoutée ;
- Le trafic maritime constitue le levier de développement des ports;
- Pour qu'un port soit compétitif, il doit répondre aux exigences des standards des ports modernes.

Pour parvenir à notre objectif nous avons opté pour une démarche méthodologique qui s'est principalement axée sur :

- Une partie documentaire : la consultation des ouvrages, revus, articles, sites internet, statistiques de douane et du ministère du Commerce sur l'activité portuaire en Algérie.
- Une partie pratique : on a tenté de réaliser une étude comparative entre 3 ports algériens Bejaia, Djen-Djen et Skikda sur une base de données constituée des informations collectées et d'analyse de données sur les ports algériens en termes d'échanges internationaux.

Afin de mieux répondre à cette problématique, nous avons jugé utile de répartir notre travail en trois (3) chapitres :

- Le premier chapitre porte sur une généralité sur les échanges internationaux. Il a été partagé en deux sections, dans la première nous allons présenter les échanges internationaux et dans la seconde on va parler des politiques commerciales (protectionnisme ou libre-échange).
- En ce qui concerne le deuxième chapitre, il a été divisé en deux sections, dans la première nous essayerons de présenter l'activité portuaire, et la seconde elle est

consacrée aux caractéristiques, les intervenants et le rôle d'un port et sa contribution au développement du commerce extérieur.

- Le troisième chapitre est devisé en deux sections, la première est consacrée pour l'évolution des échanges extérieurs de l'Algérie, et la deuxième on va essayer de parler des échanges internationaux dans les ports algériens dont laquelle on va aborder une étude comparative des échanges internationaux entre ces derniers.

Chapitre I

Généralité sur les échanges
internationaux

Au XX^e siècle, après s'être effondré pendant les deux guerres mondiales et la crise des années 1930, le commerce international connaît un essor remarquable à partir de 1945, avec un taux de croissance nettement plus rapide que celui de la production mondiale.

Le 1^{er} chapitre est réservé aux généralités sur les échanges internationaux. Dans la première section, on va essayer de présenter les échanges internationaux et dans la deuxième on va parler des politiques commerciales.

Section 01 : Présentation des échanges internationaux

La théorie des échanges internationaux est la branche d'une des sciences économiques s'intéresse à la modélisation des échanges de biens et services entre États.

1. L'état de la théorie des échanges internationaux :

Il convient de distinguer entre 3 théories traditionnelles de l'échange international :

1.1 La théorie des avantages absolus d'Adam Smith :

Adam Smith reprend l'analyse des physiocrates sur les bienfaits du libre-échange dans son ouvrage « Recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations » (1776). Il élabore la théorie des avantages absolus.

Cette théorie suppose que chaque pays doit se spécialiser dans les biens et services qu'il parvient à produire à un coût de production inférieur à celui du reste du monde ⁽¹⁾. Chaque pays doit en contrepartie délaissier la production de biens et de services pour lesquels il est le moins efficace c'est-à-dire tous les autres biens qui seront produits à un coût plus élevé, parce que le pays serait moins compétitif seraient importés du reste du monde. La spécialisation des pays dans la production de biens dans lesquelles ils excellent serait une source de richesse. Dans cette théorie Smith affirme que les pays, dès qu'ils disposent d'un avantage absolu, ont mutuellement intérêt à se spécialiser et à s'ouvrir, car pour les libéralismes l'échange international est un jeu à somme positive ⁽²⁾.

D'un point de vue économique, les deux pays ont intérêt à se spécialiser et à commercer. Il n'y a aucun perdant à l'échange.

¹ SILEM A., ALBERTINI J., lexique d'économie, 7^e édition, Dalloz, Paris, 2002, p 58.

² PANET A., ROBICHAUD D., le commerce international, Chenelière édition, 2005, p 12.

Les limites du modèle smithien :

- La simplicité du modèle via ces hypothèses ne doit pas cacher la complexité d'économie internationale ;
- Puisque le modèle ne dit rien sur les pays qui ne disposent d'aucun avantage absolu.

1.2 La théorie des avantages comparatifs de David Ricardo (1772-1823) :

Cette théorie apporte un complément à la théorie d'Adam Smith. Il existe un cas particulier non étudié par Smith quand un pays ne dispose d'aucun avantage absolu sur ses partenaires commerciaux ⁽³⁾. Il ne peut donc se spécialiser dans une production pour échanger commercialement avec les autres.

Ricardo élabore la théorie des avantages comparatifs pour remédier à la faille théorique de Smith. Même dans le cas où un pays jouirait d'une supériorité sur un autre dans toutes les branches de sa production, les deux pays auraient intérêt à se spécialiser, là où ils sont les meilleurs ou les mauvais, et échanger. Donc le premier va appliquer ses forces productives dans le domaine où sa supériorité est plus éclatante et le second va consacrer les siennes à l'espèce de production pour laquelle il est le moins mal doué. Et puis chacun d'eux peut gagner à échanger ses produits contre ceux de l'autre pays ⁽⁴⁾.

Selon Ricardo chaque pays doit se spécialiser dans la production dans laquelle son coût de production est le plus faible au détriment de ses autres productions. Là où le pays est le moins mauvais, à défaut d'être le meilleur, il se spécialise.

En théorie, les deux pays ont intérêt à commercer en se spécialisant, car ils en tireront tous les deux un bénéfice supplémentaire ⁽⁵⁾.

Ricardo est donc favorable au libre-échange, quelles que soient les situations des deux partenaires commerciaux. Pour lui, le commerce international est un moyen de dynamiser la croissance économique et d'éviter « l'état stationnaire ». La pensée de Ricardo est donc très actuelle, car la croissance économique depuis 1945 est due, en grande partie, à l'abaissement significatif des droits de douane dans toutes les régions du monde.

1.3 Le théorème HOS :

Il s'agit d'un théorème élaboré dans la seconde moitié du XX siècle par trois économistes (Heckscher, Ohlin et Samuelson) et qui se situe dans le prolongement théorique de la pensée

³ GUERRIEN B., dictionnaire d'analyse économique, édition la Découverte, Paris, 2000, p 38.

⁴ GUITTON H., BRAMOULLE G., économie politique, 3^e édition, Dalloz, Paris, 1984, p 414.

⁵ MUCCHILLI J., relation économique internationale, 4^e édition, Hachette, 2005, p39.

ricardienne. Ces économistes expliquent les avantages comparatifs par les différences de dotation en facteurs de production. Ils prennent comme hypothèse le caractère substituable des deux facteurs de production capital et le travail ⁽⁶⁾.

La dotation des pays en développement comprend une abondance de ressources minérales, une main-d'œuvre peu qualifiée et nombreuse et un faible capital technique.

La dotation des pays développés comprend une main-d'œuvre qualifiée, beaucoup de capital technique et peu de ressources minérales.

Le théorème HOS s'énonce ainsi, chaque pays à un avantage comparatif dans l'activité qui utilise intensément le facteur de production dont il est le mieux pourvu c'est-à-dire que chaque pays va se spécialiser dans les productions qui utilisent les facteurs de productions qu'ils possèdent en abondance.

Pour les libéraux, la théorie du libre échange, démontrée par Smith et Ricardo, est favorable à la croissance économique mondiale et tous les pays y gagnent, quel que soit leur niveau de développement.

2. Définition des échanges internationaux :

Les échanges internationaux se définies comme l'ensemble des transactions réelles qui ont lieu sur les marchés internationaux, c'est-à-dire les transactions qui impliquent un mouvement physique de bien ou, dans le cas d'échange de services, un engagement concret de ressources⁽⁷⁾.

En d'autres termes les échanges internationaux désignent l'ensemble des transactions transfrontières qui peuvent se produire, tous les ans, entre les agents résidents d'une nation étudiée et ceux du reste du monde. Ils regroupent donc les flux de marchandises, de services, de travailleurs, de moyens de paiement, et de capitaux.

⁶ http://sip2.ac-mayotte.fr/IMG/pdf/Libre-echange_et_protectionnisme.pdf (page consultée le 31 /12/2015 à 17 : 31).

⁷ KRUGMAN P., OBSTFELD M., MELITZ M., Économie internationale, 9e édition, Pearson, France, 2013, p 10.



3. les déterminants des échanges internationaux :

Plusieurs facteurs ont permis l'évolution des échanges internationaux :

3.1 Les innovations :

La première révolution industrielle prend naissance en Grande-Bretagne au milieu du XVIII^e siècle. Le XIX^e siècle est également marqué par des innovations dans les moyens de transport la machine à vapeur, le moteur à combustion, l'électricité... etc. Sont autant de révolutions qui transforment radicalement les moyens de communication nationaux et internationaux, les routes, les canaux et les chemins de fer connaissant alors une expansion rapide.

L'innovation technologique qui confère à certains pays une avance leur permettant d'exporter certains biens que d'autres nations ne sont pas capables de produire. Elles supposent qu'il n'existe pas d'échelle, alors que la possibilité pour certaines firmes de fabriquer des séries longues engendre des réductions de coûts créatrices d'avantages commerciaux ⁽⁸⁾.

Donc il faut aussi mettre l'accent sur la baisse des coûts de transaction (coûts de transport, de communication) sont prohibitifs les échanges sont restreints. En permettant de réduire les coûts de transactions, le progrès technique est un facilitateur du commerce mondial. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication en particulier facilitent grandement le commerce mondial ⁽⁹⁾.

Les échanges internationaux de marchandises subissent en effet un handicap en raison des frais de transport, qui se rajoutent naturellement aux coûts de production.

Le développement du commerce se traduit par ailleurs par un développement marqué des transports internationaux. Donc il est nécessaire de tenir compte des frais de rupture de charge dans le transport, ce sont des frais engendrés par le transfert des produits entre deux moyens de transport engendrés par les coûts des infrastructures et les coûts de manutention, et qui s'accompagnent des coûts de stockage. Ainsi le développement des conteneurs permet d'éviter les ruptures de charge que l'on peut transborder rapidement d'un moyen de transport à un autre (d'un bateau à un camion). Et lorsque l'infrastructure de base est développée le coût est faible ce qui augmente le rendement et stimule les échanges. Le transport a pu se développer grâce à la construction des portes-containers et d'infrastructure portuaire

⁸GUILLOCHON B., KAWAKIE A., économie internationale, 5^e édition, DUNOD, Paris, 2006, p 61.

⁹LEGAY D., commerce international, Nathan édition, France, 2011, p 12.

adéquates, l'investissement d'infrastructure et le progrès de transport apparaissent comme une condition du développement absolument nécessaire, mais insuffisante à elle seule ⁽¹⁰⁾.

Donc l'importance du transport, inséparable de l'échange parce que grâce au développement du transport qu'on a assisté à la réduction de l'obstacle majeur qu'est la distance c'est-à-dire en abaissant les coûts de déplacement physique des biens.

Le transport comme le commerce auquel il est intimement lié, permet l'expansion des échanges étant les activités de production et contribue à la création de richesses.

Ainsi qu'il ne faut pas oublier, les échanges maritimes qui ont toujours animé l'économie mondiale et de très nombreuses villes sont nées de la présence d'un port.

Les ports qui sont devenus des lieux privilégiés de concentration et de transformation de la richesse. Ils sont redevenus des outils privilégiés de développement des territoires suite à la globalisation qui a dynamisé l'économie mondiale en développant les échanges internationaux ⁽¹¹⁾.

Ensuite, depuis le début des années 90, le développement de l'informatique et de la transmission numérique des données a permis de réduire considérablement les coûts de communication, ce qui a permis de développer le commerce d'activité tertiaire. Ce qui accélère encore le processus de mondialisation des échanges, du fait que l'information est partagée, est disponible en tout point de connexion internet. Un progrès considérable fut que les entreprises multinationales se constituent en réseaux ce qui leur facilite la communication avec leurs filiales.

3.2 L'internationalisation des économies :

L'internationalisation des économies est un processus continu depuis deux siècles, qui a permis aux États d'ouvrir leurs frontières, sous l'égide du GATT ⁽¹²⁾ puis l'OMC ⁽¹³⁾. Ce processus est dynamique : dont il a permis la montée de nouveaux pays précédemment moins développés suite au changement progressif dans la nature des produits échangés. C'est donc

¹⁰ HUYBRECHTS A., revue économique des transports dans les économies sous-développées 1971, p 141.

¹¹ Belliot F., Innovations Ville-Port, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, Paris, 2011, p 5.

¹² General Agreement on Tariffs and Trade.

¹³ Organisation Mondiale du Commerce.

un changement majeur du commerce mondial, des concurrents de poids viennent bousculer les PDEM ⁽¹⁴⁾.

On assiste à une explosion du commerce international depuis 1945, il s'est traduit par une interdépendance croissante entre les nations que l'on peut mesurer par le taux d'ouverture ⁽¹⁵⁾ et le taux de dépendance ⁽¹⁶⁾. Cela signifie qu'une proportion croissante des productions nationales est exportée, ainsi que la demande est satisfaite par des importations de biens et services. Les économies nationales sont ainsi de plus en plus insérées dans l'économie mondiale, l'internationalisation des échanges est donc un vecteur de la mondialisation, c'est-à-dire de la constitution d'un marché mondial ayant une logique propre qui n'est pas celle de chaque économie nationale.

Plusieurs raisons sont généralement invoquées pour rendre compte de cette croissance marquée des échanges internationaux.

Les échanges internationaux se sont d'abord développés sous l'impulsion d'organisations internationales favorables au libre-échange, issues pour la plupart des accords de Bretton Woods (1944). C'est à ce moment, en effet, que sont créés le FMI et la Banque mondiale. Mais c'est surtout le GATT qui impose à partir de 1947 les règles du jeu en matière de commerce international ; il laissa la place à l'OMC en 1995. Les principes du GATT et de l'OMC permettent de développer la croissance mondiale grâce à une réduction des entraves au commerce et à une meilleure coopération internationale, mettant chaque pays sur un pied d'équité. Ceci repose sur trois types de préceptes ⁽¹⁷⁾ :

- la non-discrimination : un pays doit respecter le multilatéralisme des échanges, en abaissant ses barrières douanières pour tous les États de la même manière ;
- l'abolition des restrictions quantitatives : un pays ne peut pas imposer des quotas d'importation afin de limiter l'entrée de biens et services sur son territoire ;

¹⁴ Les pays développés à économie de marché sont des pays où la majorité de la population accède à tous ses besoins vitaux ainsi qu'à un certain confort et à l'éducation.

¹⁵ Rapport des exportations aux PIB multiplié par 100.

¹⁶ Rapport des importations aux PIB multiplié par 100.

¹⁷ PANET A., ROBICHAUD D., Op cit, p 22.

- l'interdiction du dumping (la vente à perte) et la réglementation des subventions à l'exportation, pour que toutes les nations connaissent une même situation de concurrence non faussée.

La stratégie des firmes multinationales a pris l'ampleur depuis le début des années soixante. Une firme est dite multinationale à partir du mouvement où elle réalise une part significative de son activité dans au moins 2 pays. Elles peuvent donc prendre des contours très différents, les plus achevées étant les firmes mondiales, dont l'activité et les produits sont présents à l'échelle du monde. Elles sont à l'origine de la décomposition internationale du processus productif (DIPP) par le biais de leurs filiales ou de leurs entreprises sous-traitances. Il s'agit de répartir les différentes étapes de la production dans plusieurs pays de façon à utiliser au mieux les facteurs de production et réaliser ainsi d'importantes économies sur les coûts de production.

Des zones d'intégration régionale se sont développées, comme l'ALENA ⁽¹⁸⁾ ou l'UEM ⁽¹⁹⁾. Ces accords régionaux sont une exception à la clause de la nation la plus favorisée, mais sont acceptés dans la mesure où ils aboutissent à une plus grande libéralisation des échanges au sein de la zone sans pour autant accroître les restrictions aux échanges vis-à-vis des pays hors de la zone.

Cela semble contradictoire. Cela donne à penser qu'il s'agit d'appliquer un traitement spécial, mais à l'OMC cela signifie en réalité non-discrimination, c'est-à-dire égalité de traitement pour presque tout le monde ⁽²⁰⁾.

Pour cela il faut mettre l'accent sur le commerce intra branche qui est un commerce dans lequel les importations et les exportations concernent des produits issus d'une même branche⁽²¹⁾. Ce type s'explique en grande partie par le fait que le consommateur veut avoir le choix entre un grand nombre de produits pour satisfaire un même besoin. Aujourd'hui les flux commerciaux sont réalisés entre les pays industrialisés, le commerce est ainsi en grande partie un commerce intra branche, car les branches les plus exportatrices sont souvent les plus importatrices.

¹⁸ Accord de Libre Échange Nord-Américain. Mis en œuvre en 1994 entre les gouvernements des États-Unis, du Canada et du Mexique.

¹⁹ Union Economique et Monétaire, c'est un groupe de pays qui ont adopté une monnaie unique et ouvert leurs marchés économiques pour former une zone de libre-échange.

²⁰ Organisation Mondiale du Commerce, un commerce ouvert sur l'avenir, 4^e édition, Genève, 2008, p 11.

²¹ BEZBAKHET P., GHERRDI, Dictionnaire de l'économie, la rousse édition, 2000, p 144.

3.3 Les spécialisations des économies :

L'ouverture apporte des gains à tous les pays, quel que soit leur niveau de développement. Cette analyse repose sur les coûts en travail, mais sa portée dépasse ce cadre strict. Les diverses méthodes statistiques de repérage des spécialisations permettent de caractériser les avantages à l'échange des nations ⁽²²⁾.

- L'échange international est d'abord fondé sur l'échange de biens et services distincts,

les pays ont intérêt à développer leurs échanges plutôt qu'à rester en autarcie. En se référant à l'analyse classique, chaque pays va se spécialiser dans la production du bien qu'il arrivera à produire à moindre coût par tout dans le monde, ce qui favorise donc les échanges entre nations.

Si les échanges internationaux se sont ainsi développés comme nous venons de le voir, c'est sans doute parce qu'il y a des gains importants à commercer entre partenaires étrangers, c'est parce qu'il ya des différences marquées entre nations, soit dans la manière de produire, ce qui influe sur la productivité, soit en termes de facteurs de production disponibles ce qui détermine ce que les pays peuvent produire.

À la suite des travaux d'Adam Smith et Ricardo, la spécialisation permet à chacun de concentrer ses moyens sur les secteurs où ils seront les plus efficaces, les avantages comparatifs sont donc argument couramment employé pour justifier les biens faits du commerce international.

- L'échange international permet alors une large division internationale du travail, plutôt que de produire l'ensemble de ce dont il a besoin, un pays peut se procurer de certains biens ou services grâce à l'échange international, en exportant une partie de sa production à l'étranger. La notion de la division internationale du travail fait référence à la spécialisation des économies nationales dans des activités particulières, laquelle donne lieu aux échanges commerciaux. Cela suppose que les pays produisent plus qu'il n'a besoin et qu'en contrepartie il produise moins ou pas du tout dans d'autres secteurs. Donc la division

²² GUILLOCHON B., KAWAKIE A., Op cit, p 5.

internationale du travail augmente la quantité des produits et le libre échange permet aux consommateurs de se les procurer aux moindres coûts ⁽²³⁾.

²³ GUITTON H., BRAMOULLE G., Op cit, p 412.

Section 02 : les politiques commerciales ; protectionnisme ou libre-échange ?

La période suivant la Seconde Guerre mondiale a été nettement dominée par une phase de libéralisation des échanges, réalisée sous l'impulsion des États-Unis et sous l'égide du GATT. Cependant, cette structure d'ouverture du commerce mondial s'est érodée et on a pu assister à une nouvelle montée du protectionnisme. Donc les politiques commerciales ont toujours oscillé entre un peu plus d'ouverture et un peu plus de protectionnisme.

1. Le protectionnisme :**1.1 Définition :**

Le protectionnisme est une doctrine économique très ancienne, qui vise à protéger la production nationale de la concurrence des entreprises étrangères. Pour cela, le pouvoir politique entrave l'entrée sur le territoire national des marchandises étrangères par des taxes à l'importation ou une réglementation spécifique.

1.2 Les instruments de protectionnisme :**1.2.1 Les barrières tarifaires :**

Les droits de douane sont des taxes prélevées sur les marchandises lors de leur passage aux frontières. La taxe agit sur le prix du produit étranger vendu sur le marché intérieur. Les consommateurs nationaux préfèrent acheter la production locale au lieu d'acheter les produits étrangers, car ils sont jugés trop coûteux ⁽²⁴⁾.

