

La pratique de l'affrètement maritime et coût du fret Cas de l'Algérie : Etat des lieux et contraintes

TIGHILT Fodil*, **BOUCHELLAL Youcef****, **DADDI ADDOUN Nacer*****

Reçu le : 26/08/2020
Accepté le : 24/03/2021
Publié le : 18/07/2021

Résumé :

Cet article se penche sur le problème de la pratique de l'affrètement maritime en Algérie. En effet, l'Algérie utilise la voie maritime dans la quasi-totalité de ses échanges extérieurs. Tandis que le marché du transport maritime échappe totalement aux opérateurs économiques algériens. Aujourd'hui, la réglementation algérienne ne permet pas aux opérateurs nationaux d'affréter des navires pour transporter leur marchandise importée ou exportée. L'objectif principal de cet article n'est pas de donner un cours du droit de l'affrètement, mais d'attirer l'attention sur les possibilités pour notre pays de constituer une flotte marchande et la réduction du coût du fret par le biais de l'affrètement.

Mots clés : Affrètement maritime, transport maritime, commerce international, entreprises Algériennes, commerce maritime.

Classification JEL : K0, K12, L91, P45.

The practice of chartering and freight cost Case of Algeria: Status and constraints

Abstract

This article examines the problem of the practice of maritime chartering in Algeria. Indeed, Algeria provides almost all of its foreign trade by sea. On the other hand, the maritime transport market completely escapes Algerian economic operators. Today, Algerian regulations do not allow national operators to charter vessels to transport their imported or exported goods. The main objective of this article is not to give a lesson on charter law, but to draw attention to the possibilities for our country to build a merchant fleet and the reduction of the of freight cost through vessels chartering.

Keywords : Maritime charter, Maritime transport, International trade, Algerian companies, Maritime trade.

JEL Classification : K0, K12, L91, P45.

* Maître de Conférence, Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM), Laboratoire SETRAM, (Algérie), tighiltf@yahoo.fr (Auteur correspondant)

** Maître de Conférence, Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM), Laboratoire SETRAM, (Algérie), youbouchellal@gmail.com

*** Professeur, Ecole Supérieure de Commerce (ESC), Laboratoire MAGIPO, (Algérie), dadi_nacer2003@yahoo.fr

1. Introduction

Le monde actuel est dominé par la libéralisation des échanges qui touchent à tous les domaines de l'activité économique. Le déplacement des marchandises et des personnes aura donné une place prépondérante au secteur des transports de nos jours. Selon le dictionnaire le Robert le transport est « le fait de porter pour faire parvenir en un autre lieu ; manière de déplacer ou de faire parvenir par un procédé particulier, véhicule, récipient, etc. ». Le transport de produits ou de marchandises permet d'une part de relier les unités productives entre elles et d'autre part d'assurer la rencontre physique entre le produit et son client final. Selon Nonjon (1995) les opérations de transport se répartissent entre différents modes ou moyens de transport qui mettent chacun en jeu des engins et infrastructures complémentaires.

Concernant le mode de transport maritime, Zentelin (2005) explique que ce moyen de transport et un vecteur essentiel dont le développement est étroitement lié à celui du commerce international qui reste, malgré sa lenteur, le principal mode de transport dans le monde, le moins coûteux et le plus adapté aux marchandises générales (produits lourds et volumineux comme les céréales, les hydrocarbures, les fruits etc). En plus, il couvre celui des marchandises préalablement conditionnées ce qu'on appelle les marchandises diverses (général cargo), après le développement des conteneurs maritimes qui ont révolutionné toute la chaîne d'approvisionnement depuis le fournisseur jusqu'au client final.

Les opérations du transport maritime ont une incidence sur la balance des paiements d'un pays et par origine sur sa balance commerciale. En effet, lorsqu'une nation ne dispose pas d'une flotte maritime, le transport de son trafic aussi bien à l'importation qu'à l'exportation est assuré par les compagnies de transports maritimes étrangères. En conséquence, le fret (prix du transport maritime) est automatiquement payé en devises aux armements (compagnies de transport maritime) étrangers qui les rapatrient provoquant une hémorragie de devises. Ceci, même cas de figure algérien, influe de manière négative sur la balance des paiements qui entraîne le déséquilibre désavantageux de la balance commerciale.