En d'autres termes, une barrière tarifaire est une taxe imposée sur certaines marchandises importées. On distingue 3 façons de calculer cette taxe :

- **La taxe ad valorem :** correspond à un pourcentage établi de la valeur de la marchandise ⁽²⁵⁾, telle qu'elle est déclarée sur la facture commerciale.
- **Le tarif spécifique :** est une taxe d'un montant précis, imposée sur chaque article importé en fonction de son poids, de son volume ou de son nombre d'unités.
- **Le tarif combiné :** se compose d'une taxe ad valorem et d'un tarif spécifique. En pratique, la majorité des pays imposent des taxes ad valorem sur les marchandises importées qui sont encore sujettes à des taxes à l'importation. Les pays membres du

²⁴ LEGAY D., Op cit, p 34.

²⁵ KRUGMAN P., OBSTFELD M., MELITZ M., Op cit p 215.

GATT puis de l'OMC ont réduit le taux de ces taxes douanières et le nombre de produits auxquels elles s'appliquent.

1.2.2 Les barrières non tarifaires :

On entend par « barrière non tarifaire » toute intervention gouvernementale, faite par le biais d'édits, de règlements, de procédures ou de lois, autre que des tarifs douaniers, qui empêchent l'entrée libre de marchandises ou de services en provenance de l'étranger. Les gouvernements recourent fréquemment aux barrières non tarifaires, ils peuvent ainsi satisfaire aux demandes de protection à l'égard des importations sans enfreindre les règles de l'OMC. Chacune de ces barrières vise à dresser des embûches à la libre circulation de marchandises entre deux pays⁽²⁶⁾.

Comme plusieurs types de barrières non tarifaires sont en vigueur aujourd'hui, nous allons aborder les huit les plus courantes :

A. Les quotas ou contingents :

C'est une limite imposée à la quantité ou au volume de marchandises qui peuvent être importés par un pays ou vendus à un pays. Les contingents à l'importation sont appliqués par le pays importateur et les contingents à l'exportation par le pays exportateur.

Un quota d'importation augmente systématiquement le prix domestique dans le secteur protégé. Lorsque les volumes d'importations sont restreints, la demande du bien au prix initiale excède l'offre disponible sur le marché domestique (c'est-à-dire la production locale plus les importations). Il s'en suit une hausse du prix jusqu'à ce que le marché s'équilibre à nouveau⁽²⁷⁾. Donc le contingent permet de limiter la production ou la consommation de certaines marchandises. Les quotas sont en principe interdits, car l'OMC prohibe les restrictions quantitatives sur l'importation d'articles manufacturés. Néanmoins, on trouve plusieurs exceptions, sur tous les domaines agroalimentaires et du textile. Afin de contourner cette prohibition, certains pays exportateurs s'imposent eux-mêmes des quotas sur le volume d'exportation de certains produits. Ces quotas sont nommés « limitation volontaire à l'exportation ».

²⁶ PANET A., ROBICHAUD D., Op cit, p 47.

²⁷ KRUGMAN P., OBSTFELD M., MELITZ M., Op cit p 224.

B. Les subventions : les subventions à la production peuvent apparaître comme une solution de remplacement du tarif douanier, dans la mesure où ce tarif est levé en vue de protéger la production nationale du bien considéré. La subvention vise à modifier le prix auquel vont avoir à faire face les producteurs nationaux, sans modifier celui auquel vont être confrontés les consommateurs ⁽²⁸⁾.

En termes d'efficacité, la subvention peut être classée devant le tarif. En effet, elle n'entraîne qu'une seule distorsion, sur la production, alors que le tarif en engendre deux : une sur la production et une autre sur la consommation.

C. L'embargo :

C'est une interdiction imposée par un gouvernement d'importer ou d'exporter certaines marchandises, notamment pour motifs d'hygiène, de sécurité nationale ou de politique intérieure ou extérieure. Il est utilisé pour empêcher les entreprises d'un pays de faire des transactions commerciales avec un pays ennemi.

D. Les normes et les standards de fabrication :

Se sont des règlements et des normes techniques qui définissent un type d'objet, un produit, un procédé ⁽²⁹⁾. Ces normes sont en vigueur dans un pays, et que les exportateurs doivent respecter, servent souvent à retarder l'entrée d'articles concurrentiels contiennent un pourcentage de composantes produites localement.

Le pays importateur peut également exiger que l'article importé subisse des tests qui déterminent s'il est conforme à ses normes et standards.

Ces derniers sont appelés aussi les obstacles techniques au commerce (OTC). Beaucoup de ces mesures répondent à des objectifs légitimes de l'action des pouvoirs publics, tels que la préservation de l'environnement et la protection de la santé et de la sécurité humaines ⁽³⁰⁾, comme les normes phytosanitaires et sanitaires sont parmi les plus rigoureuses, car tous les exportateurs de produits agroalimentaires y sont soumis.

E. Les politiques d'achat des pouvoirs publics :

Sont des politiques restrictives qui favorisent l'achat de biens ou de services provenant d'entreprises locales plutôt que d'entreprises étrangères, même si ces dernières offrent des produits de qualité supérieure ou à moindres coûts.

²⁸ MUCCHILLI J., Op cit p119.

²⁹ LOVE P., LATTIMORE R., le commerce international libre, équitable et ouvert ?, édition OCDE, 2009, p 77.

³⁰ <https://www.oecd.org/.../lecommerceinternationallibreequitableetouvert.htm> (page consultée le 08/03/2016 à 17 h 46).

F. Les licences d'importation et les licences d'exportation :

Sont imposés par de nombreux pays, les premières visent les importateurs nationaux qui veulent faire entrer dans le pays des produits, souvent des articles de luxe. Certains pays en développement qui présentent une balance des paiements déficitaire restreignent l'entrée de marchandises importées afin de conserver leurs réserves de devises étrangères ⁽³¹⁾. Cela constitue une manière forte efficace de créer des entraves aux importations.

À l'inverse, le gouvernement force par fois les entreprises du pays à obtenir des permis ou des licences d'exportation. Un tel permis rend possible l'exportation de certains produits dits stratégies comme les armes.

G. La procédure douanière compliquée :

Constitue une manière originale de décourager l'importation d'une marchandise, ce qui a pour effet de réduire l'entrée dans le pays de produits jugé préjudiciable aux producteurs nationaux. Ainsi certains pays demandent que les factures commerciales soient rédigées dans leur propre langue, que chacune de ces factures soit faite en plusieurs exemplaires et que toutes soient signées par un cadre supérieur de l'entreprise exportatrice. Il s'agit, en somme, de tracasseries visant à dissuader l'exportateur d'agir.

H. Les droits antidumping et les droits compensateurs :

Ces droits constituent une autre barrière non tarifaire qui risque d'entraîner des coûts considérables, voire de fermer un marché à un exportateur. Le dumping consiste à vendre un article importé à un prix inférieur au prix normalement pratiqué sur le marché national de l'exportateur ou encore aux coûts de production. Le dumping est prohibé par L'OMC, car il représente une pratique déloyale. Il permet à une entreprise d'envahir un marché étranger et d'éliminer les concurrents du pays. Une fois que l'exportateur s'est assuré une position dominante sur ce marché, il peut hausser le prix et réaliser des profits excessifs.

Pour se prémunir contre une telle pratique, les gouvernements exigent aux exportateurs accusés de dumping un droit additionnel dit soit :

- **Les droits antidumping :** sont des droits additionnels (taxes d'importation) imposés par le pays importateur lorsque les importations sont vendues à un prix inférieur au prix normalement pratiqué sur le marché du pays exportateur. Équivaut à la différence entre le prix à l'exportation d'un bien et sa valeur normale dans le pays exportateur. Ils sont pratiqués pour combler la différence entre le prix à l'exportation et le prix sur le marché d'origine de l'exportateur.

³¹ http://sip2.ac-mayotte.fr/IMG/pdf/Libre-echange_et_protectionnisme.pdf (page consultée le 31/12/2015 à 17 : 31).

- **Les droits compensateurs :** sont des droits additionnels imposés par le pays importateur pour compenser les subventions accordées par le gouvernement du pays exportateur et lorsque les importations ainsi subventionnées causent ou menacent de causer un préjudice important à une industrie nationale du pays importateur.

Dans ce cadre on peut citer les accords de l'OMC concernant les exceptions en ce qui concerne ses principes ⁽³²⁾ :

Les accords de l'OMC autorisent des exceptions aux principes fondamentaux, principalement dans trois cas :

Les mesures prises contre le dumping ;

Les subventions et les droits compensateurs spéciaux visant à compenser les subventions de pays exportateurs ;

Les mesures d'urgence limitant les échanges en vue de sauvegarder les branches de production nationales.

➤ **Les mesures prises contre le dumping :** cet accord de l'OMC permet aux gouvernements d'intervenir contre le dumping lorsqu'il existe un dommage véritable causé à la production nationale concurrente. Pour cela, le gouvernement concerné doit pouvoir montrer que le dumping a lieu, calculer l'ampleur du dumping (jusqu'à quel point le prix à l'exportation est inférieur à celui qui est pratiqué par l'exportateur sur le marché intérieur) et démontrer que le dumping cause un dommage.

➤ **Les subventions et les droits compensateurs spéciaux visant à compenser les subventions de pays exportateurs :** sa fonction est double, contrôler le recours aux subventions, et réglementer les mesures prise par les autres pays pour compenser les effets des subventions. Un pays peut faire appel à la procédure de règlement des différends de l'OMC pour obtenir le retrait d'une subvention ou la suppression de ses effets défavorables. Il peut aussi engager lui-même une enquête qui aboutira à l'imposition d'un droit supplémentaire (appeler « droit compensateur ») sur les importations subventionnées dont il est constaté qu'elles portent préjudice aux producteurs nationaux.

➤ **L'accord sur les mesures de sauvegarde et les mesures de « zone grise » :** Un pays membre de l'OMC peut restreindre temporairement les importations d'un produit en prenant des mesures de sauvegarde, si son industrie nationale subit un dommage grave ou une menace de dommage du fait de l'accroissement soudain d'importation. Ces mesures de sauvegarde sont toujours été autorisées par le GATT (article XIX).

³² MUCCHILLI J., Op cit p 141.

Cet accord définit également les critères à appliquer pour savoir s'il y a dommage ou menace de dommage grave. Par ailleurs, lorsqu'un pays restreint des importations pour sauvegarder ses producteurs nationaux, il doit en principe donner quelque chose en échange. Si les pays partenaires n'arrivent pas à s'entendre, le pays exportateur peut recourir à une rétorsion en prenant une mesure équivalente. Par exemple il peut accroître les droits de douane frappant des produits exportés par le pays appliquant la mesure de sauvegarde.

1.3 Les motivations du protectionnisme :

A. Le protectionnisme éducateur de Friedrich LIST (1789-1846) :

La première justification historique du protectionnisme a été débattue au début du XIX siècle. List a pris position contre le libre-échange généralisé pour les pays en développement. Toutes les spécialisations ne se valent pas, il vaut mieux fabriquer des produits manufacturés modernes que des produits primaires ⁽³³⁾.

B. L'argument de la balance commerciale :

Le tarif douanier augmente le coût des importations. Les consommateurs limitent leurs achats de produits étrangers. Ce qui implique une diminution des importations et la balance commerciale s'améliore.

C. L'argument des représailles :

Si un pays concurrent a pris des mesures protectionnistes, on exerce des représailles en augmentant ses tarifs douaniers.

D. L'argument de l'indépendance nationale :

Certains régimes politiques souhaitent être indépendants des économies étrangères et isolent leur pays par un tarif douanier élevé.

E. L'argument de défense nationale :

Les pays interdisent ou limitent certaines importations en matière d'armes pour protéger sa propre industrie d'armement.

F. L'argument du revenu :

Les tarifs douaniers assurent un revenu substantiel à l'État.

G. L'argument de l'emploi :

Consiste à protéger les entreprises nationales par des tarifs douaniers élevés, car, si la concurrence est trop forte ou jugée déloyale (dumping social), les entreprises nationales

³³ Ibid, p144.

licencient leur main-d'œuvre. Le taux de chômage augmente. Cette argumentation revient en force dans les médias des pays développés actuellement avec la crainte des délocalisations.

H. L'argument des industries sénescentes :

C'est un protectionnisme qui vise à protéger les industries en déclin (textile ou sidérurgie dans les PDEM) par un tarif douanier élevé, afin de les aider à se restructurer et à se moderniser. Il s'agit d'éviter des licenciements massifs dans ces industries vieillissantes ⁽³⁴⁾.

I. L'argument d'un protectionnisme partiel :

Les pays peuvent mettre en place un protectionnisme partiel (c'est-à-dire qui ne concerne que certains produits), afin de protéger une activité particulière. Un pays a cherché à obtenir l'exclusion des produits culturels des traités de libre-échange, afin de conserver une production culturelle nationale et d'éliminer la concurrence des productions étrangères. C'est ce que l'on appelle « l'exception culturelle ». Il s'agit bien de protectionnisme, au sein où ces mesures favorisent les producteurs nationaux par rapport aux producteurs étrangers, en assurant une consommation minimale de produits nationaux ⁽³⁵⁾.

1.4 Les avantages et les inconvénients du protectionnisme :

A. Les avantages du protectionnisme :

- Éviter une trop grande dépendance vis-à-vis des exportations : un pays exportateur est pénalisé lorsque ses clients sont en crise ;
- Protéger certaines entreprises nationales de la concurrence étrangère ;
- Protéger les emplois contre les délocalisations ;
- Réduire les inégalités : augmentation, parfois vertigineuse, des revenus de ceux que favorise la mondialisation (ex les traders) aux dépens de ceux qui se heurtent au dumping social et doivent accepter des baisses de salaires.

B. Les inconvénients du protectionnisme :

- Les branches d'activité protégées ne sont plus soumises à la concurrence internationale, cela nuit aux consommateurs nationaux, car sans l'aiguillon de la concurrence internationale, la qualité des produits se détériore et le prix augmente sur

³⁴ http://www.sip2.ac-mayotte.fr/IMG/pdf/Libre-echange_et_protectionnisme.pdf. (Page consultée le 26/12/2015 à 14 h 30).

³⁵ <https://www.kartable.fr/...internationalisation...internationalisation.../10598> (page consultée le 08/03/2016 à 22 : 19).

le long terme ⁽³⁶⁾. Les industriels nationaux comprennent qu'ils ont une clientèle captive obligée d'acheter leurs produits. Ils ne font donc plus d'efforts pour améliorer leur production par des investissements.

- Le protectionnisme est souvent une arme pour le nationalisme, les régimes autoritaires (nazisme, communisme...) sont toujours idéologiquement favorables au protectionnisme et vise l'autarcie pour ne plus dépendre des autres pays.
- Le protectionnisme engendre le protectionnisme, lorsqu'un pays décide d'augmenter ses droits de douane, ses partenaires prennent souvent des mesures de représailles en augmentant les leurs.
- Les mesures protectionnistes ont des répercussions négatives sur la croissance économique, car le protectionnisme limite l'extension du marché. Les entreprises nationales sont confinées dans un marché local étroit et ne peuvent pas se développer à l'international. Ce qui limite la croissance mondiale.
- Puisque les producteurs disposent d'un marché protégé et ne sont pas menacés par la concurrence, ils ne sont pas incités à l'innovation. Les économies peuvent ainsi protéger des industries inefficaces, ce qui est défavorable à l'obtention de gains de productivité.

2. Le libre échange :

2.1 Définition du libre échange :

Le libre-échange est un principe visant à favoriser le développement du commerce international en supprimant les barrières douanières tarifaires et non tarifaires et les réglementations nationales susceptibles de restreindre l'importation des biens et des services. Au sens strict, la notion ne s'étend pas aux mouvements de travailleurs ou de capitaux. Il s'oppose au protectionnisme et au mercantilisme ⁽³⁷⁾.

Ainsi on ne peut pas parler du libre échange sans parler du processus de mondialisation dès la fin des années 80, où l'économie mondiale, a pris une nouvelle orientation vers un système mondialisé ou peu à peu, disparaissent les frontières nationales, pour laisser les règles du marché se charger d'orienter les relations économiques entre les différentes nations, ouvrant, ainsi, leurs économies à la concurrence internationale.

³⁶ [http : //www.cours-seko.fr/resources/... /LibreEchange_protectionisme.pdf](http://www.cours-seko.fr/resources/.../LibreEchange_protectionisme.pdf). (Page consultée le 10/12/2015 à 18 : 45).

³⁷ [http //www.andlil.com](http://www.andlil.com) >. Lexique économie (page consultée le 19/12/2015 à 14 : 29).

De nos jours, de nombreux pays tentent de se rapprocher afin d'accélérer les échanges commerciaux ⁽³⁸⁾. Ces rapprochements peuvent prendre différentes formes de zones de libre-échange, d'union douanière, de marché commun ou union économique.

2.2 Les avantages et les inconvénients du libre échange :

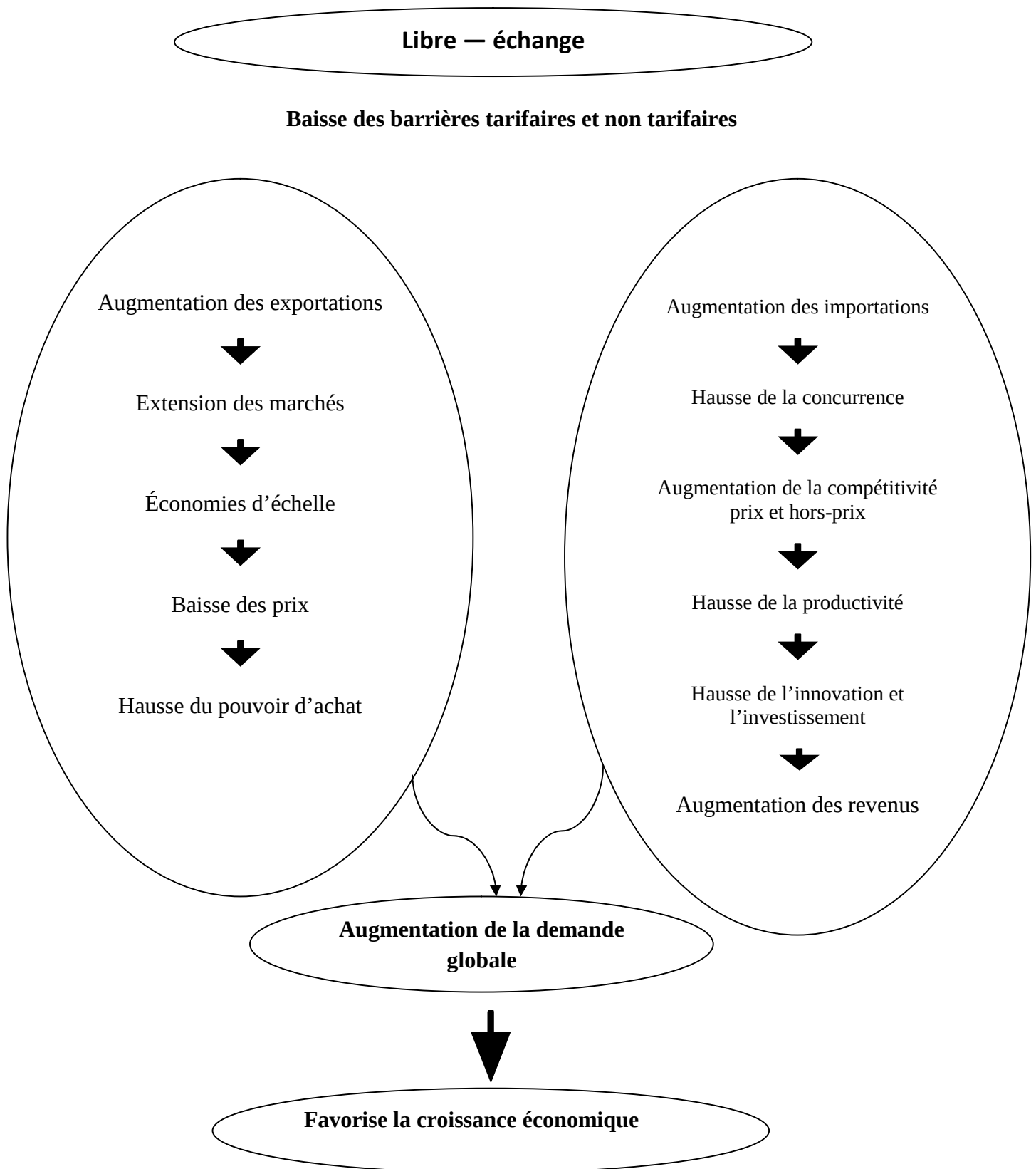
A. les avantages du libre échange :

- la DIT permet alors à chaque pays de se spécialiser selon son avantage comparatif : ce qui accroît la productivité globale et le bénéfice mutuel à l'échange. Dès lors que le commerce international lui permet de se spécialiser, chaque pays a intérêt à le faire dans le secteur où il a le plus grand avantage comparatif, c'est-à-dire comme nous l'avons vu, celui dans lequel ses facteurs de production (capital et travail) auront la productivité la plus importante relativement à l'étranger. C'est en effet la stratégie qui lui permettra de tirer le plus de richesse de sa production, pour ses besoins propres comme importer les biens et services produits à l'étranger. Dans la mesure où tous les pays se spécialisent selon leur avantage comparatif, alors la productivité globale s'accroît. Des pays qui commercent entre eux produisent plus et sont donc plus riches que s'ils vivaient chacun en autarcie. Donc pour eux le commerce est un « jeu à somme positive » ⁽³⁹⁾.
- Cette DIT permet alors de développer un commerce interbranches : chacun se spécialise à l'échelle de la planète dans certaines productions de biens et services correspondants à ceux où sa compétitivité prix est assurée. Le développement du commerce international s'appuie en effet d'abord sur la spécialisation des économies, ce qui signifie que les facteurs de productions, notamment le travail, se différencient des autres en vue de réaliser des productions particulières compétitives à l'échelle mondiale, on échange des produits différents car il existe un différentiel de coût de production à la faveur d'un pays ou d'un territoire. Ce différentiel de coût se retrouve ensuite en termes de prix. La variété des « Made in » indiqués sur les produits que nous consommons quotidiennement nous offre un exemple saisissant de la très forte interdépendance des économies et des différentes spécialisations internationales.
- L'instauration d'une réelle concurrence : qui permet la baisse des prix (compétitivité prix) l'innovation et la qualité (compétitivité structurelle). Pour les consommateurs les produits les plus nombreux sont de meilleures qualités.

³⁸ PAVEAU J., DUPHIL F., et autres, exporter, 24^e édition, FOUCHER édition, 2013, p 17.

³⁹ CHAIGNEAU P., Dictionnaire des relations internationales, Economica édition, Paris, 1998, p 125.

- L'importance de produits moins chers que les produits nationaux :
 - a. Ce qui augmente le pouvoir d'achat des ménages et leur niveau de vie. Les salaires peuvent être modérés sans qu'il y ait de revendications salariales. Ceci est avantageux pour les entreprises qui n'en seront que plus compétitives => augmentation des parts de marché => croissance économique ;
 - b. De plus les entreprises peuvent aussi acheter moins cher les consommations intermédiaires et les machines-outils. Elles peuvent profiter des technologies étrangères, donc augmenter leur investissement et leur savoir-faire ;
 - c. La compétitivité des entreprises leur permet de créer des emplois.

Figure N° 01 : Du libre échange à la croissance économique en schéma.

Source : <http://www.lamerci.com/intranet2/UserFiles/File/.../fondementcicourseleve.doc>. (page consultée le 11/03/2016 à 19 : 15).

B. Les inconvénients du libre échange :

- Avantage aux plus forts :

De la théorie à la pratique en matière d'échange international, il ne s'agit pas véritablement d'un jeu où tout le monde gagne, comme le laisse entendre D. RICARDO. Les gros gagnants sont surtout les pays riches et les petits gagnants c'est-à-dire les perdants, sont généralement les pays pauvres. La mondialisation présente ainsi de fortes asymétries et le libre échange entraîne des inégalités à cause de la mauvaise spécialisation et de la dépendance de certains pays et d'une domination des pays riches.

- La contrainte extérieure :

Elle résulte de l'interdépendance entre les pays causés par la mondialisation. Elle a des conséquences sur la croissance économique, dans le sens où cette dernière dépend largement de la compétitivité des entreprises et du dynamisme de la demande étrangère, la contrainte extérieure fait que la capacité à exporter devient un déterminant majeur de la croissance économique.

- La stratégie des firmes multinationales :

Le libre-échange et les FMN ne font pas forcément bon ménage. Le développement des firmes multinationales correspond à la volonté de leurs dirigeants de mieux contrôler le marché mondial et leurs situations oligopolistiques, voire monopolistique peut être interprétée comme une stratégie d'émancipation du marché et d'organisation de la concurrence. Ainsi, les FMN sont plus à l'origine de la mondialisation que le libre-échange lui-même.

À la fin de ce chapitre, nous pouvons dire que le commerce international connaît un essor remarquable à partir de 1945, avec un taux de croissance nettement plus rapide que celui de la production mondiale. Après la Seconde Guerre mondiale, de plus en plus de pays se sont efforcés de faire progresser le libre-échange, et les accords commerciaux ont largement contribué à cette expansion. La dynamique de la mondialisation est un fait majeur de notre époque. Le libre-échange en tant que doctrine apparaît à la fin du XVIII^e siècle. Aujourd'hui, le commerce international est nécessaire dans la mesure où aucun pays ne peut produire l'ensemble des biens et des services dont il a besoin. Toutefois, le libre-échange total est rare et les périodes de crise sont propices à la réapparition du protectionnisme. Cependant malgré l'ampleur de la crise actuelle, les échanges internationaux continuent de croître.

Chapitre II

La description de l'activité portuaire

De par sa double importance économique et politique, l'activité portuaire joue un rôle considérable dans le développement d'un pays. Depuis quelques décennies, nombre de pays, ont compris que le port est une porte ouverte vers le monde puisqu'actuellement la quasi-totalité (plus de 80 %) des échanges commerciaux entre les pays et les continents se font par voie maritime ⁽⁴⁰⁾.

Dans ce 2^e chapitre intitulé la description de l'activité portuaire, nous allons aborder dans la première section, une présentation des ports, et dans la seconde nous enchaînerons par les caractéristiques, les intervenants et le rôle du port dans une économie.

Section 01 : présentation de l'activité portuaire

Les ports sont des portes ouvertes sur le monde ce sont des lieux stratégiques et économiques, ils ont des fonctions différentes selon leurs types et de leurs activités. À travers leurs évolutions les ports se distinguent en fonction de leurs finalités, qu'ils soient de commerce, de pêche, de plaisance ou militaires.

1. Définition du port :

Un port est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau important et destiné à accueillir des bateaux et navires. Un port peut remplir plusieurs fonctions qui les amènent à offrir des services donc à mener des politiques de tarifications et de développement des infrastructures. Mais doit avant tout permettre d'abriter les navires ainsi que leur chargement et déchargement ⁽⁴¹⁾. Il permet souvent le ravitaillement, la réparation et parfois même les séjours d'une durée plus longue qu'une simple escale.

Le port est donc une interface, une aire de contact entre deux domaines de circulation organisé, terrestre et de la circulation maritime pour le transport des marchandises. Le port lui-même un troisième assurant la transaction.

Organisé par la circulation, cela signifie :

- Structurés par des équipements, voies de terre et de mer et pour le port, bassin, quai ;

⁴⁰ <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/dossiers> (page consultée le 04/04/2016 à 18 : 46).

⁴¹ BAUCHET P., transport international dans l'économie mondiale, 2^e édition, Economica, Paris, 1991, p 244.

- Animés par des flux de marchandises qu'il est possible d'attirer avec plus ou moins d'efficacité ⁽⁴²⁾.

Le port est un lieu d'interface entre avant-pays et arrière-pays. Il est le poumon des échanges internationaux. Maillon indispensable à la chaîne de transport, il concrétise la rupture de charge et est une place de rencontre de tous les opérateurs du transport.

Le port s'assimile alors, à un outil dont la mission est d'assurer le transfert de la marchandise et la continuité de son transport.

2. L'évolution des ports :

Il existe quatre générations des ports :

2.1 Le port de première génération :

C'est un port conservateur dont l'activité principale est de servir d'interface entre les modes de transport. Ses activités sont restreintes aux services de manutention et d'entreposage ses services procurent peu de valeur ajoutée à la marchandise ⁽⁴³⁾.

2.2 Le port de deuxième génération :

Il a une stratégie expansionniste et développée des activités industrielles et commerciales dans le port. Il favorise l'implantation d'industrie, les services offerts par le port s'étoffent à des fonctions de transformations et répétition industrielles et commerciales, les liens avec les usages se renforcent. Il en résulte une extension du champ des activités du port aux services commerciaux ou autres services tels que l'emballage et le marquage des produits ⁽⁴⁴⁾.

2.3 Le port de troisième génération :

Ces ports sont apparus dans les années 80, principalement en raison de l'extension au niveau mondial de la conteneurisation et de l'inter modalisme, conjuguée aux exigences croissantes du commerce international ⁽⁴⁵⁾. Il adopte une orientation commerciale comme centre de transport et logistique il est intégré à un réseau de transport international au service du commerce international. Il s'adapte à la nouvelle organisation du transport

⁴² <http://www.cdmtdroit.u-3mrs.fr/memoires/2000/m00chma2.html> (page consultée le 17/03/2016 à 13 : 49).

⁴³ Sahli A., IKHLEF O., le rôle du port dans le développement du commerce extérieur en Algérie, mémoire de fin de cycle, INSFP de Bejaia, 2010, p 24.

⁴⁴ CNUCED Train For Trade, Gestion moderne des ports, Copyright, United Nation, 2012, p 56.

⁴⁵ Ibid, p 52.

maritime liée à l'événement de la conteneurisation. Ses services s'élargissent à des fonctions de distribution, de logistique qui dépasse parfois le simple cadre de la zone portuaire, des liens se tirent entre le port et l'agglomération portuaire qui constitue souvent un lien d'implantation d'activités en prolongement de l'activité portuaire.

2.4 Le port de quatrième génération :

C'est un port réseau qui a sa propre logique de croissance axée sur l'internationalisation de ses activités et la diversification dans les matières commerce du transport terrestre et de la logistique, le port dispose d'implantation à travers le monde afin de pouvoir à terme, maîtriser les deux bouts de la chaîne de transport. De la stratégie suivie par un port dépend de l'orientation de la vision du développement portuaire.

Dans un port de quatrième génération, le développement n'est plus seulement lié à l'activité du service portuaire local, mais aussi à la commercialisation et à l'exportation du savoir-faire portuaire. Il se différencie en cela du port de 3^e génération qui a accompagné la constitution de réseaux de transport international sans en être réellement un acteur ⁽⁴⁶⁾. Ceci rappelle l'importance du projet d'entreprise et son articulation avec l'environnement externe (place par rapport aux réseaux de transport internationaux, évolution technique, stratégies des entreprises concurrentes) et les ressources internes du port (relation avec les usagers, entre opérateurs... etc.).

⁴⁶<http://www.ac-nancy-metz.fr/enseign/transportsLP/PDF/gens%20du%20port.pdf>. (page consultée le 20/11/2015 à 09 : 15).

Tableau N° 01 : tableau représentatif les caractéristiques des 4 générations du port

	1° Génération Interface entre 2 modes de transports	2° Génération Centre de transports, d'activités industrielles et de commerce	3° Génération Centre de transports intégrés et plateforme logistique pour le commerce international	4° Génération Ports réseaux
Stratégie et développement	Non élaboré	Expansion en volume, service aux navires	Orientation commerciale et rationalisation de l'espace portuaire	Internationalisation et diversification
Services Offerts	Manutention, stockage traditionnels non organisés. Domination de l'offre. Peu d'écoute des besoins	Industries de conditionnement et de transformation	Centre de distribution. Activités logistiques	Prestations logistiques élaborées pour les chargeurs
Zones d'influence	Portuaire (activités sur les quais, juxtaposition des métiers)	Communauté portuaire, rapprochement du port et des usagers, relations occasionnelles entre villes et port	Communauté portuaire unie et active. Coordination des activités. Relations étroites entre ville et port	Coopération internationale entre communautés portuaires. Accords entre places portuaires. Prises de participations.
Systèmes d'information	Peu développé	Échange d'information	EDI	Réseaux EDI intégrés entre places portuaires

Source : BOUMESSILA A., revue les ports algériens situation et perspectives, 2011, p 12

3. Typologie des ports :

Les ports peuvent être classés selon leur localisation, leur statut et leur(s) activité(s).

3.1 Classification selon leur Localisation :

On distingue les ports maritimes, lacustres, fluviaux, secs et à sec.

- **Port maritime** : sont situés sur la côte d'une mer ou d'un océan, ce sont souvent les ports principaux pour un pays ayant une façade maritime accueillante des navires de mer. Un port maritime est un lieu de rendez-vous entre ces navires de mer et l'ensemble des divers modes de transport terrestre. Ces ports ont besoin d'avantage de protection contre les vagues et le vent en raison de leur exposition. C'est également nécessairement un téléport par lequel transitent toutes les données informatisées indispensables à la facilitation du transit, aussi bien des navires que des marchandises ⁽⁴⁷⁾. Sont considérés comme des ports maritimes, les ports fréquentés par des navires de mer servant au commerce extérieur.
- **Port fluvial** : ou port intérieur, sont situés sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal. Ils sont aménagés sur un bras mort, une dérivation ou un élargissement naturel du cours d'eau afin d'éviter que le courant ne gêne les opérations. Les grands ports fluviaux sont souvent près des embouchures de grands fleuves accessibles à des navires venant de la mer, on peut donc les considérer comme des ports maritimes au vu de leur trafic. La distinction peut devenir difficile à proximité de l'embouchure ⁽⁴⁸⁾.
- **Port lacustre** : ils sont situés en bordure d'un lac. Ces ports comprennent les petites marinas à bord des lacs de montagnes, mais également les grands ports de commerce sur les grands lacs.
- **Port à sec** : sont relativement récent, apparus pour la première fois dans les années 1960 aux États-Unis, ils permettent le stockage à terre de petites

⁴⁷ <http://www.techniques-ingenieur.fr> (page consultée le 04 /04/2014 à 21 : 04).

⁴⁸ HADJ Abderrahmane S., Étude de l'interaction d'un rideau de palplanches avec le sol de fondation pour les ouvrages portuaires, mémoire de magister, Université Mouloud Mammeri, Tizi-Ouzou, 2012, p 7.

unités telles que les voiliers de plaisance. Ces ports sont situés à proximité d'un port de plaisance ou au moins d'une cale de mise à l'eau ⁽⁴⁹⁾.

- **Port sec** : est un lieu situé à l'intérieur terres pour le groupage et la distribution de marchandises, ayant des fonctions correspondant à celles d'un port maritime, et comprenant des services de dédouanement. Les fonctions rattachées à un port maritime que l'on pourrait s'attendre à retrouver dans un port sec supposent des installations pour la manutention de conteneurs (voire de marchandise en vrac) ; des liaisons avec les infrastructures intermodales ; un regroupement géographique de sociétés et d'organismes indépendant s'occupant du transport de marchandises (tels que le transporteur et le transitaire) ; et la fourniture des services connexe (tels qu'inspections douanières, paiement de taxes, entreposage, entretien et réparation et liaison bancaire au moyen des technologies de l'information et de la communication).

3.2 Classification selon leurs statuts et modes de gestion :

On distingue les ports publics (dont les ports autonomes) et les ports privés :

- **Les ports publics** : sont gérés directement ou indirectement par le secteur public. Ils sont gérés par les chambres de commerce et d'industrie (par des établissements publics locaux), soit par un organisme privé, mais dans le cadre d'une délégation de service public de la part de l'État, d'une collectivité locale ou d'un groupement de collectivités locales ⁽⁵⁰⁾.
- **Les ports privés** : sont gérés par une entreprise privée, ce type de port n'existe pas en Algérie en raison des principes régissant le domaine public en revanche, c'est un cas courant dans certains pays, en particulier ceux de tradition anglo-saxonne. On peut même trouver une seule entreprise gérant plusieurs ports d'un pays, comme Associated British Ports au Royaume-Uni.

⁴⁹ Zouak M., Othmani H., et autres, le port : acteurs et infrastructures, mémoire fin de cycle, École Nationale de commerce et de gestion de Tanger, Maroc, 2008, p 45.

⁵⁰ BAUCHET P., transport international dans l'économie mondiale, Op cit, p 245.

Tableau N° 02 : tableau représentatif des ports publics et privés selon leur mode d'organisation et de gouvernance

Type de port	Infrastructure	superstructure	Exploitation	Autres services
Service Port Port Service	Public	Public	Public	Majorité publique
Tool port ou Port outil	Public	Public	Privé	Public privé
Landlord Port Port foncier	Public	Privé	Privé	Public privé
Private port Port privé	Privé	Privé	Privé	Majorité privée

Source : BOUMESSILA A., Op cit, p 25

Dans le tableau suivant, on distingue quatre types de ports public et privé :

- Port de service, dont le propriétaire des infrastructures, superstructures reviens à l'État et sont gérés par le secteur public uniquement.
- Port outil : dont le propriétaire des infrastructures, superstructures reviens à l'État et sont gérés par le secteur public et privé.
- Port foncier : dont les infrastructures reviennent à l'État et les autres services sont gérés par le secteur privé.
- Port privé : dont le propriétaire des infrastructures, superstructures reviens au privé et sont gérés par le secteur privé.

3.3 Classification selon leurs activités :

On distingue : les ports de commerce, de pêches, de plaisances et les ports militaires. Il est fréquent qu'un même port combine plusieurs activités, mais elles sont souvent séparées géographiquement, par exemple : avec différents bassins.

- **Les ports de commerce :** les ports maritimes de commerce sont des interfaces entre divers modes de transport et sont des centres de transport

combiné. Ils sont également des zones multifonctionnelles commerciales et industrielles où les biens ne sont pas seulement en transit, mais également manutentionnés, transformés et distribués ⁽⁵¹⁾.

En effet, les ports de commerce sont des systèmes multidimensionnels qui, pour fonctionner efficacement, doivent être intégrés dans des chaînes logistiques globales, un port efficace nécessite non seulement des infrastructures, superstructures et équipements de qualités, mais surtout un bon nombre de communications et en particulier une équipe de direction impliquée, qui a une main-d'œuvre motivée et formée. Par infrastructures : il faut entendre de plan d'eau, les quais, terre-pleins, voies... etc. Par superstructure : les silos, cal de halage. Par équipements : les grues, les chariots élévateurs, tracteurs ⁽⁵²⁾.

- **Les ports de pêche** : sont les plus nombreux dans le monde, et sont souvent ceux dont les dimensions sont les plus réduites. Elles varient selon les bateaux accueillis ⁽⁵³⁾ : les chalutiers de haute mer partant pour plusieurs semaines auront besoin de plus d'espace de quai en revenant décharger leur cargaison, par contre les petits bateaux de pêche partant à la journée auront besoin de pouvoir décharger rapidement pour la crier.

Le port de pêche recevant des navires très spécialisés est lui-même doté d'installations portuaires très spéciales. Cette fonction est sans doute la plus ancienne des fonctions portuaires ; fonction industrielle d'abord, mais aussi commerciale par la vente, le conditionnement et l'expédition des produits de pêche ⁽⁵⁴⁾.

- **Les ports de plaisance** : accueillant les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition. La plupart des bateaux sont de petites tailles (moins de 20 cm). Ces ports sont souvent situés près des centres-villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilités d'accès et d'avitaillement). L'importance de l'activité de plaisance est mesurée à partir du nombre d'anneaux présent dans le port ⁽⁵⁵⁾.

⁵¹ Sahli A., IKHLEF O., Op cit, p 21.

⁵² HADJ Abderrahmane S., Op cit, p 8.

⁵³ Zouak M., Othmani H., et autres, Op cit, p 49.

⁵⁴ Fischer A., Les ports maritimes. Essai de classification. Article généré le 16/10/2015, p 110.

⁵⁵ <http://www.sandre.eaufrance.fr/urn.php?urn=urn:sandre:dictionnaire:pts:FRA...1.pdf> (page consultée le 19/02/2016 à 20 : 50).

- **Le port militaire :** (ou de guerre, bases navales). Accueillent les navires de guerre ⁽⁵⁶⁾. Certains sont ouverts, mais d'autres, notamment les bases de sous-marins, sont fermés et interdits au public pour des raisons de sécurité.

⁵⁶ Zouak M., Othmani H., et autres, Op cit, p 51.

Section 02 : Caractéristiques, les intervenants et le rôle du port

Le port est un lieu d'échange qui détient de différentes caractéristiques de quelle se déclin de multiples activités économiques. Toute opération commerciale qu'elle soit d'import ou d'export fait appel à des intervenants afin de faciliter le trafic maritime. Le port joue un rôle qui contribue au développement du commerce extérieur.

1. Les caractéristiques des ports :

Un port possède différentes caractéristiques qui permettent de le classer par rapport aux autres ⁽⁵⁷⁾ :

1.1 Quantité de protection:

Le port peut être ouvert ou disposer d'un abri naturel ou artificiel grâce à une digue. Le port peut être fermé ou d'accès difficile quand les vagues et/ou le vent ont une orientation particulière.