En d'autres termes, tout opérateur économique algérien qui échange avec l'extérieur doit payer un prix de transport. Lorsque l'opération a lieu avec un transporteur national, l'opérateur paie le prix du transport en monnaie locale. Par contre, si le transporteur maritime est étranger, l'opérateur algérien doit payer en devises. En somme, la pratique du transport maritime participe soit à une économie, soit à une perte de devises, ce qui influe considérablement sur la balance des paiements. Généralement, les Etats recommandent à leurs ressortissants de vendre CFR (Cost And Freight) (les frets payables dans le pays de l'exportateur) et d'acheter FOB (Fret On Bord) (les frets payables dans le pays de l'importateur). Cela ne peut être appliqué que si le pays dispose d'une flotte marchande. Le manque de maîtrise du marché du transport maritime international, engendre donc un manque à gagner considérable. En effet, ces entreprises paient la facture du transport dans le prix global de la marchandise où seul le fournisseur le fixe et le répercute à l'entreprise importatrice.

De ce qui précède, il apparaît clairement que l'Algérie, ne disposant pas de flottes maritimes marchandes suffisante à la hauteur de son commerce extérieur, ne pourra pas assurer le transport des marchandises tant à l'importation qu'à l'exportation. Ce qui impliquera que le fret maritime sera généralement négocié par le fournisseur (dans le cadre d'une marchandise à l'importation) au prix et aux conditions avantageuses pour lui. Dans tous les cas, dans cette situation, l'Algérie sera le pays qui perd les devises pendant qu'un

autre en gagne. Devant cette situation, et surtout l'appel du gouvernement à rationaliser les dépenses, et à augmenter les exportations, il est urgent d'encourager les opérateurs économiques algériens à affréter leurs propres navires, et créer des compagnies maritimes en Algérie. Sur la base de ce qui précède, cela nous a amenés à poser la problématique suivante : Faut-il encourager la pratique de l'affrètement maritime en Algérie pour augmenter la capacité de notre flotte nationale et réduire les coûts du fret ?

L'objectif principal de cet article n'est pas de donner un cours du droit de l'affrètement, mais d'attirer l'attention sur les possibilités pour notre pays de constituer une flotte marchande par le biais de l'affrètement et ainsi réduire les coûts du fret.

Tout au long de cette réflexion nous nous intéresserons à la pratique des affrètements maritimes comme décision de gestion. Cette dernière devrait se baser sur les principes de la performance organisationnelle (Bourguignon, 2000), ainsi que sur ceux des coûts de transactions (Coase et Rallet, 1992 ; Williamson O.E., 1985) et leurs expansions en forme de charges auxiliaires, notamment celles de la négociation de l'affrètement (Lavastre, 2001) et la logistique (Ivanaj et Franzil, 2006). A notre connaissance très peu de travaux ont été effectués dans cette perspective et ce, en dépit de la conscience de son importance. Au cours de nos recherches, nous n'avons pas vraiment eu affaire à des documents pertinents qui traitent des problèmes des affrètements maritimes en Algérie. Pour réaliser ce travail, qui empruntera une démarche exploratoire, on va utiliser la méthode descriptive de l'ensemble des pratiques d'affrètements, basée principalement sur les recherches bibliographiques à travers la consultation d'ouvrages, des articles de revues, des sites web, et le code maritime algérien. Dans la partie quantitative, on recueillera les informations nécessaires à l'encadrement théorique de notre travail, l'analyse des statistiques disponibles (ONS, DGD, CNUCED, MTTP...) sollicitera en fin une perspective qualitative.

L'article est structuré en quatre parties. Ainsi, après ce point introductif la première partie traitera de l'importance de l'affrètement et le commerce extérieur de l'Algérie et la demande sur le transport maritime. La deuxième partie sera consacrée à la situation de la flotte algérienne de transport maritime des marchandises générales et l'analyse de la place du transport maritime en Algérie sur le plan économique. La troisième partie se focalisera sur la problématique de l'affrètement maritime en Algérie. Enfin nous procéderons dans un dernier temps, en une quatrième partie, à une conclusion et à développer quelques recommandations et voies de développement.

2. Importance de l'affrètement et la demande sur le transport maritime pour l'Algérie

Dans cette partie nous allons nous axer sur les trois points : l'importance de l'affrètement, le commerce extérieur de l'Algérie et la demande sur le transport maritime.

1. 1 Importance de l'affrètement pour l'Algérie

D'après l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques OCDE, (2014) le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé pour le commerce international, 80% du commerce mondial en volume et 70% en valeur transitent par voie maritime. Les pourcentages peuvent être encore plus élevés pour la plupart des pays en développement. Aussi d'après l'étude annuelle dressant un panorama du transport maritime en 2017 la Commission des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), près de 11 milliards de tonnes de marchandises ont circulé

sur les mers du globe en 2017 contre seulement 550 millions de tonnes en 1950. Par comparaison, le fret aérien transporte à peine 2 millions de tonnes de marchandises.

La mer est un atout majeur pour le commerce extérieur. La plupart des puissances économiques possèdent d'importantes façades maritimes. Elles constituent le moteur de leur expansion. Dans le livre *La richesse des Nations*, A. Smith (1776), expliquais déjà l'importance des transports par eau pour l'industrialisation des villes côtières. Des flottes importantes accompagnant leurs économies, sont une caractéristique valable aussi pour les pays développés ou émergents, (Daddi-Addoun et all., 2020).

L'Algérie est un pays qui dispose de 1200 km de côtes le long de la méditerranée, ce qui en fait le 59ème pays en terme de longueur côtière au monde. On ne compte pas moins de 11 ports commerciaux sur les côtes. D'après les statistiques du Ministère des transports (2018), l'Algérie assure la quasi-totalité de ses échanges extérieurs par voie maritime, soit près de 95%, aspect qui implique une forte dépendance de ce secteur ainsi que la nécessité de disposer d'une offre de transport maritime de qualité.

Selon toujours le Ministère des transports, plus de 97% des marchandises destinées à l'Algérie passent par les compagnies de transport étrangères. En effet, le marché du transport maritime échappe totalement aux opérateurs économiques Algériens. D'après Slimani (2018) les armements nationaux (Le pavillon national CNAN) de marchandises générales n'assurent que moins de 3% des volumes de commerce extérieur de marchandises du pays (1,4% par rapport au trafic global des marchandises solides et 1,75% par rapport au trafic conteneurs). En effet, l'Algérie ne dispose plus d'une flotte nationale de transport de marchandises générales à la mesure, de sa configuration géographique, du volume et de la structure de son commerce extérieur. Compte tenu des besoins importants en matière de moyens de transport maritime générés par les importations massives, d'une part, et de l'affaiblissement de la flotte nationale, d'autre part, une situation de monopole «inversé» a été créée, au profit de transporteurs étrangers, mettant en danger l'indépendance économique de l'Algérie, sachant que presque tout est importé pour la satisfaction des besoins nationaux. Cela nous amène à dire qu'il est indispensable la mise en place d'un nouveau cadre stratégique propice au regain de compétitivité et au développement pérenne du secteur du transport maritime algérien.

L'importance du secteur des transports maritimes n'est plus à démontrer. Toute nation soucieuse de son développement économique doit chercher à intégrer le transport maritime dans le commerce extérieur tout en se dotant des moyens navals appropriés soit par l'acquisition de navires ou par le système d'affrètement qui permet, après conclusion du contrat et rémunération, à un fréteur de mettre à la disposition d'un affréteur un navire (article 640 al. 2 du Code Maritime Algérien). Il s'agit d'une location pour assurer le transport de marchandises, pour le compte de l'affréteur.

Aujourd'hui, les entreprises Algériennes ne peuvent pas faire appel à l'affrètement pour le transport de leur marchandise (liquide ou solide). La réglementation algérienne ne permet pas aux opérateurs nationaux d'affréter des navires pour transporter leurs marchandises importées ou exportées, en donnant à leurs fournisseurs ou leurs importateurs tous les pouvoirs de conclure pour eux les contrats (de vente, de transport et d'assurance). Or l'affrètement est important économiquement pour notre balance des paiements et la négociation des clauses appartient à celui qui donne du travail au navire du fréteur (l'armateur). C'est l'Algérie qui fait travailler les armateurs étrangers, puisqu'on n'a pas de flotte maritime capable d'assurer ce rôle. A cause de cette réglementation, l'Algérie fait, en outre, bénéficier le fournisseur ou importateur étranger auquel il donne le pouvoir de gérer pour lui un contrat de vente maritime. Ainsi, toutes ces transactions internationales

(unilatérales), sont favorables pour l'industrie maritime étrangère (leurs armateurs, leurs assureurs, le coût de la cargaison), le tout payé en devises fortes par l'Algérie. L'insuffisance quantitative et qualitative de la flotte maritime algérienne fait de la pratique de l'affrètement des navires un domaine important de notre économie qui est étroitement dépendante de l'importation de produits finis et semi-finis.

Selon Slimani, (2018) en Algérie les cargaisons homogènes (marchandise générale) sont couvertes dans leur quasi-totalité par le biais d'affrètement majoritairement conclu et contrôlé par les fournisseurs étrangers dans le cadre de leurs ventes CFR aux importateurs algériens. Seule, une part mineure du fret est en effet contrôlée par les opérateurs nationaux (CNAN) dans le cadre de leurs achats en FOB. Sachant qu'il est possible de remédier à cette situation, et c'est en nous présentant comme affréteurs de navires afin de dominer le marché de l'affrètement sur le plan international (en achetant FOB et en vendant CFR.), ce qui permettra, du même coup, de favoriser notre balance des paiements. De cette façon, l'Algérie pourrait maîtriser les coûts du prix du transport (fret) sur le plan international.