1.2 Profondeur :

La profondeur disponible détermine la taille des bateaux qui peuvent, entrer suivant l'heure de la marée et leur tirant d'eau. Pour les grands ports, la profondeur est entretenue par un dragage régulier du fond. Afin de préserver une profondeur suffisante, certains ports disposent d'écluses ou de seuil, le tirant d'eau du navire et aussi affecté par le phénomène de renforcement.

Les ports les plus profonds au monde atteignent 30 m, mais 15 m est un chiffre plus courant pour les ports de commerce, et 2 à 6 m pour les ports de plaisance.

1.3 Balisage :

L'ensemble des marques ou balises fixes ou flottantes placées en mer ou à terre qui indiquent aux navires les dangers et les tracé des chenaux d'accès aux ports et abris.

⁵⁷ HADJ Abderrahmane S., Op cit, p 10.

2. Les intervenants dans les ports:

Pour que la marchandise arrive en bon état, toute opération commerciale, quelle que soit à l'importation ou à l'exportation, fait appel à divers intervenants dans le but de faciliter le trafic maritime, d'éviter les pertes de temps, et pour bien expliquer cette opération commerciale, nous allons présenter les principaux intervenants dans les ports. Nous allons les classer par fonction en trois grandes catégories suivant qu'elles s'occupent de marchandise du navire, du courtage ou de la douane.

2.1 Le transitaire, intermédiaire entre la marchandise et le transporteur

2.1.1 Transporteur

Le transporteur prend en charge le transport de la marchandise par mer d'un port à un autre qu'il soit un armateur propriétaire ou non-propriétaire appelé affréteur.

Le transporteur doit mettre en place les conditions du bon état de navigation, le lieu où la marchandise sera posée et faire une attention au moment du chargement, à la manutention, l'arrimage et la surveillance de la marchandise durant son voyage ⁽⁵⁸⁾.

Sa responsabilité est présumée dès la prise en charge de la marchandise quant au respect des délais et au bon état des marchandises transportées ⁽⁵⁹⁾.

2.1.2 Le mandataire

Reçoit d'un mandant un ordre précis qu'il est tenu d'exécuter. Il ne répond que de ses propres fautes et n'est pas responsable des fautes commises pendant le transport. Ce n'est pas lui qui choisit le parcours et les moyens de transport.

À la différence du commissionnaire de transport, le mandataire limite son rôle à l'expédition, la réception et dans certains cas, à l'entreposage de la marchandise.

Il peut étendre son activité, mais dans le cas sa responsabilité n'est pas engagée dans les opérations où interviennent d'autres auxiliaires ou fournisseurs de services.

Le mandataire doit conseil et diligence à son donneur d'ordre : en particulier, s'il s'est produit des avaries, il doit faire les réserves dans les formes prévues pour préserver les recours de son mandant, mais là s'arrête son obligation de diligence ⁽⁶⁰⁾.

⁵⁸ BAUCHET P., le transport maritime, Economica édition, Paris, 1992, p 63.

⁵⁹ LEGRAND G., MARTINI H., le petit export, Dunod édition, Paris, 2009, p 16.

2.1.3 Le commissionnaire

C'est un prestataire de service qui assure la prise en charge d'une cargaison sous son entière responsabilité. Il exerce une responsabilité plus large que le mandataire. Il s'engage à transporter une marchandise d'un lieu à un autre, mais il est libre du choix des moyens. Il est responsable du transport vis-à-vis de son client alors que le mandataire n'est responsable que de ses seules fautes. L'Organisation de Transports Multimodaux (OTM) est un commissionnaire de transport qui se charge de l'ensemble de ces fonctions et organise le transport de bout en bout ⁽⁶¹⁾. Il est un partenaire complet de l'exportateur.

2.1.4 Le transitaire

Le transitaire constitue l'un des majeurs auxiliaires de transport maritime. Il est l'intermédiaire entre le chargeur (importateur ou exportateur) et le consignataire du navire, ou bien le représentant du chargeur dans le transport maritime de marchandises ⁽⁶²⁾. Sa fonction est de contrôler les opérations de chargement et de déchargement du navire, de contribuer à la rédaction du connaissement et de la liasse douanière et de signer les documents pour le compte de son mandant, de faire les opérations de groupage et de dégroupage, de régler les frets, de s'occuper à l'importation de dédouanement et de la réception. Au tramping, il a le choix du manutentionnaire et de la garde de la marchandise à quai.

Le transitaire s'engage uniquement à exécuter les instructions de son donneur d'ordre, en mettant en œuvre tous les moyens dont il dispose, et il ne répond que de ses propres fautes. C'est là ce qu'on appelle une « obligation de moyens » ⁽⁶³⁾.

Le recours à un transitaire vous permettra de réduire les délais de livraison et de services à la clientèle. Nombre de transitaires se spécialisent dans l'expédition vers certains pays, tandis que d'autres se concentrent sur certains types de produits ⁽⁶⁴⁾.

⁶⁰ Chevalier D., Duphil F., transporter à l'international, 4^e édition, FOUCHER édition, Vanves, 2009, p 110.

⁶¹ Belotti.J., transport international de marchandises, 5^e édition, Vuibert, Paris, 2015, p 66.

⁶² MERZOUG S., la place du transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya Bejaia, mémoire de magister, université Abderrahmane MIRA Bejaia, 2005, p 18.

⁶³ CNUCED/Train For Trade, Gestion moderne des ports, Copyright, United Nations, 2012. p 57.

⁶⁴ Write A., Guide pas-à-pas à l'exportation, Canada, 2008, p 32.

2.2 Les agents spécifiques du secteur maritime

2.2.1 Le consignataire

Est le plus important d'entre eux, il joue dans le port un rôle vis-à-vis de l'armement aussi important que celui du transitaire pour la marchandise. Si l'armateur n'est pas représenté par une succursale directe dans le port il délègue ses pouvoirs au consignataire qui devient l'interlocuteur du navire c'est-à-dire le représentant de l'armateur au port, qui prend en charge les formalités en rapport avec l'escale du navire, effectue les différentes déclarations (notamment navire, équipage, marchandises chargées, déchets, marchandises dangereuses... etc.)⁽⁶⁵⁾. Il effectue dans le port les opérations que le capitaine ne veut pas effectuer lui-même au niveau du navire.

On distingue deux catégories de consignataires : le consignataire du navire agissant pour le compte du transporteur et celui de la marchandise désignée par le propriétaire de celle-ci.

A. Le consignataire du navire

Est toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port ⁽⁶⁶⁾.

Il est en outre chargé d'accomplir les tâches suivantes :

- La réception et la livraison des marchandises ;
- La conduite administrative du navire « il annonce du navire à quai et il le met en relation avec la police des frontières (douane) » ;
- Le paiement des frais, droits et autres charges occasionnées par l'escale du navire ;
- Il collabore avec les acconiers.

⁶⁵ [http : //www.afd. fr/... /MLTC_CATRAM_etude_terminaux_conteneurs_Afrique_Ouest_et_Centre.pdf](http://www.afd.fr/.../MLTC_CATRAM_etude_terminaux_conteneurs_Afrique_Ouest_et_Centre.pdf) (page consultée le 19/03/2016 à 19 : 31).

⁶⁶ ARBI M., code maritime, édition El-malakia, 2000, p 105-106.

B. Le consignataire de la marchandise (le consignataire de la cargaison)

Il est considéré comme consignataire de cargaison, toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat des ayants droit sur la marchandise, s'engage moyennant une rémunération à prendre livraison des marchandises, et de répartir les marchandises entre les destinataires.

Le consignataire de la cargaison doit

- Accomplir avec soin ces obligations découlant de cargaison ;
- Veiller aux intérêts des ayants droit sur la marchandise et prendre les mesures, nécessaires pour sauvegarder leurs droits.

2.2.2 L'armateur

L'armateur est le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur d'un navire. Personne/Société qui arme un navire en lui fournissant matériel, vivres, combustible, équipage et tout ce qui est nécessaire à la navigation ⁽⁶⁷⁾. Il exploite le navire en son nom, qu'il soit ou non propriétaire. Son activité est le transport maritime des marchandises ou des passagers. Dans les ports où il n'est pas installé directement, l'armateur ⁽⁶⁸⁾ est en liaison directe avec un agent maritime consignataire, qui défend ses intérêts et agit en son nom, auprès de toutes les professions. Il est en relation avec les autres professions (transitaire et commissionnaires de transport, entrepreneurs de manutention, courtiers d'assurance ou assureurs, autorité portuaire... etc.) et les administrateurs (douane... etc.). L'armateur assume la responsabilité juridique des transports à effectuer.

2.2.3 Manutentionnaire (acconier)

Est un entrepreneur qui assure la manutention dans le port, il a comme fonction : embarquement, extra portage débarquement, réception, garde, livraison, arrimage, allotissement des marchandises ⁽⁶⁹⁾.

Cet entrepreneur agit pour le compte de celui qui requiert ces services, suite à des contrats, d'où il participe à la conférence des placements des navires qui se déroule chaque matin

⁶⁷ <http://www.regionpaca.fr.../mer...littoral/conseil-consultatif...mer/guide-des-métiers-de-la-mer.pdf> (page consultée le 29/03/2016 à 19 : 00).

⁶⁸ Le terme générique d'ARMATEUR désigne une profession, il n'est donc pas souhaitable de la définir comme un métier, car il se décline en plusieurs métiers.

⁶⁹ www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/acconier.html (page consultée le 04/04/2016 à 19 h 27).

(service acconage), il traite ainsi les navires depuis le rade, en gardant le contact avec le capitaine du bord.

L'acconier est responsable des dommages de toutes les opérations de manutentions, alors que sa responsabilité est limitée lorsqu'il approuve que la perte, le retard il avarie constaté à l'arrivée ne revient pas à lui.

2.3 Les courtiers, l'assurance et les commissionnaires en douane

2.3.1 Le courtier maritime

Le courtier maritime agit comme intermédiaire entre les chargeurs et les consignataires du chargement d'une part, et les amateurs ou transporteurs par mer d'une autre part.

Les principales tâches d'un courtier maritime sont :

- Prendre toute dispersion pour la mise à poste d'un navire ; son chargement et son déchargement ;
- La conduite en douane du navire et des marchandises pour l'exécution des formalités douanières, ainsi que le paiement des droits dus (les redevances).

A. Le courtier interprète

La fonction de courtier interprète consiste à assurer la mise en douane du navire, la traduction des écrits, la législation des documents, la certification des rapports de mer... etc. ⁽⁷⁰⁾. Le courtier interprète est considéré comme auxiliaire de la justice ou de la douane, souvent les deux à la fois.

B. Le courtier d'affrètement

Un courtier est considéré comme une société de comptage international, son rôle consiste à mettre en relation deux sociétés généralement l'exportateur qui veut affréter un navire avec des armateurs ou des fréteurs, et s'arrêter au moment où ces deux entreprises concluent un contrat ⁽⁷¹⁾.

⁷⁰ MERZOUG S., Op cit, p 19.

⁷¹ MIVILLE-DE CHENE K., guide du commerce international, Centre de Formation en Commerce International CFCI, 2014, p 32.

2.3.2 Les assurances

La marchandise transportée par voie maritime doit être assurée par l'importateur et l'exportateur, afin d'éviter tous les aléas comme les pertes, les vols, les incendies... etc.

L'assurance est une opération par laquelle une personne, l'assureur s'engage à indemniser une autre personne, l'assuré en cas de réalisation d'un risque.

L'assureur doit être informé d'un certain nombre de renseignements, pour apprécier les risques en fonction de la couverture demandée. Les renseignements qui doivent être fournis par l'assuré en matière d'assurance maritime sont relatifs à la nature de la marchandise, le mode d'embarquement, le nombre, le poids et la qualité expédiée des colis, les caractéristiques du navire (nom, pavillon, âge...).

Donc le rôle de l'assurance transport consiste à procurer aux professionnels du transport, armateur transporteurs aux chantiers de construction, aux industries, et commerçants une protection efficace contre risque de perte d'avaries que court un navire, aéronefs et marchandises et de fournir une sécurité d'autant plus indispensable à leurs entreprises que les capitaux engagés sont considérables.

2.3.3 Les commissionnaires en douane

On définit d'abord la douane : c'est l'un des intervenants les plus importants dans le dédouanement de la marchandise, que ce soit à l'import ou à l'export. La douane est une administration qui joue un rôle multiple qui découle des tâches qui lui confiées. Elle doit être capable de constituer un levier de création de valeurs au sein de l'entreprise primo-exportatrice actrice de la production industrielle manufacturière ⁽⁷²⁾.

Le commissionnaire en douane : c'est une personne physique ou morale qui en, vertu d'un agrément de l'administration des douanes accomplit les formalités d'import et d'export pour le compte de son mandant, auprès de cette administration, en fait par formalité, il faut entendre la conduite en douane de la marchandise, à la différence de la mise en douane du navire qui est effectué par un courtier ⁽⁷³⁾.

⁷²DAILLY MOISE D., logistique et transport international de marchandises, 1^{ère} édition, L'Harmattan, Paris, 2013, p415.

⁷³LEGRAND H., MARTINI H., gestion des opérations import-export, Dunod, Paris, 2008, p 5.

3. Le rôle du port :

Le port est un centre de production des biens et services, il a un impact sur l'économie locale, régionale et nationale, il peut donc avoir un impact macroéconomique et microéconomique. À ces deux finalités de base, s'ajoutent généralement des finalités complémentaires, création de richesses, de flux de revenus, valeur ajoutée, emplois et fiscalité.

3.1 D'un point de vue d'une approche micro-économique :

Notamment dans les pays ultralibéraux on considère que le port doit être la meilleure contribution possible aux échanges commerciaux et que la meilleure façon d'y parvenir est obtenue quand l'État n'intervient pas, laissant aux « forces du marché » le soin de tout régler, du financement des installations au choix des modalités de fonctionnement du port, ce qui permet de réaliser un coût de passage minimum total de la marchandise qui bénéficie aux acteurs économiques utilisant la logistique de passage par le port.

3.2 D'un point de vue d'une approche macro-économique :

Plus volontariste, parfois est basée sur la conviction que la finalité du port pour le pays doit primer sur les finalités individuelles de chaque acteur. On considère que le port doit apporter la meilleure contribution possible au développement du pays, ce qui s'obtiendra en recherchant le coût de passage minimum total de la marchandise. Elle permet aussi de rendre compte d'arbitrage de long terme ⁽⁷⁴⁾.

Dans cette recherche de coût de passage minimum de la marchandise est en effet une finalité commune aux deux approches décrites, qui sont l'une et l'autre appliquée de par le monde. En effet le poids conditionne le prix à payer par les ressortissants de l'État du port pour les biens importés destinés à la consommation directe et les matières premières nécessaires à la production des biens. Il pèse également sur les prix de vente des exportations. Donc le port joue un rôle essentiel non seulement pour le commerce extérieur, mais au-delà, pour l'ensemble de l'économie et le niveau de vie des citoyens.

3.3 La valeur ajoutée :

Sont également un lieu privilégié où s'effectuent les prestations de services complémentaires qui apportent une valeur ajoutée au produit transporté et concourent ainsi

⁷⁴ CNUCED/Train For Trade, Gestion moderne des ports, Copyright, United Nations 2012, p 49.

à mieux satisfaire les besoins, toujours plus exigeants du commerce. L'activité des ports contribue donc à l'indépendance économique des nations, élément déterminant de leur indépendance politique. Ils ont un rôle stratégique à jouer qui est essentiel pour leur commerce.

Il faut localiser la valeur ajoutée et les différentes méthodes d'un port à l'autre sans cause d'une confusion considérable, on distingue à cet égard trois sources de production de valeur ajoutée ⁽⁷⁵⁾ :

3.3.1 La valeur ajoutée liée à la fonction portuaire :

Au sens strict, services fournis sur place au navire et à la marchandise par les différentes fonctions portuaires, remorqueurs, manutentionnaires... etc. situés dans la localité où est implanté le port assurant des prestations de service aux navires et à la marchandise, et sans lesquels ces derniers ne pourraient pas utiliser le port ce sont les effets directs ou primaires produits par les opérations portuaires.

3.3.2 La valeur ajoutée résultant de la localisation d'activités :

Autres que participant directement à la fonction portuaire, et en particulier industrielle, que ne se trouveraient pas localisées là où elles trouvent s'il n'y pas de port maritime. C'est à tort qu'on dénomme parfois ces effets indirects ou secondaires.

3.3.3 La valeur ajoutée induite :

Elle tient à l'effet multiplicateur de la valeur ajoutée produit par les activités primaires et secondaires, la valeur ajoutée induite est le fait d'une circulation de valeur ajoutée direct dans l'économie, elle peut être saisie également en amont des effets directs.

Enfin on doit prendre en compte la valeur ajoutée des industries parfois fortes éloignées du port qui ont développé leurs marchés grâce à l'existence du port, lequel leur a permis de réduire les coûts de transports de leurs intrants ou de leurs productions.

3.4 Création d'emploi :

Le port est comme un grand pourvoyeur d'emploi. À égard, on peut distinguer deux types d'emplois créés par le port :

⁷⁵ GROSDIDIER DE MATONS J., Droit, économie et finance portuaires, édition IPER, 1999, p 582.

3.3.1 Emplois directs :

Il concerne les postes d'emplois créés et offerts dans l'enceinte portuaire, le port regroupe une population diversifiée visant du transport maritime telle que les armateurs, consignataires, transitaires et ceux qui se situent dans l'administration portuaire, ce sont des emplois directs.

3.3.2 Emplois indirects (induits) :

Ces emplois sont liés aux postes offerts et créés par les entreprises et agglomérations installées à proximité du port et ayant des relations avec ce port, en d'autres termes « c'est la vie dans l'enceinte portuaire sur les quais qui se prolonge au-delà dans la ville à l'intérieur des banques, des offices d'assurances et des magasins ⁽⁷⁶⁾ ».

3.5 La fiscalité :

La présence d'un port dans un pays génère des revenus assez considérables, cela est dû aux revenus de taxation. Vu que le trésor public tire profit de l'existence des parts des ressources prévenant des taxes et impôts s'appliquant à ces ports.

Deux catégories d'impôts s'appliquent aux ports, les impôts liés à la production qui est indirecte (droits de douanes, taxes à la valeur ajoutée... etc.) et les taxes directes sous forme de l'impôt sur le chiffre d'affaires, sur les bénéfices industriels et commerciaux. Normalement, l'impôt sur les bénéfices prélevés sur les résultats et passés dans un compte de profits et pertes, le régime fiscal varie d'une législation portuaire à une autre ⁽⁷⁷⁾.

Ces ressources peuvent se répercuter d'une manière directe ou indirecte sur le développement de la région où se situe le port et même sur le port lui-même, cela est dû à la méthode de redistribution de ces revenus et ressources, par exemple l'élargissement de capacité de l'infrastructure portuaire ou bien l'ouverture des autres accès au port.

L'exonération fiscale peut avoir un impact néfaste et peut introduire d'importantes distorsions lorsque différentes installations se font concurrence pour la présentation du service semblable, l'une étant exemptée de l'impôt et l'autre y étant assujettie. Ainsi de différents terminaux à conteneurs exploités dans le même port, l'un étant exploité en régie par l'organisation portuaire (exempté de l'impôt) et d'autre étant exploité par une

⁷⁶ MOHAMED CHERIF F., l'activité portuaire et maritime en Algérie : problèmes et perspectives, OPU, 2004, p 54.

⁷⁷ Sahli A., IKHLEF O., Op cit, p 36.

entreprise privée (assujettie à l'impôt), ou lorsque différents types de trafics et de cargaison sont taxés ou non.

Un grand nombre de ports service ne paient pas d'impôt sur la manutention et le stockage des marchandises, alors que dans les ports propriétaires, ces activités relèvent d'entreprises privées payant des impôts. Ces exemptions fiscales représentent d'importances subventions occultes parfois plus élevées que les subventions ouvertes dont bénéficient les ports propriétaires.

Pour cela les ports constituent, aujourd'hui, les places fortes de l'économie des nations disposant d'une façade maritime et sont les véritables poumons du commerce extérieur, tant pour ce qui est de l'approvisionnement des biens dont la production nationale est insuffisante, que pour les exportations nécessaires au développement de leur économie. Le port joue, en effet un rôle essentiel comme l'opérateur foncier permettant à des entreprises fortement tributaires des logistiques maritimes d'approvisionnement de s'y implanter et d'optimiser ainsi les coûts de production.