2.2. Le commerce extérieur de l'algerie et la demande sur le transport maritime

La structuration des échanges extérieurs vers le transport maritime est accentuée par l'orientation économique de l'Algérie après l'indépendance, à savoir l'industrialisation et la révolution agraire qui n'ont pas consacré l'indépendance alimentaire face à une démographie galopante. Au contraire, ce sont des politiques qui ont entraîné un important besoin d'importation d'équipement industriels, matière première nécessaires à la production et des produits alimentaires répondant aux besoins croissants de la population. En contrepartie, le pays n'exporte que les hydrocarbures. Ces deux flux à sens inverse connaissent une corrélation positive, puisque le niveau d'importation dépend du niveau des recettes générées par l'exportation des hydrocarbures.

Selon la direction générale des douanes (DGD), le commerce extérieur des marchandises a enregistré au cours de l'année 2019 ce qui suit (voir tableau 01) : Un volume global des importations de 41,93 milliards USD, contre un volume global des exportations de 35,82 milliards USD ce qui représente un déficit de la balance commerciale de l'ordre de 6,11 milliards USD. Le taux de couverture des importations par les exportations est de l'ordre de 85,43 %. L'essentiel des échanges commerciaux de l'Algérie se sont effectués, avec les pays de l'Europe, avec 58,14% de la valeur globale des échanges.

En effet, les exportations vers les pays européens ont atteint 22,81 Mds USD. De l'autre côté, l'Algérie a importé des pays d'Europe pour 22,39 mds USD. L'Italie, la France, l'Espagne et la Grande Bretagne restent les principaux pays partenaires de l'Algérie en Europe. La seconde position dans les échanges commerciaux, avec une part de 23,92% de la valeur globale, pour atteindre un montant de 18,60 Mds USD est occupée par les pays d'Asie. En effet, les pays d'Asie ont importé de l'Algérie pour un montant de 6,42 Mds USD. Les importations Algériennes de l'Asie, quant à elles, ont atteint une valeur de 12,17 Mds USD. Parmi les principaux pays partenaires de l'Algérie dans cette région on trouve, la Chine, l'Arabie Saoudite, l'Inde, et la Corée. Selon Huybrechts, (1971 pp. 140-162), l'importante structure des échanges commerciaux engendre un besoin grandissant en matière de transport maritime. Ce qui implique inévitablement que le transport maritime joue un rôle capital au sein de l'économie de par son omniprésence dans la chaîne de production et ce, à toute échelle géographique. En somme le transport maritime se conçoit comme une composante intégrale du cycle de production-consommation.

Tableau (1) : Evolution de la balance commerciale de l'Algérie

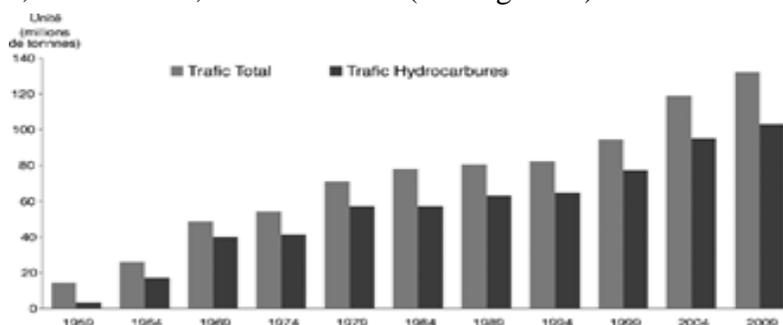
Unité : en millions

	Année 2018		Année 2019*		Evolution (%)	
	DZD	USD	DZD	USD	DZD	USD
Importations	5 403 232,97	46 330,21	5 005 302,53	41 934,12	-7,36	-9,49
Exportations	4 873 960,29	41 797,32	4 275 400,28	35 823,54	-12,28	-14,29
Balance Commerciale	-529 272,67	-4 532,89	-729 902,25	-6 110,57	37,91	34,81
Taux de Couverture (%)	90,22		85,43			

Source : DGD/Statistique du commerce extérieur de l'Algérie : Période : Année 2019

2.3. Analyse de la demande du transport maritime algérien

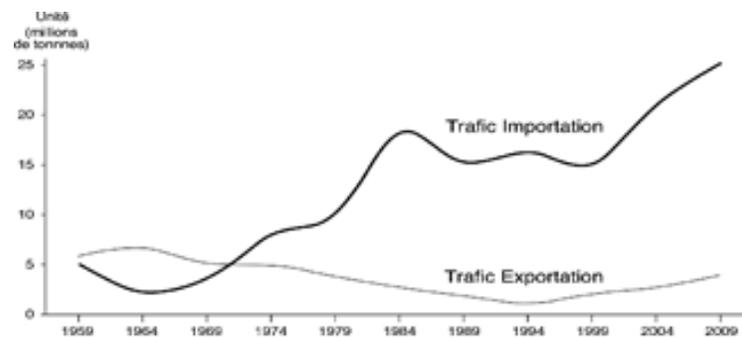
Le commerce extérieur Algérien constitue un facteur déterminant de la demande du transport maritime. Selon Setti et al. (2011), à l'indépendance (1962) l'Algérie a enregistré 20,79 millions de tonnes de trafic de marchandises des ports Algériens. Depuis, elle a connu un accroissement rapide des échanges internationaux de marchandises : 100 millions de tonnes en 2000, 120 en 2004, et 123 en 2009 (voir figure. 1).