Chapitre III

Les échanges internationaux
en Algérie

Après avoir présenté les notions théoriques relatives aux échanges internationaux et l'activité portuaire, nous allons aborder dans la première section l'évolution des échanges extérieurs de l'Algérie, et dans la seconde les échanges internationaux dans les ports algériens.

Section 01 : L'évolution des échanges extérieurs de l'Algérie

Dans cette section, on va parler des échanges internationaux en Algérie durant les quatre dernières années ainsi que leur structure à l'import et à l'export.

1. Tendance générale :

L'économie algérienne une économie ouverte depuis 1993 qu'est fortement dépendante des échanges internationaux. Le commerce extérieur de l'Algérie représente deux (2) tiers du PIB⁽⁷⁸⁾. La balance commerciale algérienne a vu son excédent diminuer fortement depuis 2012.

Les résultats globaux obtenus en Algérie suite à la réalisation des échanges extérieurs pour l'année 2013, ont fait apparaître un excédent de la balance commerciale de 9,94 milliards de dollars US, soit une baisse de 11,54 milliards de dollars US par rapport à l'année 2012 ⁽⁷⁹⁾. Cette tendance est due à un accroissement des importations et une diminution des exportations enregistrés durant la période suscitée.

Le commerce extérieur algérien a réalisé pendant l'année 2014 ⁽⁸⁰⁾ :

- Un volume des importations de 43,84 milliards de dollars US, une augmentation de 4,55 % par rapport aux résultats de la même période 2013.
- Un volume global des exportations de 50,65 milliards de dollars US, une baisse de 1,44 % par rapport aux résultats de l'année 2013.

Cela s'est traduit par un excédent de la balance commerciale durant l'année 2014 de 5,39 milliards de dollars US contre 6,6 milliards de dollars US pour la même période 2013.

Durant l'année 2015, l'Algérie a enregistré une baisse de la balance commerciale de 10,33 milliards de dollars US, contre une augmentation de 5,39 milliards de dollars US pendant l'année précédente.

⁷⁸ Moyenne 2012-2015, rapport de l'OMC, 2012.

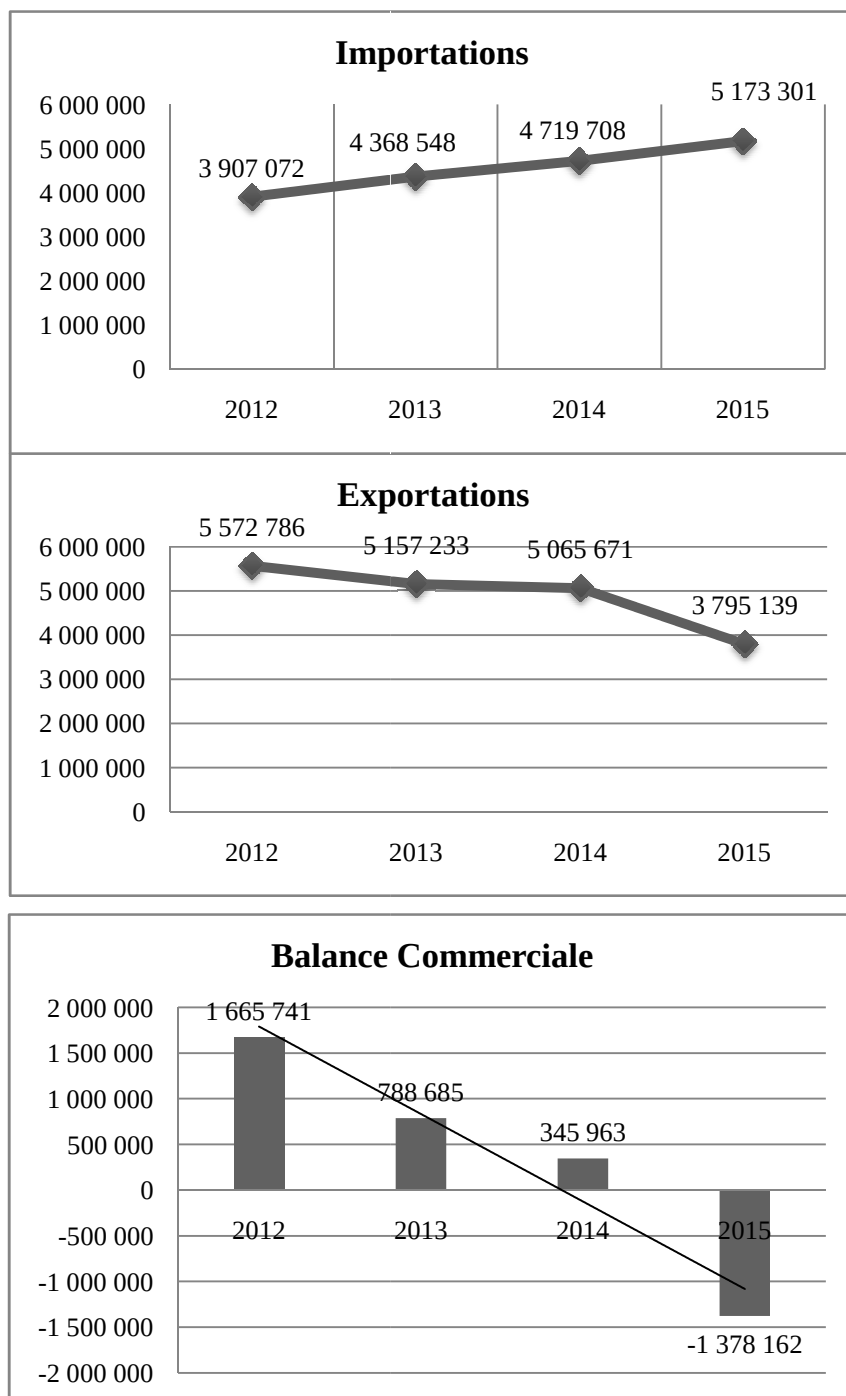
⁷⁹ Statistiques du Commerce extérieur de l'Algérie pour l'année 2013.

⁸⁰ Idem année 2014.

Cela se traduit par une diminution drastique des exportations d'hydrocarbures, qui représentent la quasi-totalité des exportations algériennes. Avec la chute des cours du pétrole, les recettes ont fortement baissé. Les importations ont diminué en 2015 à un rythme moins élevé que celui des exportations.

Graph N° 01 : Évolution du commerce extérieur de l'Algérie durant la période 2012-2015⁽⁸¹⁾:

Unité : Dinars algérien



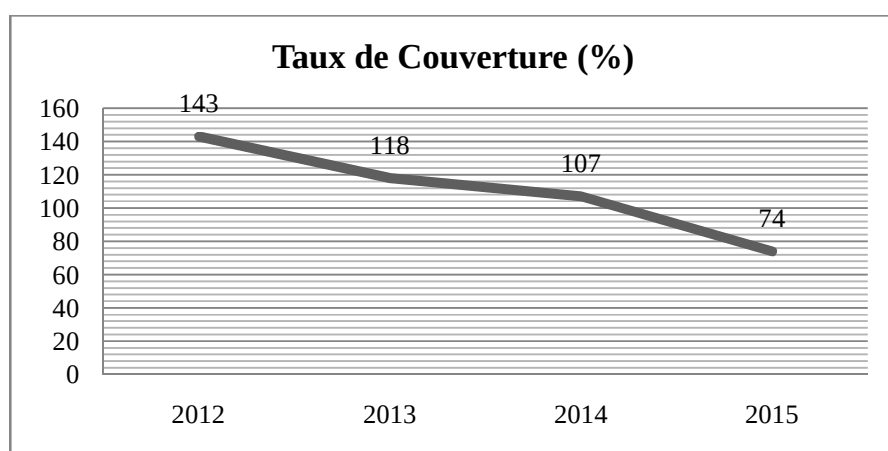
⁸¹ ANNEXE 1.

En d'autres parts, en termes de couverture des importations par les exportations, l'Algérie a enregistré en 2013 un taux de 118 % contre 143 % durant l'année 2012.

L'excédent chiffré en 2014, dégage un taux de couverture des importations par les exportations de 107 % contre 118 % en 2013.

Cependant en 2015, la tendance à la baisse plus rapide pour les exportations s'est répercutée sur le taux de couverture des importations par les exportations qui est passé de 107 % en 2014 à 74 % en l'année 2015 ⁽⁸²⁾. Comme le représente le graphe suivant :

Graphes N° 02 : Graphe représentatif l'évolution des taux de couverture de l'Algérie



Source : établis par nous même à l'aide des statistiques du Ministère du Commerce.

Globalement, la balance commerciale de l'Algérie demeure fragilisée, car elle dépend de la conjoncture internationale des matières premières à l'export pour les hydrocarbures, et à l'import pour les produits de base.

⁸² Statistiques du Commerce extérieur de l'Algérie pour l'année 2015.

2. Structure des échanges extérieurs

2.1 Trafic à l'importation

Les importations en Algérie ont connu une hausse de plus de 8,89 % en 2013 par rapport à l'année 2012, passant de 50,37 milliards de dollars US à 54,85 milliards de dollars US.

Les groupes de produits répartis pendant l'année 2013 fait déduire à travers (le tableau n°2 en annexe 2) ⁽⁸³⁾ des hausses pour les groupes biens d'équipements ⁽⁸⁴⁾ de 19,69 %, biens de consommation non alimentaire de 12 % et les biens alimentaires avec une proportion de 6,18 % par rapport à l'année 2012.

Concernant le groupe des biens destiné à l'outil de production ⁽⁸⁵⁾, la valeur des importations reste relativement constante avec une proportion de 17,47 %.

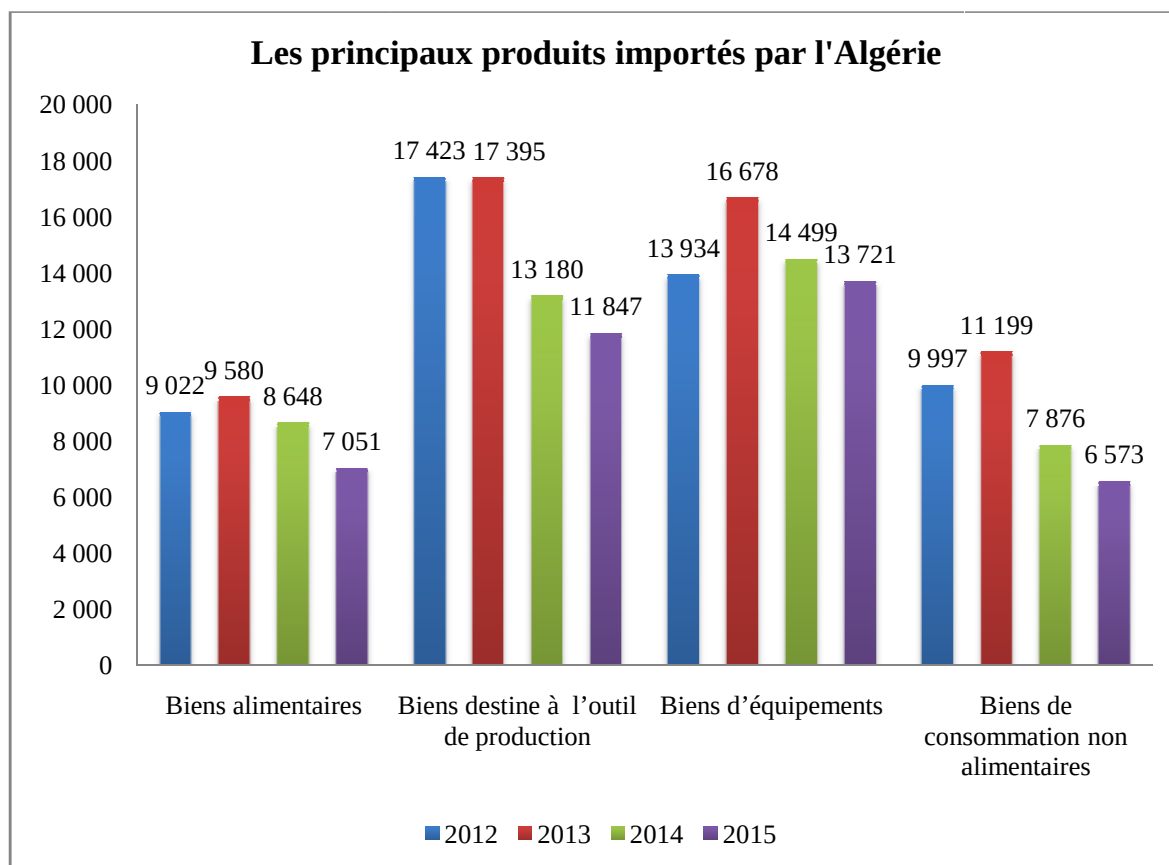
Au cours de l'année 2014, la répartition des importations par groupes de produits a marqué des hausses pour les biens alimentaires (17,59 %), les biens d'équipement (14,23 %). Et au contraire, des baisses pour les biens de consommation non alimentaire (- 7,65 %) et des biens destinés à l'outil de production de (-3,93 %).

Une baisse des importations algériennes de 11,34 % en 2015 par rapport à 2014, passant de 44,2 à 39,19 milliards de dollars US. Et elle a connu aussi des baisses dans leur répartition par groupe de produits pour les biens d'équipement de 5,37 %, les biens destinés à l'outil de production de 10,11 %, pour les biens alimentaires de 18,47 %, et enfin pour les biens de consommation non alimentaire 16,54 %.

⁸³ ANNEXE 02.

⁸⁴ Les biens d'équipements : Sont constitués essentiellement, de véhicules de transport de personnes et de marchandises, des turboréacteurs et turbopropulseurs et des appareils électriques pour la téléphonie.

⁸⁵ Biens destinés à l'outil de production : Il s'agit surtout des matériaux de construction [barres en fer ou en acier, tubes, bois, etc....] ainsi que les huiles destinées à l'industrie alimentaire.

Graphes N° 03 : Évolution des produits importés par l'Algérie⁽⁸⁶⁾

2.2 Trafic à l'exportation

Durant l'année 2013, les hydrocarbures ont représenté une part importante dans les exportations algériennes, avec une part de 96,72 % du volume global des exportations, et une baisse de 8,67 % par rapport à 2012.

Les exportations hors hydrocarbures, qui restent toujours marginales, avec seulement un volume global des exportations de 3,28 %, soit l'équivalent de 2,16 milliards de dollars US, dont ils ont enregistré une hausse de 5 % par rapport à 2012.

Les groupes de produits exportés en dehors des hydrocarbures sont constitués essentiellement par, des demi-produits, soit une part de 2,44 % du volume global des exportations, équivalent de 1,61 milliard de dollars US, des biens alimentaires avec une part de 0,61 %, soit 402 millions de dollars US, des produits bruts d'une part de 0,17 %, soit en valeur absolue de 109 millions de dollars US et enfin des biens d'équipements industriels et des biens de consommation non alimentaires avec des parts respectives de 0,04 % et 0,03 %.

⁸⁶ ANNEXE 2.

Dans la structure des exportations algériennes, durant l'année 2014 les hydrocarbures continuent à représenter l'essentiel de ces ventes à l'étranger avec une part de 95,83 % du volume global des exportations, et une légère augmentation de 0,44 % par rapport à la période 2013.

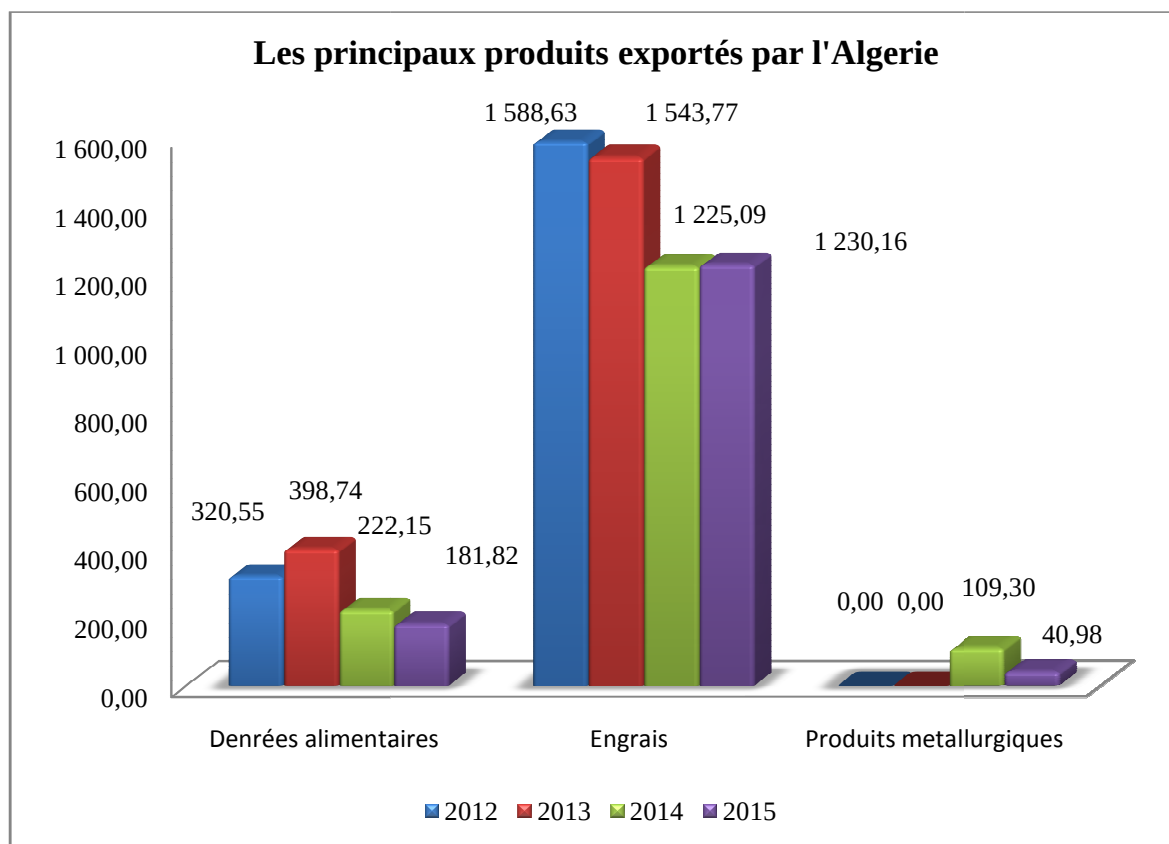
Quant aux exportations hors hydrocarbures, elle reste toujours marginale, avec une part de 4,17 % du volume global des exportations, soit une valeur de 2,05 milliards de dollars US. Ce qui fait une augmentation de 5,36% par rapport à l'année 2013.

Les principaux produits hors hydrocarbures exportés durant l'année 2014, sont représentés essentiellement par le groupe demi-produits d'une part de 3,5 % du volume global des exportations, soit une valeur de 1,72 milliard de dollars US, le groupe biens alimentaires vient en seconde position avec une part de 0,47 % soit 231 millions de dollars US suivis par les groupes produits bruts et les biens d'équipements industriels avec les parts respectives de 0,17 % et 0,02 % soit en valeurs absolues respectives 84 et 10 millions de dollars US et enfin le groupe des biens de consommations non alimentaires avec une part de 0,01 %.

En 2015, les hydrocarbures algériens représentent une part de 94,56 % du volume global des exportations, soit une diminution de -1,34 % par rapport à 2014.

Concernant les exportations hors hydrocarbures, elles restent toujours marginale, avec une proportion de 5,44 % du volume global des exportations ce qui fait une valeur de 1,57 milliard de dollars US. Elles ont enregistré une diminution de 30,75% par rapport à 2014.

Les principaux produits hors hydrocarbures exportés sont représentés essentiellement par le groupe demi-produits d'une part de 4,43 % du volume global des exportations soit d'une valeur de 1,02 milliards de dollars US, le groupe biens alimentaires vient en seconde position avec une part de 0,67 % soit 193 millions de dollars US suivis par le groupe produits bruts d'une part de 0,27 % soit en valeur de 77 millions de dollars US. Suivi par le groupe bien d'équipements industriels avec une proportion de 0,05 % et enfin le groupe bien de consommations non alimentaires avec une part de 0,03 %.

Graph N° 04 : Évolution des produits exportés par l'Algérie ⁽⁸⁷⁾

Source : établis par nous même à l'aide des statistiques du Ministère du Commerce

Donc le trafic algérien se caractérise par un déséquilibre entre les importations et les exportations. L'Algérie est un pays mono-exportateur, par la dominance des hydrocarbures dans les exportations.

⁸⁷ ANNEXE 3.

Section 02 : les échanges internationaux dans les ports algériens

Dans cette section, nous allons présenter les ports algériens et faire une étude comparative des échanges internationaux entre trois ports algériens.

1. Présentation des ports algériens :

Les ports ont beaucoup d'importance au fonctionnement des activités économiques et sociales, ils sont considérés comme des espaces économiques stratégiques et des lieux de transit des passagers et de diverses marchandises dans les meilleures conditions, les ports étant des composants essentiels dans la chaîne du transport maritime de marchandises.

Les ports algériens se situent dans le nord du pays, unique débouché sur la mer. On comptait onze (11) ports de commerce, dont huit (8), à prépondérance de trafic marchandises générales (Alger, Oran, Annaba, Ghazaouet, Djen-Djen, Mostaganem, Ténès, et Dellys) et trois (3) spécialisés dans le trafic hydrocarbures (Arzew, Skikda, Bejaia) fait transiter actuellement plus de 95 % du commerce extérieur du pays.

Les Entreprises Portuaires au nombre de dix (10) puisque l'Entreprise Portuaire d'Alger gère les ports d'Alger et de Dellys, sont des entreprises publiques économiques ayant le statut de société par actions (SPA).

Tableau N° 03 : tableau représentatif la position géographique et les caractéristiques de chaque port algérien

Région	Wilaya maritime	Ports	Caractéristiques du port
Centre	ALGER	Alger	• Spécialisé dans le trafic marchandises générales. • Port mixte (pêche plaisance+ commerce)
		Dellys	• Spécialisé dans le trafic marchandises générales. • Port mixte (pêche+plaisance+ commerce)
	TENES	Ténès	• Spécialisé dans le trafic marchandises générales. • Mixte (pêche+plaisance+ commerce)
Ouest	TELEMCEN	Ghazaouet	• Spécialisé dans trafic marchandises générales. • Port mixte (pêche+commerce)
	MOSTAGANEM	Mostaganem	• Spécialisé dans trafic de marchandises générales. • Port mixte (pêche+commerce)
	ORAN	Oran	• Spécialisé dans le trafic de marchandises générales. • Mixte (pêche +plaisance +commerce)
		Arzew	• Spécialisé dans trafic hydrocarbures. • Port mixte (commerce+pêche + plaisance)
Est	BEJAIA	Bejaia	• Spécialisé dans le trafic hydrocarbures • trafic marchandises générales. • Port mixte (pêche+commerce)
	JIJEL	Djen-Djen	• Spécialisé dans le trafic marchandises générales. • Port mixte (pêche+commerce)
	SKIKDA	Skikda	• Spécialisé dans le trafic hydrocarbures. • Port mixte (pêche+commerce).
	ANNABA	Annaba	• Spécialisé dans trafic marchandises générales. • Port mixte (pêche+commerce)

Source : HADJ Abderrahmane Saida, Op cit, p 13

Depuis l'indépendance de l'Algérie, ces ports n'ont pas évolué, malgré qu'ils détiennent une place stratégique importante étant donné qu'y transitent 95 % des échanges commerciaux. Les ports algériens ont connu une gestion étatique et ont continuellement « souffert du manque d'investissement et de l'abus de la part des sociétés nationales qui sont les principaux chargeurs » ⁽⁸⁸⁾. L'investissement public dans ce secteur n'a concerné que les ports pétroliers importants pour l'économie nationale vu la rente que génèrent les hydrocarbures. Tandis que les ports polyfonctionnels accusent un retard important. Ils sont confrontés à différents problèmes notamment celui de l'état des infrastructures. Ce sont des ports de la première génération. Ils sont simplement des points de rupture de charge et non pas des places logistiques ⁽⁸⁹⁾, qui ont été construits au début de la colonisation française et sont incompatibles avec l'évolution actuelle caractérisée par de grands navires et par l'inter modalisme.

Cependant, le rendement portuaire algérien est le plus faible en méditerranée ⁽⁹⁰⁾, notamment en raison du sous-équipement des terminaux, l'incidence de l'infrastructure obsolète, de la mauvaise gestion de stockage, et des faibles tirants d'eau. Pèse lourdement sur l'économie du pays, auquel s'ajoutent des équipements d'exploitation inadaptés, expliquant ainsi la faiblesse des rendements, les défaillances sur le plan des superstructures sont aussi lourdes de conséquences imposant aux navires des longs séjours à quai, les attentes prolongées sur rade, les goulots d'étranglement très contraignants et surtout, très chers.

La faiblesse des capacités de déchargement et de la bureaucratie sont parmi les raisons qui ont conduit à la détérioration de la qualité de service, de la productivité et de la compétitivité prix.

Effectivement, ces faiblesses dans la chaîne logistique font du transport de marchandises vers l'Algérie l'un des plus coûteux du bassin méditerranéen.

Conscient de son retard, l'État algérien semble vouloir renouveler le rôle de ces ports comme outils de son insertion mondiale.

⁸⁸ MOHAMED-CHERIF F., l'économie maritime algérienne et Euro méditerranée, revue maritime, N° 483, 2008, p 58.

⁸⁹ MOHAMED-CHERIF F., les ports algériens à l'heure de désengagement de l'État, revue maritime N° 480, 2007, p 2.

⁹⁰ TADJINE R., AHMED ZAID M., article capacité logistique et gouvernance des ports algériens, p 3.

2. Étude comparative entre les ports algériens :

Pour entamer notre étude comparative des échanges internationaux dans les ports algériens, nous avons choisi que l'analyse se fasse entre le port de Bejaia, le port de Skikda et le port de Djen-Djen.

Avant de commencer notre analyse comparative, on va d'abord essayer de décrire brièvement les ports choisis.

A. Le port de Bejaia :

le port de Bejaia est un port de commerce international. Le port est avant tout un port de commerce recevant des navires venants de l'étranger ou d'un port national avec une profondeur de quai variant entre 6 et 9 m. Aujourd'hui, la principale activité du port est l'exportation des hydrocarbures ainsi que le trafic de marchandises générales. Le port de Bejaia est l'un des ports les plus importants de l'Algérie, il figure parmi les ports les plus dynamiques du pays.

Le choix de ce port dans cette étude comparative dont il représente l'entreprise où on a effectué notre stage pratique, et il occupe la 1^{ère} place au niveau national en terme du trafic des marchandises diverses en 2014.

B. Le port de Djen-Djen :

Le port de Djen-Djen est le dernier port commercial construit en Algérie après l'indépendance, et considéré comme le plus important ouvrage portuaire en méditerranée en termes d'espace et eau profonde.

Il est à signaler que le port de Djen-Djen et le port de Bejaia ont été désigné par les autorités algériennes pour participer à la nouvelle initiative de l'Union Européenne portant création des autoroutes de la mer (ADM) dont le but est d'augmenter les échanges intermodaux entre les ports de la rive Nord et Sud de la Méditerranée.

Ce port a été choisi du faite qui se situe à proximité du port de Bejaia et aussi l'un des ports qui est réputé en Algérie.

C. Le port de Skikda :

Le port de Skikda constitue un maillon essentiel du Pôle intégré de la plateforme industrielle d'hydrocarbures de Skikda. Il assure la livraison des produits d'hydrocarbures

raffinés, gazeux, les aromatiques et de pétrole brut et dérivé ainsi que marchandises diverses. On a choisi ce port, car il est classé le 1^{er} au niveau de l'Algérie dans le trafic hydrocarbures en 2014.

L'étude comparative est faite suivant les différents critères à savoir :

- Le trafic portuaire ;
- Le trafic par mouvement de navigation ;
- Le trafic par pays de provenance et de destination ;
- La qualité de service.

Notre étude portera sur des statistiques de l'année 2014 et en tonnage ce qui signifie que l'on s'intéresse au volume global de marchandises à l'entrée et à la sortie dans les ports étudiés.

2.1 Trafic portuaire :

Pour faire une analyse du trafic au sein des entreprises portuaires citées, il ya lieu de faire une analyse au niveau des échanges effectués par la voie maritime.

2.1.1 Trafic global :

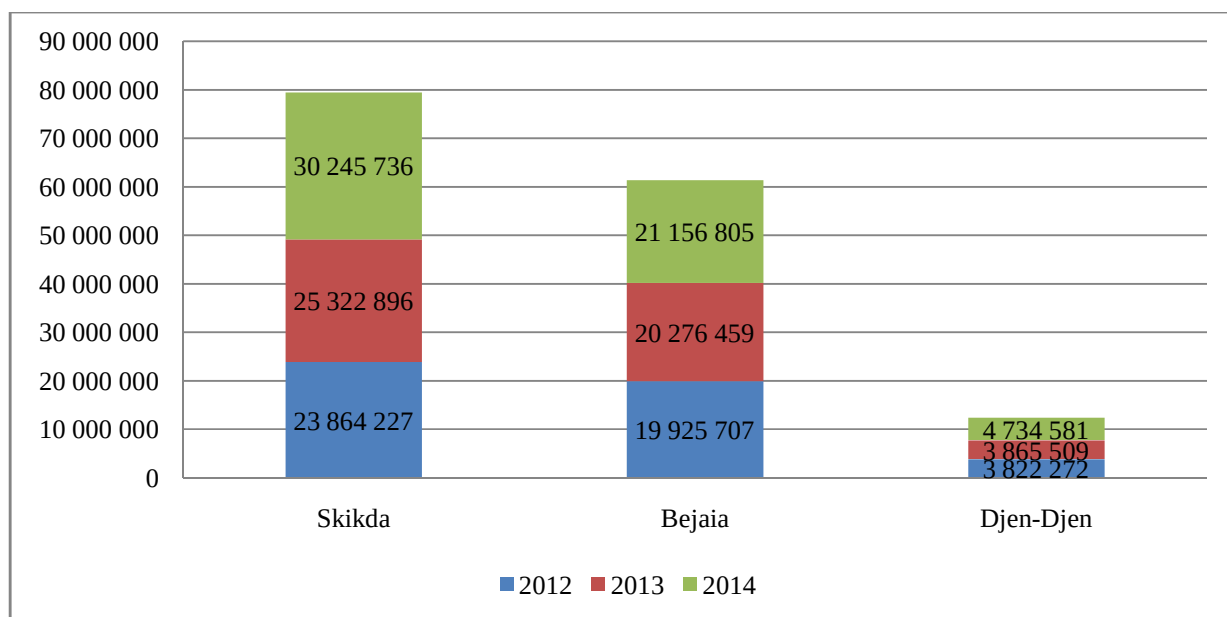
Pour pouvoir comparer le trafic général entre ces ports, nous allons présenter les données du tableau n° 04 par un histogramme.

Tableau N° 04 : Tableau représentatif le trafic global des trois ports

En Tonnes

Ports	Rubriques	2012	2013	2014
Port de Bejaia	Débarqués	10 618 525	11 424 286	11 773 839
	Embarqués	9 307 182	8 852 173	9 382 966
	Total	19 925 707	20 276 459	21 156 805
Port de Djen-Djen	Débarqués	3 819 572	3 835 511	4 711 216
	Embarqués	2 700	29 998	23 365
	Total	3 822 272	3 865 509	4 734 581
Port de Skikda	Débarqués	5 372 100	6 082 141	5 369 620
	Embarqués	18 492 127	19 240 755	24 876 116
	Total	23 864 227	25 322 896	30 245 736

Source : annuaires statistiques 2014 des 3 ports

Graphe N° 05 : Histogramme représentatif le trafic global

Source : Établi par nous même à l'aide du tableau N° 04

À partir de cet histogramme, nous pouvons constater que les trois ports ont connu une progression appréciable dans leurs trafics globaux durant les 3 années 2012, 2013, 2014.

N'empêche que le port de Skikda à réaliser durant l'année 2014 un record dans le volume d'activité en dépassant 30 millions de tonnes, suivi par le port de Bejaia avec un volume de plus de 21 millions de tonnes et viens en 3^e position le port de Djen-Djen qui a enregistré un volume qui s'élève à plus de 4 millions de tonnes.

2.1.2 Trafic par type de marchandises :

Pour mieux évaluer le trafic portuaire par type de marchandises diverses au niveau des 3 ports on a procédé à l'étude de celui-ci au tonnage représenté dans le tableau suivant :

Tableau N° 05 : tableau représentatif le trafic par type de marchandise en 2014

En Tonnes

	Port de Bejaia			Port de Djen-Djen			Port de Skikda		
	Importations	Exportations	Total	Importations	Exportations	Total	Importations	Exportations	Total
Produits agricoles & denrées alimentaires	7 084 053	0	7 084 053	1 937 613	2 900	1 940 513	1 476 826	3 895	1 480 721
PRODUITS PÉTROLIERS	1 223 130	8 657 295	9 880 425	90 767	0	90 767	1 275 428	24 685 670	25 961 098
Produits Métallurgiques	1 015 210	0	1 015 210	541 290	0	541 290	1 199 526	0	1 199 526
Minéraux et matériaux de construction	1 047 582	0	1 047 582	1 453 160	12 850	1 466 010	338 747	0	338 747
Engrais et produits chimiques	375 860	0	375 860	8 050	0	8 050	43 395	6 513	49 908
Marchandises diverses	1 028 004	280 740	1 308 744	632 336	7615	689 951	1 035 898	180 038	1 215 936
Total	11 773 839	9 382 966	21 156 805	4 711 216	23 365	4 734 581	5 369 620	24 876 116	30 245 936

Source : annuaires statistiques 2014 des 3 ports

Ce tableau nous montre que le port de Skikda à réalisé un volume de 30 millions de tonnes sur 3 ans cela s'explique par :

Le port a connu une progression de 19,44 % par rapport en 2014 à l'année précédente. Cette progression est due à la montée enregistrée pour la majorité du trafic de marchandises générales, ainsi que le trafic hydrocarbures et qui ont évolué comme suit :

- Le trafic hydrocarbures continus sa progression à la reprise raffinages notamment

les topping 1 et 2, ceci est traduit par une amélioration de 17 % des hydrocarbures raffinés.

Par ailleurs, la mise en activité du méga train a permis une augmentation importante des hydrocarbures gazeux.

Quant au pétrole brut, il est transformé en totalité à cause surtout de l'arrêt prolongé des deux bouées de chargement en offshore (SPM). Et la part des hydrocarbures raffinés représente 83 %, dans le trafic total des hydrocarbures, et 17 % pour les produits gazeux dans le port de Skikda.

Les importations des hydrocarbures sont de l'ordre de 1 275 428 tonnes et sont constituées à 99 % des produits raffinés (essence super, gaz oïl et BRI... etc.).

- Le trafic marchandises générales représente 34 % du trafic global, basé

essentiellement sur l'importation des équipements et matériels destinés aux différents projets de développement (machines, moteurs, appareils, transactions spéciales). Les biens d'équipements représentent 28 % du trafic marchandises générales.

Les matériaux de construction ne représentent que 1,12 % du trafic de marchandises générales. Les produits métallurgiques quant à eux représentent une faible proportion en comparaison au port de Bejaia, suite essentiellement à la substitution aux importations de certains clients du port de Skikda par la production locale suivie à la création de leur propre usine en Algérie.

Comme nous venons de le dire que le port de Bejaia occupe la deuxième place après le port de Skikda en termes de volume global. Cela on peut l'expliquer par :

Le trafic du port de Bejaia en ce qui concerne les produits agricoles et denrées alimentaires est beaucoup plus important en le comparant à celui des deux autres ports Skikda et

Djen-Djen, et qui s'élève à 7 084 053 tonnes comme indique le tableau ci-dessus (tableau N° 04).

Le volume des importations au port de Bejaia à augmenter de 5 % quant aux exportations ont régressé de 4 % par rapport à l'année écoulée ⁽⁹³⁾.

Le volume réalisé est dû à :

- L'augmentation de la quantité importée de céréales qui représente 36,5 % du trafic marchandise hors hydrocarbures.
- Le blé a connu une augmentation durant l'année 2014 avec un taux de croissance considérable de 18 %.
- Le trafic de sucre s'est établi à plus de 2 millions de tonnes durant la même année.
- Le bois à son tour représente un des plus importants trafics du port, a enregistré une légère baisse en 2014. Qui est dû aux situations de congestion que le port connaît fréquemment ponctuées par le défaut d'enlèvement qui a causé la saturation du terminal à bois.

On constate aussi que la part des hydrocarbures représente près de 47 % du total de son trafic qui est dû à une croissance qu'a connue le port à l'import et à l'export. Mais une part qui reste inférieure à celle du port de Skikda.

Quant aux produits et marchandises divers, le port de Bejaia est en première position avec une part de 1 308 744 tonnes qui est due au volume importé par ce port. Suivi par le port de Skikda avec un volume de 1 215 936 tonnes et en dernière position le port de Djen-Djen avec un total de 689 951.

Le port de Djen-Djen vient en troisième position après le port de Skikda et de Bejaia en termes de trafic global composé essentiellement des minéraux et matériaux de construction dont il a réalisé un volume important dans ce type de marchandises en comparaison avec les deux autres ports.

Ce volume est dû principalement à :

⁹³ Rapport annuel & statistique, l'Entreprise Portuaire de Bejaia, 2013/2014.

- L'augmentation du trafic Argil à 87 %. Suite aux projets de construction lancés en 2014 dans ce port. C'est pour cette raison que la part des deux autres ports reste inférieure à celle du port de Djen-Djen.
- Pour le trafic des produits pétroliers composés de bitume a connu une progression de 33 % par rapport à l'année 2013.

Comme nous avons dit que le port de Djen-Djen est classé en 3^e position en terme des produits pétroliers, car le volume des importations de ces produits reste étroitement lié aux besoins nécessaires à la réalisation des projets locaux en routes et à leurs confections.

À partir de cette analyse, nous pouvons déduire que le port de Skikda est classé le 1^{er} en termes de trafic global en 2014 avec un volume important réalisé dans les produits pétroliers en particulier. Qui est suivi par le port de Bejaia est qui est classé le 1^{er} en termes des produits agricoles et denrées alimentaires notamment marchandises diverses. Puis viens le port de Djen-Djen qui occupe la 1^{ère} place du trafic global composé essentiellement des minéraux et matériaux de construction.

2.2 Mouvements de la navigation :

2.2.1 Type des navires :

Pour mieux expliquer le trafic qui s'effectue au niveau de ces trois ports en fonction de nombre et type de navire nous allons présenter le tableau suivant :

Tableau N° 06 : Tableau représentatif le trafic par type de navire à l'entrée

Type de Navires	Port de Bejaia		Port de Djen-Djen		Port de Skikda	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Car-ferries	11	14	-	-	21	31
Cargos	670	641	334	464	478	493
Céréaliers	100	112	42	40	50	61
Porte-conteneurs	146	171	6	20	205	214
RO/RO	131	97	218	236	68	67
N/Essence	162	178	-	-	-	-
Pétroliers	72	89	-	-	794	820
Butaniers	35	30	-	-	27	65
Huiliers	69	60	-	-	-	-
Bitumiers	-	-	-	-	-	31
Méthaniers	-	-	-	-	51	139
Autres	-	-	28	40	53	18
Total	1 396	1 392	628	800	1 747	1 939

Source : annuaires statistiques 2014 des 3 ports

Nous distinguons à travers ce tableau l'existence de différents types de navires selon les catégories de marchandises (des navires qui servent à transporter les hydrocarbures) dont lequel le port de Skikda a transité plus de 820 navires pétroliers en 2014, et plus de 178 navires de type N/essence traités au port de Bejaia durant la même année. Et le port de Djen-Djen fait transiter un nombre très élevé de types cargos qui servent à transporter des marchandises hors hydrocarbures.