Source : Setti, M., Mohamed-Cherif F, Z., et César Ducruet, (2011), « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », Méditerranée, 116 | p 85-93.

Figure (1) : Le trafic marchandise des ports Algériens (1959-2009)

L'Algérie étant un grand importateur de produits de consommation, d'équipement, pharmaceutiques ainsi que d'autres produits de toutes natures. Elle est aussi exportatrice d'hydrocarbures, de gaz liquéfié et de leurs sous-produits et autres minerais... Toujours d'après Setti et al. (2011), l'ouverture du marché algérien, au début des années 1990, s'est traduit par la croissance accélérée des marchandises débarquées à la faveur de l'embellie financière, (prix des hydrocarbures) ainsi que par un accroissement très élevé des échanges et notamment des importations (voir figure. 2).



Source : Setti, M., Mohamed-Cherif F, Z., et César Ducruet, (2011), « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », Méditerranée, 116 | 85-93.

Figure (2) : Ventilation du trafic hors hydrocarbures de l'Algérie (1959-2009)

3. La situation de la flotte algérienne et la place du transport maritime en algérie

Cette deuxième partie sera consacrée à la situation de la flotte algérienne de transport maritime des marchandises générales et l'analyse de la place du transport maritime en Algérie sur le plan économique.

3.1. La situation de la flotte algérienne de transport maritime des marchandises générales

Le transport maritime revêt un caractère stratégique, qui est essentiellement dû à trois aspects, le contrôle du commerce extérieur du pays, la création d'emplois et l'impact économique du secteur au niveau national. Slimani, (2018), expliquent que l'Algérie s'est efforcée de posséder une flotte maritime dès son indépendance par la création d'une société d'État, la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN). La possession d'une flotte maritime se veut une affirmation d'une indépendance vis-à-vis aux armateurs étrangers. Elle avait l'exclusivité du transport maritime sous pavillon national. En plus des monopoles du cabotage national, du remorquage, de la manutention et de la consignation. En ce qui concerne l'affrètement des navires, seul la CNAN est autorisée à conclure les contrats d'affrètement. Selon Bouarroudj, (2012), durant les années 80, l'Algérie possédait l'une des premières flottes de navires de commerce dans le monde arabe et en Afrique. La flotte nationale était composée de 79 navires de différents types (vraquiers, tankers, chimiquiers, transporteurs de gaz, pétroliers, Multipurpose, RORO, car-ferries). L'ensemble de cette flotte était exploitée par la CNAN qui constituait un grand armateur au niveau mondial. Toujours selon la même source qui explique que, en plus de sa propre flotte, la CNAN faisait appel à des navires affrétés. La CALTRAM, une joint-venture entre la CNAN et la Libye, avaient quatre autres navires.

Dès le début des années 90, l'Algérie a opté pour une nouvelle politique économique et commerciale, cette politique se manifeste par le désengagement de l'État de la sphère économique et l'ouverture au capital privé. Le processus des réformes a été enclenché par le nouveau code maritime promulgué en 1998. La nouvelle réforme contenue dans la loi n° 98-05 du 25 juin 1998, modifiant et complétant l'ordonnance N°78-80 du 23 octobre 1976, consiste en l'adaptation de la législation sur le transport maritime et les activités annexes aux exigences d'ouverture économique. Elle définit les conditions d'exploitation des

services de transport maritime et ceux concernant l'exercice des activités annexes telles que, la consignation de la cargaison, la consignation du navire, et l'activité du courtier maritime. Concernant les services de transport maritime elle prévoit un régime de concession. Cette loi a consacré les principes fondamentaux de la démonopolisation des services du transport maritime et leur ouverture à la concurrence.