2.2.2 Nombre de navires :

Tableau N° 07 : Tableau représentatif l'évolution du nombre de navires

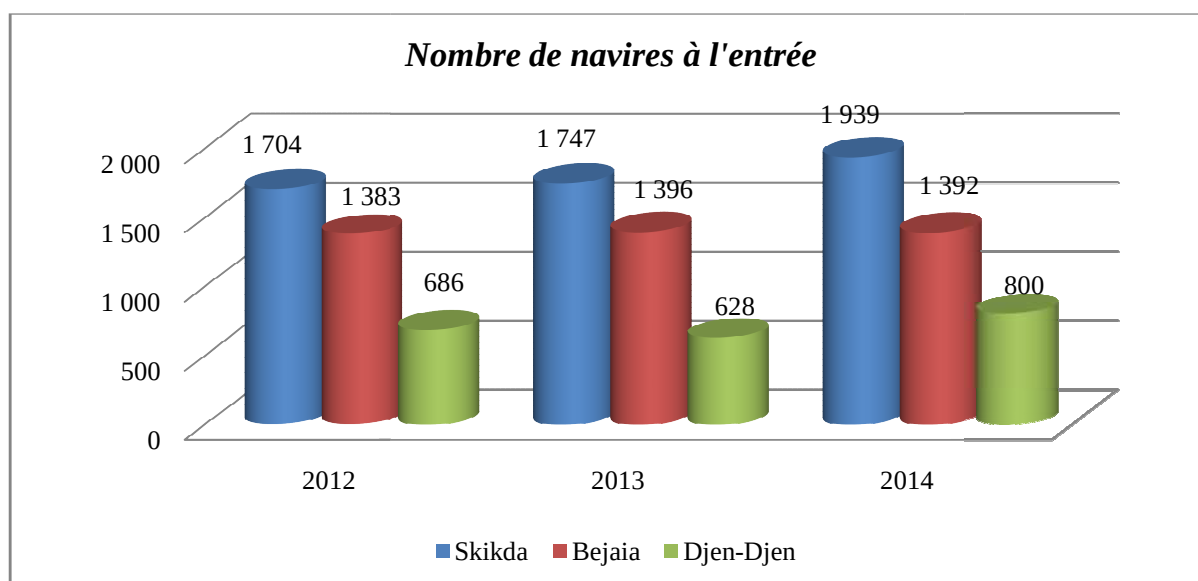
Unité : Navire

	Port de Bejaia		Port de Djen-Djen		Port de Skikda	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
2012	1 383	1 382	686	679	1 704	1 706
2013	1 396	1 400	628	630	1 747	1 749
2014	1 392	1 392	800	797	1 939	1 941

Source : établi par nous même à l'aide du tableau N° 06

Nous allons présenter les données du tableau n°07 par un diagramme à bande.

Graphe N° 06 : graphe représentatif le nombre de navires à l'entrée



Source : établi par nous même à l'aide du tableau N° 7

À partir du tableau N° 07 on constate qu'il y a 3380 navires transités par le port de Skikda grâce à la montée du trafic hydrocarbures notamment marchandises et conteneurs. Le total de la jauge brute au cours de la même année, affiche 64 469 638 TX, cela est réalisé grâce aux navires pétroliers et les navires-cargos.

La 2^e position est détenue par le port de Bejaia dont il est constaté que le nombre de navires transités a été 2 784 soit 12 navires de moins que l'exercice 2013. On peut expliquer cette baisse par :

- La jauge brute de ces navires affiche un léger recul qui s'explique par le fait qu'en 2014 le port a réceptionné des navires de plus gros tonnages.
- Le recul qu'a connu le nombre de navires RO/RO [trafic roulier] qu'est de l'ordre de 34 navires de moins par rapport à 2013.

Le port de Djen-Djen qui vient en 3^e position, car il accueille 800 navires à l'entrée et 797 navires à la sortie. Soit le nombre de navigations enregistré par ce port reste minoritaire face aux ports de Bejaia et de Skikda.

2.3 Échange par pays de destination et de provenance [trafic par zone géographique] :

À partir du tableau N° 08, nous allons déterminer les différents clients, fournisseurs nationaux et internationaux de l'Algérie, à travers le port de Bejaia, Skikda et Djen-Djen.

Pour cela on va se baser sur les données statistiques élaborées des annuaires statistiques de chaque port étudiés, et qui reprend le trafic par zone géographique des échanges en classant les principaux clients et fournisseurs, par la détermination de la part de chaque pays ou groupe régional dans le trafic. Soit un trafic par pays de provenance ou trafic par pays de destination, et soit cabotage national.

Tableau N° 08 : Tableau représentatif le trafic des trois ports selon les pays de destination et les pays de provenance en 2014

Port de Bejaia				Port de Djen-Djen			Port de Skikda		
Provenance		destination			Provenance	Destination		Provenance	Destination
Pays	Tonnage	Pays	Tonnage	Pays	Tonnage		Pays	Tonnage	
Algérie	1 094 353	Allemagne	153 213	Cabotage national	-	2 305	Cabotage national	824 390	4 323 236
	89 470	Canada	475 829	Pays arabes	86 389	63	Pays arabes	108 165	883 600
	8 315	Chine	522 115	Pays de l'UMA	67 887	-	Pays de l'UMA	9 896	187 898
Espagne	10 581 701	Espagne France Hollande	1 906 197 1 061 405 717 224	Pays arabes hors l'UMA	18 502	-	Pays arabes hors l'UMA	98 269	695 702
		Indonésie	121 035	Afrique	-	-	Afrique	-	-
		Irlande	76 584	Pays de l'UE	3 195 657	18 097	Pays de l'UE	2 906 471	8 712 942
		Italie	2 339 547						
		Portugal	426 173						
		Royaume-Uni	946 746						
		USA	100 683	Pays hors UE	157 720	299	Pays hors UE	206 209	1 215 947
		Venezuela	536 215	Amérique de nord	81 401	-	Amérique de nord	187 784	3 800 299
				Amérique centrale	490 947	-	Amérique centrale	-	215 000
				Amérique du Sud	97 957	-	Amérique du Sud	499 863	4 358 839
				Asie	533 891	-	Asie	636 738	1 366 253
				Océanie	67 254	-	Océanie	-	-
				Autres	-	-	Autres	-	-
Total	11 773 839	Total	9 382 966	Total	4 711 216	23 365	Total	5 369 620	24 876 116

Source : annuaires statistiques 2014 des 3 ports

Le tableau n° 08, nous informe des principaux fournisseurs et clients de l'Algérie selon chaque port durant l'année 2014.

- L'Espagne étant le 1^{er} fournisseur de l'Algérie au niveau des ports de Bejaia et Djen-Djen suivi par la France ⁽⁹⁴⁾.
- Au niveau du port de Skikda, le 1^{er} fournisseur de l'Algérie sont les pays de l'Union Européenne principalement la France avec 20,85 % du trafic global du port.
- Ainsi il est à signaler que le 1^{er} fournisseur du port de Bejaia au niveau national étant le port de Skikda avec une proportion de 89,5 % des produits pétroliers débarqués représente les hydrocarbures raffinés.
- L'Italie étant le 1^{er} client de l'Algérie au port de Bejaia aux 33,9 %, suivie de l'Espagne 17 %, la France 15,4 %, Royaume-Uni 13,7 %, soit 79,7 % de volume global de pétrole brut.
- Quant au port de Skikda, le 1^{er} client est l'Espagne avec 45,89 %, suivi par Malt avec 34,49 % puis la France avec 8,16 % concerne essentiellement les exportations des produits gazeux en priorité, le Méthane et Butane ⁽⁹⁵⁾.

À partir de ce tableau, nous pouvons dire que le trafic de marchandises à l'import et à l'export par zone géographique est dominé par les pays de l'UE pour les 3 ports, avec une proportion de 67 % du trafic global traité.

2.4 La qualité de service :

On entend par qualité de service, la capacité à véhiculer dans de bonnes conditions un type de trafic, en termes de disponibilité, débit, délais... etc.

2.4.1 Attente moyenne en rade :

Pour mieux comprendre attente moyenne en rade on va proposer les données du tableau suivant :

⁹⁴ Annuaire statistique du port de Djen-Djen, 2014.

⁹⁵ Annuaire statistique du port de Skikda, 2014.

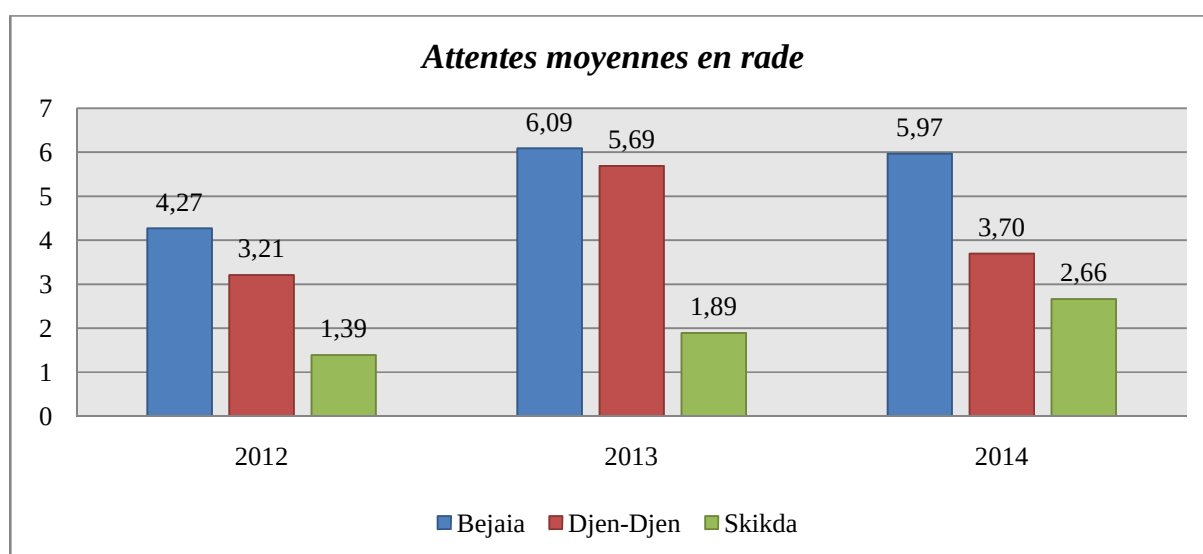
Tableau N° 09 : Tableau représentatif la durée d'attente moyenne en rade dans les ports de Bejaia, Djen-Djen et le port de Skikda en (2012, 2013, 2014)

En jours

Années	Port de Bejaia	Port de Djen-Djen	Port de Skikda
2012	4,27	3,21	1,39
2013	6,09	5,69	1,89
2014	5,97	3,70	2,66

Source : annuaires statistiques des 3 ports

Graphes N° 07 : Graphe représentatif la durée d'attente moyenne en rade dans le port de Bejaia, Djen-Djen et Skikda en (2012, 2013, 2014)



Source : établi par nous même à l'aide du tableau N° 09

Ce graphe représente une analyse comparative des temps d'attente moyens en rade entre les 3 ports. À partir de ce graphe on constate que la durée moyenne d'attente en rade durant les 3 années, enregistre une progression de 2012 à 2013. En 2014, le port de Bejaia et de Djen-Djen ont connu une baisse dans leur durée d'attente, tandis que le port de Skikda a connu une augmentation passant de 1.89 jour à 2.66 jours.

Le prolongement de l'attente en rade d'un navire est liée aux types des navires commerciaux à savoir, les céréaliers destinés notamment à l'OAIC ⁽⁹⁶⁾ constituent des stocks sur rade au port de Skikda en comparaison avec le port Bejaia et Djen-Djen, ainsi que celle

⁹⁶ Office Algérien Interprofessionnel des céréales.

des cimentiers, et les navires de fer et tubes dans les 3 ports qui exige une longue durée d'attente ⁽⁹⁷⁾.

2.4.2 Le séjour moyen à quai :

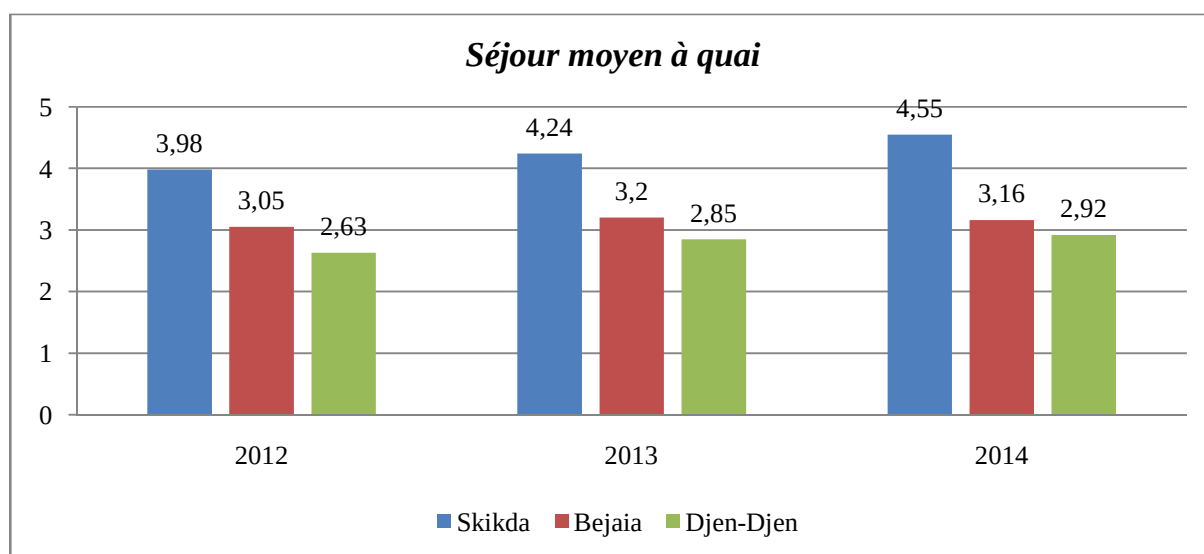
Tableau N° 10 : Tableau représentatif du séjour moyen à quai pour les ports de Bejaia, Djen-Djen et Skikda en (2012, 2013, 2014)

En jours

Années	Port de Bejaia	Port de Djen-Djen	Port de Skikda
2012	3,05	2,63	3,98
2013	3,20	2,85	4,24
2014	3,16	2,92	4,55

Source : annuaires statistiques des 3 ports

Graphes N° 08 : Graphes représentatifs le séjour moyen à quai pour les ports de Bejaia, Djen-Djen et Skikda en (2012, 2013, 2014)



Source : établi par nous même à l'aide du tableau N° 10

Ce graphes représente une analyse comparative de séjour moyen à quai entre les 3 ports. À partir de ce graphes, on remarque que le séjour moyen pendant les 3 années est en progression.

L'analyse comparative des temps moyens de séjour à quai des navires dans les 3 ports en 2014 montres que le séjour à quai au port de Skikda est le plus long, il s'élève à 4,55 jours en

⁹⁷ ANNEXE 4.

comparaison avec le port de Bejaia qui s'élève à 3,16 jours, puis Djen-Djen est égale à 2,92 jours.

Il est à signaler que les céréaliers sont les types des navires qui ont enregistré le long séjour à quai dans les trois ports, ces durées d'immobilisations des navires dans les ports provoquent des surestaries et des surcoûts pour les armateurs et des prix de transport élevés pour les chargeurs ^[98]. En outre, l'avantage en prix du transport maritime lié au tonnage ne peut pas être réalisé dans les ports actuels qui dans l'incapacité de recevoir des navires de gros tonnages.

Et il ne faut pas oublier la conteneurisation qui pose un problème en Algérie, eu égard de la mentalité des intervenants qui considèrent le conteneur comme un moyen de stockage et pas comme étant un engin de transport.

⁹⁸ ANNEXE 5.

À la fin de notre analyse comparative, nous pouvons dire que ce qui caractérise un port des autres, c'est la capacité de service portuaire afin de satisfaire la demande de ses clients. Le nombre de ses clients qui est une caractéristique de port de grande taille, qui le permet de recevoir un nombre élevé de navires.

L'Algérie est appelée à réaliser des progrès dans les services maritimes afin de maintenir son statut et sa compétitivité au niveau de la méditerranée pour les échanges commerciaux à l'aube de la mondialisation et de la compétitivité importante. Elle est appelée à développer une infrastructure portuaire susceptible de faire face à une demande interne et externe qui s'accroît de plus en plus.

Conclusion Générale

La présente étude a tenté d'apporter des éléments de réponse à l'objet de notre travail qui consiste à étudier le rôle du port dans la dynamique du développement des échanges internationaux. Nous avons axé notre réponse à la problématique posée sur les points suivants: les caractéristiques et les objectifs d'un port dans le développement du commerce extérieur ainsi que les facteurs de sa performance et de sa compétitivité par rapport aux autres ports.

Avant d'aborder ces questions, nous avons essayé en premier lieu d'introduire le sujet dans son aspect général dans le premier chapitre du présent travail. À travers ce dernier nous avons donné un aperçu générale sur les échanges internationaux, dans le second, une description de l'activité portuaire et dans le dernier chapitre, une étude comparative des échanges entre 3 ports algériens Bejaia, Djen-Djen et Skikda.

La mondialisation croissante de l'économie a été largement soutenue par le transport maritime et sa rapide évolution, tant au niveau de l'organisation, et de l'évolution technologiques que celui des prix du transport.

Le port reste un instrument très indispensable dans la réalisation des échanges commerciaux, aussi bien nationaux qu'internationaux. L'activité portuaire joue un rôle considérable non seulement dans le développement économique des nations, mais aussi, le port constitue un grand pourvoyeur d'emploi et contribue à la détermination de la richesse du pays. Pour cela le port est devenu un véritable centre commercial de consommation et un lien d'exploitation industrielle.

À partir, de l'étude comparative qu'on a élaboré entre les trois ports algériens Bejaia, Djen-Djen et Skikda, démontre clairement que ce qui caractérise un port est la capacité et la qualité des services portuaire, le nombre de ses clients, la profondeur de ses bassins et la taille de ses navires. La compétitivité d'un port réside dans sa stratégie commerciale et son développement.

Ainsi, ces ports et leurs activités deviennent de plus en plus des éléments incontournables dans la création d'une dynamique de développement économique du pays. Mais le port seul ne peut rien apporter ce qui nécessite l'adaptation de ce dernier aux normes internationales, en matière d'infrastructures, superstructures et la qualité de services qui sont déterminants et indicateurs de son évolution.

Ces ports évoluent dans un contexte différent à celui des ports d'un pays à économie libérale, ils sont complémentaires entre eux au lieu d'être concurrentiel. Puisque les ports algériens sont spécialisés soit dans le trafic des hydrocarbures, soit dans le trafic de marchandises diverses, ce qui explique l'absence de la concurrence entre ces derniers.

À la fin nous pouvons dire, pour que ces ports assurent un développement satisfaisant, ils doivent s'adopter aux réalités de l'industrie maritime qui exige des transformations spécialisées et de nouvelles techniques de production. Et ils doivent accorder un intérêt particulier dans la recherche de l'amélioration des performances, pour une meilleure fluidité du trafic et une réduction substantielle des coûts et des délais.

Bibliographie

Ouvrages :

1. ARBI M., code maritime, édition El-malakia, 2000.
2. BAUCHET P., transport international dans l'économie mondiale, 2^e édition, Economica, Paris, 1991.
3. BAUCHET P., le transport maritime, Economica édition, Paris, 1992.
4. BELLLOT F., Innovations Ville-Port, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, Paris, 2011.
5. BELOTTI J., transport international de marchandises, 5^e édition, Vuibert, Paris, 2015.
6. BEZBAKHET P., GHERRDI, Dictionnaire de l'économie, la rousse édition, 2000.
7. CHAIGNEAU P., Dictionnaire des relations internationales, Economica édition, Paris, 1998.
8. CHEVALIER D., DUPHILF., transporter à l'international, 4^e édition, FOUCHER édition, Vanves, 2009.
9. DAILLY MOISE D., logistique et transport international de marchandises, 1^{ère} édition, L'Harmattan, Paris, 2013.
10. GUERRIEN B., dictionnaire d'analyse économique, édition la Découverte, Paris, 2000.
11. GUILLOCHON B., KAWAKIE A., économie internationale, 5^e édition, DUNOD, Paris, 2006.
12. GUITTON H., BRAMOULLE G., économie politique, 3^e édition, Dalloz, Paris, 1984.
13. GROSDIDIER DE MATONS J., Droit, économie et finance portuaires, édition IPER, 1999.
14. KRUGMAN P., OBSTFELD M., MELITZ M., Économie internationale, 9^e édition, Pearson, France, 2013.
15. LEGAY D., commerce international, Nathan édition, France, 2011.
16. LEGRAND H., MARTINI H., gestion des opérations import-export, Dunod, Paris, 2008.
17. LEGRAND G., MARTINI H., le petit export, Dunod édition, Paris, 2009.
18. LOVE P., LATTIMORE R., le commerce international libre, équitable et ouvert ?, édition OCDE, 2009.

19. MOHAMED-CHERIF F., l'activité portuaire et maritime en Algérie : problèmes et perspectives, édition OPU, 2004.
20. MUCCHILLI J., relation économique internationale, 4^e édition, Hachette, 2005.
21. PANET A., ROBICHAUD D., le commerce international, Chenelière édition, 2005.
22. PAVEAU J., DUPHIL F., et autres, exporter, 24^e édition, FOUCHER édition, 2013.
23. SILEM A., ALBERTINI J., lexique d'économie, 7^e édition, Dalloz, Paris, 2002.

Guides :

1. MIVILLE-DE CHENE K., guide du commerce international, Centre de Formation en Commerce international CFCI, 2014.
2. WRITE A., Guide pas-à-pas à l'exportation, Canada, 2008.