Selon Bouarroudj, (2012), à ce titre d'ouverture, trois (03) transporteurs privés ont reçu l'accord pour exploiter les services du transport maritime, NOLIS et SOTIC pour les marchandises et MORECAN ALGÉRIE pour les passagers, disposant chacun d'une unité. Au fil du temps, la crise aidant, l'absence d'investissement dans le domaine a induit une nette diminution du nombre de navires exploités. Un grand nombre de navires vieillissants ont été désarmés ou vendus (voir le tableau N°2 qui présente le patrimoine de transport maritime de l'Algérie selon les statistiques de la CNUCED entre l'année 2005 et 2016). D'après toujours Bouarroudj, (2012), pour des causes liées essentiellement à une gestion défaillante de l'entreprise publique (CNAN), l'évolution de cette flotte a été inversement proportionnelle à celle du commerce extérieur Algérien.

Tableau. (2) : Flotte Nationale : Capacité de transport par types de navires (Milliers de TPL)

(Milliers de TPL)*	2005	2010	2015	2016
Flotte totale	913	764,6	795,7	762,8
Pétroliers	47	25,1	17,2	17,2
Vraquiers	288	204,3	149,6	149,6
Navires de charge classique	135	64,5	112,7	79,8
Porte-conteneurs	--	--	--	--
Autres navires	443	470,7	516,3	516,3

Source : Bouarroudj, A., (2012), Le transport maritime de marchandises : un potentiel de croissance à promouvoir, Atelier de réflexion, forum des chefs d'entreprise.

*TPL : Le port en lourd (tonnes de port en lourd, tpl) désigne la capacité de chargement d'un navire,

Pour Slimani, (2018), la flotte maritime nationale de transport de marchandises diverses à fin 2017 était constituée de 16 navires répartis entre 8 vraquiers, 4 navires Multipurpose et 2 navires RO-RO appartenant à l'entreprise publique CNAN et un RO-RO et un vraquier appartenant à la société privée Nolis, une filiale du groupe CEVITAL. L'âge moyen de la flotte CNAN était supérieur à 30 ans. Bouarroudj, (2012), explique que la flotte maritime nationale assurait 35% des échanges extérieurs de l'Algérie avec pour objectif d'atteindre les 50%. Une évolution qui devait accompagner la croissance de la demande en transport maritime.

De ce qui précède on peut objectivement considérer que l'Algérie ne dispose plus d'un armement suffisant pour le transport maritime des marchandises générales. Les autorités algériennes ont entrepris un certain nombre de réformes face à ces difficultés, qui tardent cependant à prendre corps. Pour faire face à cette situation, les pouvoirs publics ont initié un plan d'acquisition et de modernisation des navires. Celui-ci est en cours. Ils prévoient à moyen terme l'acquisition de 22 navires. En attendant la concrétisation de ce plan, d'après Slimani, (2018), la part de cette flotte dans le transport du commerce extérieur Algérien ne dépasse pas 1,4 % par rapport au tonnage global des marchandises solides.

3.2. La place du transport maritime en algérie sur le plan économique

D'après un rapport de la CNUCED (2015, p25), les coûts du transport international ont représenté en moyenne, environ 9% de la valeur des importations des pays pendant la décennie 2005-2014. Parmi les principaux groupes régionaux, ce sont les pays africains qui ont le pourcentage le plus élevé (11,4% en moyenne, contre 6,8% seulement pour les pays développés). Les dépenses de transport international sont estimées par la CNUCED pour différents groupes de pays (Tableau. 3) sur la base de données des importations de marchandises.

Tableau (3) : Coût du transport international : coût du fret en pourcentage de la valeur des importations, par groupes de pays

Groupes de Pays	1985-1994	1995-2004	2005-2014
Afrique (Pays en développement)	12,4	11,7	11,4
Océanie (Pays en développement)	11,9	9,9	9,6
Asie (Pays en développement)	8,8	9,2	9
Amérique (Pays en développement)	11	11,1	8
Pays en transition		10,4	7,1
Pays développés	9,5	7,2	6,8

Source : établi à partir de la base de données de la CNUCED 2015

Selon un rapport de l'organisme onusien UNCTAD (Review of marine transport 2014) les importations annuelles moyennes de l'Algérie sont estimées à 60 Milliards de Dollars (exception faite des années 2016 à 2019 durant lesquelles la chute du prix du baril de pétrole a généré une politique de restriction aux importations). Le transport maritime (fret) a coûté 6,84 Milliards USD (équivalent à 11,4 % du coût de la marchandise importée). D'après une étude de Khelifa, (2019), les transferts de devises effectués par les transporteurs maritimes étrangers annuellement en Algérie sont estimés entre 5 à 6 milliards de dollars, environ 20% plus cher que ce qu'aurait coûté un fret assuré par des transporteurs nationaux. Ces surcoûts sont dus notamment au fait que les importateurs algériens n'ont pas de maîtrise du commerce international. Il explique aussi que la part logistique (transport inclus) dans l'achat d'un produit de « door to door » vers l'Algérie peut atteindre les 35%, se traduisant par une enveloppe financière en devises de l'ordre de 13/14 milliards dollars/an influant directement sur le prix final de la marchandise. Dans le même sens, Ivanaj et Franzil, (2006) expliquent que la logistique est présentée comme étant la gestion et la maîtrise globale des flux physiques et informationnels, soit par des moyens propres, soit par des moyens externalisés, le long d'une chaîne allant de l'input à l'output, et englobant toutes les opérations de transport, stockage, manufacturing, packaging, distribution... etc., pour la satisfaction du client et dans les conditions optimales de performance pour l'entreprise. Les cadres institutionnels et réglementaires du pays (Coase, et Rallet., 1992, pp. 113-123), les spécificités des marchandises et des services concernés ainsi que les compétences des opérateurs, y ont un effet déterminant sur les couts et la performance de ces derniers (Bourguignon, 2000 ; Lavastre, 2001).

La Banque mondiale établit périodiquement des classements des pays, dans lesquels l'Algérie se classe à la 107e place en matière d'Indice de Performance Logistique selon l'édition 2017 du rapport «Connecting to compete 2018». D'après des études du CNUCED (2017) les pays développés, réputés contrôler leur commerce extérieur, grâce notamment à une parfaite maîtrise de la chaîne logistique, le taux d'acheminement « door to door » est

de 5% ; la moyenne mondiale étant de 16%. En somme, la dépense nationale consacrée aux transports maritimes de marchandises générales dépasse ainsi tout entendement. Ces surcoûts entravent la compétitivité des entreprises algériennes, notamment celles désirant un développement à l'international, et réduit les trésoreries des entreprises qui paient beaucoup plus cher le transport de leur marchandise, ce qui se répercute sur le consommateur algérien. Khelifa, (2016) explique que pour une facture des importations algériennes de 45 milliards USD en 2011, environ le tiers, soit de 10 à 12 milliard USD en devises, sont affectés au transport et à la logistique. Si on arrive à un taux de couverture de 50%, de commerce extérieur par nos propres moyens en transport maritime de marchandise divers, c'est une somme de 6 à 7 milliards USD/an en devises que le pays pourra économiser.

De ce qui précède on peut dire que la flotte maritime algérienne peut dès lors être perçue comme le véritable talon d'Achille du commerce international algérien, et pourra ainsi rejoindre la tendance des nations émergentes dans la maîtrise de cette flotte (Daddi-Addoun et all, 2020). En somme on peut dire que si un pays est dans une position de force économique et commerciale, il peut vendre et la marchandise et la logistique qui l'accompagne et, souvent, aux prix qu'il veut. Mais pour parvenir à ce résultat, il faut avoir conscience des enjeux stratégiques, et pour cela le choix d'une stratégie est aujourd'hui primordial.

4. L'affrètement maritime selon le code maritime algérien

Nous allons traiter sous ce titre plusieurs points à partir des grandes catégories de transport maritime, la pratique de l'affrètement maritime, le contrat d'affrètement dans le cadre du code maritime algérien.

4.1. Les grandes catégories de transport maritime

L'industrie du transport maritime est constituée de plusieurs sous-secteurs, qui sont soumis à des régimes réglementaires et commerciaux différents et dont les besoins sont desservis par différents types de navires spécialisés. Le transport maritime peut être subdivisé en trois différentes grandes catégories :

a) Les services de transport maritime de passagers, qui sont très spécialisés, sont assurés par des navires de croisière et des transbordeurs.

b) Les services de lignes régulières sont des services réguliers programmés entre des ports connus à l'avance. Ils transportent des marchandises pour plusieurs chargeurs à la fois. Selon Venturelli, et Miani, (2010) dans la plupart des pays, des compagnies de lignes régulières bénéficient, dans certaines conditions d'exemptions au titre des législations antitrust, qui leur permettent de conclure des accords de coopération.

c) Le tramping (Les services de transport de marchandises en vrac « navires qui sont affrétés »), qui littéralement signifie vagabondage ou transport à la demande, comprend toutes les activités qui sont différentes de la ligne régulière et le transport des passagers. D'après Cassagnou (2002), le service de transport de marchandises en vrac est la mise à disposition par un fréteur (armateur, owner), moyennant rémunération, d'une capacité de transport pour un trajet bien précis ou pour une durée déterminée au profit d'un affréteur (chargeur). Destinés à être utilisés sur divers trafics. Les armateurs au tramping s'emploient à offrir leurs navires aux bons moments dans les lieux où le besoin de tonnage leur permet d'avoir une rémunération satisfaisante.