Mémoires :

1. HADJ ABDERRAHMANE S., Étude de l'interaction d'un rideau de palplanches avec le sol de fondation pour les ouvrages portuaires, mémoire de magister, Université Mouloud Mammeri, Tizi-Ouzou, 2012.
2. MERZOUG S., la place du transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya Bejaia, mémoire de magister, université Abderrahmane MIRA Bejaia, 2005.
3. SAHLI A., IKHLEF O., le rôle du port dans le développement du commerce extérieur en Algérie, mémoire de fin de cycle, INSFP de Bejaia, 2010.
4. Zouak M., Othmani H., et autres, le port : acteurs et infrastructures, mémoire de fin de cycle, École Nationale de commerce et de gestion de Tanger, Maroc, 2008.

Revue et articles :

1. BOUMESSILA A., revue les ports algériens situation et perspectives, 2011.
2. CNUCED Train For Trade, Gestion moderne des ports, Copyright, United Nation, 2012.
3. FISCHER A., les ports maritimes. Essai de classification. Article généré le 16/10/2015.
4. HUYBRECHTS A., revue économique des transports dans les économies sous-développées 1971.

5. MOHAMED-CHERIF F., les ports algériens à l'heure de désengagement de l'État, revue maritime N° 480, 2007.
6. MOHAMED-CHERIF F., l'économie maritime algérienne et Euro méditerranée, revue maritime, N° 483, 2008.
7. Organisation Mondiale du Commerce, un commerce ouvert sur l'avenir, 4^e édition, Genève, 2008.
8. TADJINE R., AHMED ZAID M., article capacité logistique et gouvernance des ports algériens.

Annuaire statistiques :

1. Annuaire statistique, de l'Entreprise Portuaire de Djen-Djen, 2013/2014.
2. Annuaire statistique, de l'Entreprise Portuaire de Skikda, 2013/2014.
3. Rapport annuel & statistique, l'Entreprise Portuaire de Bejaia, 2013/2014.
4. Statistiques du Ministère du Commerce.

Sites internet :

1. http://sip2.ac-mayotte.fr/IMG/pdf/Libre-echange_et_protectionnisme.pdf.
2. <https://www.oecd.org/.../lecommerceinternationallibreequitableetouvert.htm>.
3. <https://www.kartable.fr/...internationalisation...internationalisation.../10598>.
4. http://www.cours-seko.fr/resources/.../LibreEchange_protectionnisme.pdf.
5. <http://www.andlil.com> >. Lexique économie.
6. <http://www.lamerci.com/intranet2/UserFiles/File/.../fondementcicourseleve.doc>.
7. <http://www.techniques-ingenieur.fr>.
8. www.mincommerce.gov.dz
9. <http://www.ac-nancy-metz.fr/enseign/transportsLP/PDF/gens%20du%20port.pdf>.
10. <http://www.cdmtdroit.u-3mrs.fr/memoires/2000/m00chma2.html>.
11. http://www.afd.fr/.../MLTC_CATRAM_etude_terminaux_conteneurs_Afrique_Ouest_et_Centre.pdf.
12. <http://www.sandre.eaufrance.fr/urn.php?urn=urn:sandre:dictionnaire:pts:FRA...1.pdf>.
13. <http://www.regionpaca.fr.../mer...littoral/conseil-consultatif...mer/guide-des-metiers-de-la-mer.pdf>.
14. www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/acconier.html.

Annexes

ANNEXE 01 : tableau représentatif l'évolution du commerce extérieur de l'Algérie.

ANNEXE 02 : tableau représentatifs les produits importés par l'Algérie.

ANNEXE 03 : les principaux produits hors hydrocarbures exportés.

ANNEXE 04 : tableau représentatif l'attente moyenne en rade.

ANNEXE 05 : tableau représentatif le séjour moyen à quai.

Tableau N°1 : tableau représentatif l'évolution du commerce extérieur de l'Algérie

	2012		2013		Evol %	2013		2014		Evol (%)	2014		2015		Evol (%)
	Dinars	Dollars	Dinars	Dollars		Dinars	Dollars	Dinars	Dollars		Dinars	Dollars	Dinars	Dollars	
Importations	3 907 072	50 376	4 368 548	55 028	9.3	4 368 548	55 028	4 719 708	58 580	6.45	4 719 708	58 580	5 173 301	51 501	-12.08
Exportations	5 572 786	71 866	5 157 233	64 974	-9,59	5 157 233	64 974	5 065 671	62 886	-3,21	5 065 671	62 886	3 795 139	37 787	-39,91
Balance commerciale	1 665 741	21 490	788 685	9946	-	788 685	9946	345 963	4306	-	345 963	4306	- 1 378 162	-13 741	-
Taux de Couverture (%)	143		118		-	118		107		-	107		74		-

Source : www.mincommerce.gov.dz

ANNEXE 02

Tableau N°2 : tableau représentatif les produits importés par l'Algérie

Valeurs en millions USD

Groupes de produits	Année 2012		Année 2103		Année 2014		Année 2015	
	Valeur	Stru %	Valeur	Stru %	Valeur	Stru %	Valeur	Stru %
Biens alimentaires	9 022	17,91	9 580	17,47	8 648	19,56	7 051	17,99
Biens destine à l'outil de production	17 423	34,59	17 395	31,71	13 180	29,82	11 847	30,23
Biens d'équipements	13 934	27,66	16 678	30,41	14 499	32,80	13 721	35,01
Biens de consommation non alimentaires	9 997	19,84	11 199	20,42	7 876	17,82	6 573	16,77
TOTAL	50 376	100 %	54 852	100 %	44 203	100 %	39 192	100 %

Source : www.mincommerce.gov.dz

Tableau n° 3: tableau représentatif les principaux produits hors hydrocarbures exportés

Valeurs en millions USD

PRINCIPAUX PRODUITS	2012		2013		2014		2015	
	Valeur	Stru %	Valeur	Stru %	Valeur	Stru %	Valeur	Stru %
Huiles et autres produits provenant de la distillation des goudrons	909,17	44,09	1 066,44	49,26	6 3 6, 5 2 8	37,18	4 8 6, 0 8	3 0, 9 6
Ammoniacs anhydres	481,21	23,34	303,48	14,02	3 3 0,25	19,29	4 1 0, 8 2	2 6, 1 7
Engrais minéraux ou chimiques azotes	9,33	0,45	38,32	1,77	1 4 9, 8 6	8, 7 5	2 4 5, 7 0	1 5, 6 5
Sucres de canne ou de betterave	207,97	10,09	272,15	12,57	1 6 0, 5 8	9, 3 8	1 2 7, 0 0	8, 0 9
Hydrogène et gaz rares	36,04	1,75	38,96	1,80	3 4, 3 2	2, 0 0	1 8, 7 0	1, 1 9
Phosphate de calcium	152,88	7,41	96,57	4,46	7 4, 1 3	4, 3 3	6 8, 8 6	4, 3 9
Dattes	24,71	1,20	29,49	1,36	2 8, 1 8	1, 6 5	2 6, 6 5	1, 7 0
Alcools acycliques	49,03	2,38	45,19	2,09	3 3, 3 9	1, 9 5	2 8, 1 7	1, 7 9
Eaux (y compris les eaux minérales)	31,13	1,51	33,67	1,56	-	-	-	-
Légumes a l'état frais ou réfrigère	7,71	0,37	18,24	0,84	-	-	-	-
Hydrocarbures cycliques	-	-	-	-	1 0 5, 4 0	6, 1 6	3 1, 5 8	2, 0 1
Fils câble et autres conducteurs isolés	-	-	-	-	-	-	-	-
Huiles de pétrole	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinc sous forme brute	-	-	-	-	3, 9	2 0, 2 3	9, 4 0	0, 6 0
Total	1 909, 18	2,59	1 943	89,72	1 5 5 6, 5 4	9 0, 9 2	1 4 5 2, 9 6	9 2, 5 5

Source : www.mincommerce.gov.dz

ANNEXE 04

Tableau représentatif l'attente moyenne en rade

Type de navires	Port de Bejaia	Port de Djen-Djen	Port de Skikda
Car-ferries	-	-	-
Cargos	4.46	6.14	1.12
Céréaliers	15.11	29.96	13.18
Fer & Tubes	8.38	2.30	4.14
RO/RO	1.83	2.32	0.43
Bois	5.15	1.74	0.32
Cimentiers	11.15	2.14	4.37
Hydrocarbures raffinés	1.09	-	-
Huiliers	3.91	-	-
Bitumiers	2.14	-	-
Méthaniers	-	-	-
Autres	-	1.68	1.95
Total	5.97	3.70	2.66

Source : annuaires statistiques 2014 des 3 ports.

ANNEXE 05

Tableau représentatif le séjour moyen à quai :

Type de navires	Port de Bejaia	Port de Djen-Djen	Port de Skikda
Car-ferries	0.49	-	-
Cargos	2.87	3.79	3.63
Céréaliers	7.25	8.34	11.64
Fer & Tubes	3.25	3.37	2.93
RO/RO	1.64	1.21	1.05
Bois	2.73	3.14	9.66
Cimentiers	4.38	3.88	11.64
Hydrocarbures raffinés	2.07	-	-
Huiliers	2.01	-	-
Bitumiers	3.05	-	-
Méthaniers	-	-	-
Autres	-	1.27	3.03
Total	3.16	2.92	4. 55

Source : annuaires statistiques 2014 des 3 ports.

Index des tableaux

Tableau N° 01 : tableau représentatif les caractéristiques des 4 générations du port.....	29
Tableau N° 02 : tableau représentatif des ports publics et privés selon leurs modes d'organisation et de gouvernance	32
Tableau N° 03 : tableau représentatif la position géographique et les caractéristiques de chaque port.....	55
Tableau N° 04 : tableau représentatif le trafic global des trois ports	58
Tableau N° 05 : tableau représentatif le trafic par type de marchandises	60
Tableau N° 06 : tableau représentatif le trafic par type de navire à l'entrée	63
Tableau N° 07 : tableau représentatif l'évolution du nombre de navires	64
Tableau N° 08 : tableau représentatif le trafic des trois ports selon les pays de destination et les pays de provenance	66
Tableau N° 09 : tableau représentatif l'attente moyenne en rade.....	67
Tableau N° 10 : tableau représentatif le séjour moyen à quai	68

Index des graphes

Graphe N° 01 : évolution du commerce extérieur de l’Alerie de 2012-2015.....	48
Graphe N° 02 : évolution des taux de couverture de l’Algérie	49
Graphe N° 03 : évolution des produits importés par l’Algérie	51
Graphe N° 04 : évolution des produits exportés par l’Algérie	53
Graphe N° 05 : histogramme représentatif le trafic global	59
Graphe N° 06 : graphe représentatif le nombre de navires à l’entrée	64
Graphe N° 07 : graphe représentatif l’attente moyenne en rade	68
Graphe N° 08 : graphe représentatif le séjour moyen à quai	69

Lexique

Abri : Lieu permettant de se protéger d'éléments extérieurs (vent, pluie... etc.) et de danger.

Acconage : chargement et déchargement des marchandises à l'aide des embarcations appelées acons.

Avitailleur : est un petit bateau en carburant équipé pour ravitailler les autres bateaux de commerce ou de plaisance.

Bassin : partie du port limité par le quai et des digues.

Cabotage : navigation entre deux ports séparés par une faible distance. Cabotage national consiste à la navigation entre les ports d'un même pays.

Cale de halage : engin de radoub comportant un plan incliné muni de rails sur lesquels roule un ber supportant le navire à réparer.

Cargo : navire non spécialisé destiné au transport de marchandises diverses.

Cargaison : est l'ensemble de marchandises transportées.

Connaissance : c'est un contrat passé entre le chargeur et le transporteur maritime de la marchandise. Il est également un titre représentatif des marchandises. C'est un titre de propriété endossable.

Digue : construction naturelle ou artificielle massive et étendue destinée à contenir les eaux dans le canal et protéger contre les inondations.

Docker : ouvrier affecté au chargement et déchargement des navires.

Dragage : l'opération qui consiste à extraire les matériaux situés sur le fond d'un plan d'eau.

Écluse : c'est un ouvrage hydraulique permettant la circulation des navires entre deux plans d'eaux de niveau différent.

Hub : port central qui dessert des lignes à longue distance et qui est desservi lui-même par des lignes dites « feeder ».

Infrastructure : installation telles aéroports, les ports.

Jauge brute : capacité intérieure totale du navire.

Marchandises diverses : englobent tous les flux hors vrac liquide et sec.

Méthanier : navire spécialisé dans le transport du gaz naturel liquéfié (GNL).

Multimodal : désigne l'utilisation successive de plusieurs modes de transport pour l'acheminement d'une marchandise d'un point à un autre point. Le cabotage maritime peut ainsi faire partie d'un transport multimodal.

Navire : c'est tout bâtiment ou engin flottants de nature mobilière quel que soit son tonnage ou sa forme, avec ou sans propulsion mécanique, et effectue à titre principal une navigation maritime.

Navire porte-conteneur : navire spécialisé dans le transport de marchandises conteneurisées.

Navire RO/RO ou roulier : navire à manutention horizontale.

Off shore : plate forme de forage pétrolier en mer.

Pétrolier : navire destiné au transport de pétrole brut ou de produits raffinés.

Plan d'eau : surface recouverte d'eau comme un petit lac ou partie d'une rivière ou de mer.

Poste à quai : est un type particulier d'installation portuaire. Il s'agit d'un tronçon de quai spécialisé dans : l'embarquement ou le débarquement de passagers, la manutention de marchandises (vrac, solide, vrac liquide, marchandises conditionnées).

Quai : section de berge, de rive ou de rivage d'un port ou d'une voie navigable, aménagée en vue de permettre l'accostage des bâtiments de navigation, l'embarquement ou le débarquement des passagers, le chargement ou le déchargement des marchandises.

Rupture de charge : action qui consiste au transfert des marchandises d'un mode de transport à un autre.

Silos : fosse creusée dans la terre pour conserver des produits végétaux en les isolants de l'air et de l'eau.

Surestaries : délais supplémentaires passés par les navires dans les ports de chargement et de déchargement. Ces délais donnent lieu à un paiement de frais en fonction d'heures ou de jours supplémentaires.

Terminal : entrepôt dédié à un mode de transport.

Terre-pleins : est une étendue artificielle de terre acquise sur la mer et qui est au niveau altimétrique supérieur au niveau de la mer.

Tirant d'eau : distance qui indique la profondeur d'un bassin portuaire.

Tonnage : c'est la capacité en volume d'un navire, elle s'exprime en tonnes, 1 tonneau équivaut à un pied cube ou 2,83 m³.

Tonne : unité de mesure de masse, la tonne métrique (1000 kg), mais aussi la tonne britannique (1016 kg = long ton) et la tonne américaine (907 kg = short ton).

Traders : c'est un négociant qui vise à réaliser des opérations import/export dans l'espoir de réaliser des plus-values dues à la spécialisation.

Vrac : désigne les cargaisons destinées à être transportées sans forme intermédiaire de conditionnement dans les emballages pour vrac ondes-citernes mobiles.

Table des matières

Dédicace	
Remerciement	
Introduction générale.....	1
Chapitre I : Généralité sur les échanges internationaux	4
Section 01 : Présentation des échanges internationaux	4
1. L'art de la théorie des échanges internationaux	4
1.1 La théorie des avantages absolus	4
1.2 La théorie des avantages comparatifs.....	5
1.3 Le théorème HOS.....	5
2. Définition des échanges internationaux	6
3. Les déterminants des échanges internationaux	7
3.1 Les innovations	7
3.2 L'internationalisation des économies.....	8
3.3 La spécialisation des économies	11
Section 2 : Les politiques commerciales ; protectionnisme ou libre échange ?	13
1. Le protectionnisme.....	13
1.1 Définition du protectionnisme.....	13
1.2 Les instruments de protectionnisme	13
1.1.1 Les barrières tarifaires	13
1.1.2 Les barrières non tarifaires	14
1.3 Les motivations du protectionnisme	18
1.4 Les avantages et les inconvénients du protectionnisme	19
1.4.1 Les avantages du protectionnisme.....	19
1.4.2 Les inconvénients du protectionnisme	19

2. Le libre échange	20
2.1 Définition du libre échange	20
2.2 Les avantages et les inconvénients du libre échange	21
2.2.1 Les avantages du libre échange	21
2.2.2 Les inconvénients du libre échange	24
Chapitre II : La description de l'activité portuaire	26
Section 1 : Présentation de l'activité portuaire.....	26
1. Définition du port.....	26
2. L'évolution des ports.....	27
2.1 Le port de première génération	27
2.2 Le port de deuxième génération.....	27
2.3 Le port de troisième génération.....	27
2.4 Le port de quatrième génération.....	28
3. Typologie des ports	30
3.1 Classification selon leurs localisations.....	30
3.2 Classification selon leurs statuts et modes de gestion.....	31
3.3 Classification selon leurs activités	32
Section 2 : caractéristiques, les intervenants et rôle du port	35
1. Les caractéristiques des ports	35
1.1 Quantité de protection	35
1.2 Profondeur	35
1.3 Balisage	35
2. Les intervenants dans les ports.....	36
2.1 Le transitaire, intervenant entre la marchandise et le transporteur	36
2.1.1 Le transporteur	36

2.1.2 Le mandataire	36
2.1.3 Le commissionnaire	37
2.1.4 Le transitaire.....	37
2.2 Les agents spécifiques du secteur maritime	38
2.2.1 Le consignataire	38
2.2.2 L’armateur	39
2.2.3 Le manutentionnaire.....	40
2.3 Les courtiers, l’assurance et les commissionnaires en douane.....	40
2.3.1 Le courtier maritime.....	40
2.3.2 Les assurances	41
2.3.3 Le commissionnaire en douanes	42
3. Le rôle du port	43
3.1 D’un point de vue d’une approche micro-économique.....	43
3.2 D’un point de vue d’une approche macro-économique	43
3.3 La valeur ajoutée	43
3.4 Création d’emploi.....	44
3.5 La fiscalité	45
Chapitre III : Les échanges internationaux en Algérie	47
Section 01 : L’évolution des échanges extérieurs de l’Algérie.....	47
1.Tendance générale.....	47
2.Structure des échanges extérieurs	50
2.1 Trafic à l’importation	50
2.2 Trafic à l’exportation.....	51
Section 02 : Les échanges internationaux dans les ports algériens	54
1. Présentation des ports algériens	54

2. Étude comparative entre les ports algériens	57
2.1 Trafic portuaire.....	58
2.1.1 Trafic global	58
2.1.2 Trafic par type de marchandise.	59
2.2 Mouvement de la navigation	63
2.2.1 Type de navire.....	63
2.2.2 Nombre de navires	64
2.3 Échange par pays de destination et de provenance	65
2.4 Qualité de service	67
2.4.1 Attente moyenne en rade.....	67
2.4.2 Séjour moyen à quai.....	68
Conclusion générale	72
Bibliographie	
Annexes	
Index des tableaux	
Index des graphes	
Lexique	

Résumé

Les ports sont les véritables poumons des échanges internationaux. Ils jouent un rôle primordial dans l'économie nationale et dans les échanges internationaux de notre pays, dont la quasi-totalité empreinte la voie maritime. Ils sont l'un des principaux outils industriels et commerciaux pour le développement économique du pays.

Les conclusions auxquelles nous sommes arrivés démontrent clairement que ce qui caractérise un port est la capacité et la qualité des services portuaires, le nombre de ses clients, la profondeur de ses bassins et la taille de ses navires. La compétitivité d'un port réside dans sa stratégie commerciale et de son développement.

Il est à signaler que les ports algériens souffrent d'un manque de compétitivité puisque sont évalués dans un contexte complémentaire.

L'Algérie est soumise à adopter une logique de modernisation de l'outil portuaire, en vue de le rendre plus structurant dans son organisation, plus performant dans sa gestion, plus compétitif dans son environnement concurrentiel.

Mots clés : échange international, transport, le port, compétitivité, contexte complémentaire.

Abstract

Ports are the real lungs of international exchange. They play a key role in the national economy and in the international trade of our country, which is usually done by the seaway. They are one of the major industrial and commercial tools for economic development of the country.

The conclusions which we have mentioned demonstrate clearly that, what characterizes a port is the capacity and quality of port services, the number of its customers, and the depth of the seas and the height of ships. We can add that, the competitiveness of the port is defined with its commercial in strategy and development.

It should be noted that the algerian ports suffer from a lack of competitiveness are assessed as in a complementary context

Algeria has to adopt a logical modernization of the port tool, to make it structuring in its organization, with the new performance and to be competitived of its competitive environment.

Keywords: international exchange, shipping, the port, competitiveness, complimentary context.