4.2. La pratique de l'affrètement maritime

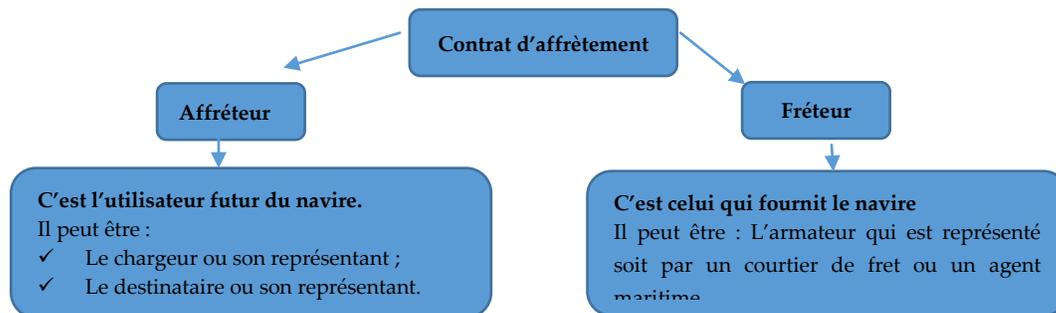
Selon Chevalier, (2009), les transports maritimes sont réalisés soit par des propriétaires de navires, soit par des non-propriétaires qui exploitent commercialement des navires loués auprès de tiers. Cette forme d'exploitation des navires par le louage et connue sous l'appellation «affrètement». Ce dernier est défini comme le contrat de location de navire par lequel le fréteur s'engage à mettre à disposition d'un affréteur, soit une capacité de transport dont le but est de réaliser un voyage, soit l'utilisation d'un navire pendant un certain temps, moyennant le paiement d'une somme appelée fret. Ce contrat peut donner lieu à la rédaction d'une Charte-partie (C/P). Pour cela les 2 parties feront souvent appel à des courtiers spécialisés pour la rédaction de la charte partie qui sera signée par les intéressés. Dans ce contrat, l'élément essentiel est le navire qui va être affrété. L'exploitation d'un navire requiert l'agrégation de trois compétences distinctes. Chacune d'elles peut être exercée par des acteurs différents ou par une personne qui cumule deux voire les trois fonctions :

a) L'armateur : propriétaire du navire. D'après Bauchet (1991), l'armateur est un transporteur, un financier, parfois un spéculateur, qui prend des dispositions d'achat, de vente ou d'affrètement de navires en fonction de l'état des marchés concernés.

b) Un gestionnaire nautique et technique : Sa fonction se définit dans un cadre contractuel. Il fournit au navire un équipage approprié et il assure aussi la maintenance technique du matériel

c) Un exploitant commercial.

Lors de l'affrètement maritime, deux acteurs sont mis en scène et qui sont, l'armateur propriétaire de navires (ship owner) ou fréteur qui exploite le navire et l'affréteur (charterer) qui loue le navire à l'armateur (exploitent commercialement) (voir figure 3). En somme Il s'agit de deux métiers complètement différents, mais très complémentaires.



Source : élaborée à partir de la conception des étapes de la revue de littérature

Figure (3) : Les parties du contrat d'affrètement.

4.3. Le contrat d'affrètement dans le code maritime algérien

Le transport maritime des marchandises en vrac repose sur le contrat d'affrètement d'un navire, contractualisé par une charte-partie signée entre l'armateur et l'affréteur. Les entreprises de transport maritimes frètent des navires (charter out), elles les proposent à la location pour satisfaire les besoins de transport de chargeurs qui les affrètent (charter in). Classiquement on distingue trois types de contrats d'affrètement, distinction reprise par le code maritime algérien (CMA) (art. 640 al. 2 CMA). Où chacun correspond à une

répartition particulière de l'exploitation du navire entre le fréteur et l'affréteur. Selon le principe que plus le contrat est à long terme, plus l'affréteur sécurise sa capacité de transport, plus il dispose de la maîtrise de la conduite du navire et plus les postes de coûts sont à sa charge (voir tableau. 4). Les trois types de contrats d'affrètement sont:

a) Affrètement « au voyage » (V/C : voyage charter) (art. 650 à 694 CMA)

L'affrètement au voyage, est le mode le plus ancien d'exploitation du navire. Dans cette formule d'affrètement, le fréteur met à la disposition de l'affréteur un navire ayant une capacité donnée pour recevoir une cargaison déterminée et qui doit effectuer un voyage précis dans un délai déterminé (location d'un navire pour un seul et unique voyage). Dans cette forme d'affrètement, l'armateur garde la gestion nautique (recrutement de l'équipage, entretien, assurance...) et commerciale du navire. Le taux de fret dépend du marché. Le contrat au voyage peut porter sur un voyage (spot), sur plusieurs voyages consécutifs (consécutive voyage), sur plusieurs voyages non consécutifs dans une période donnée (Contract of Affreightment ou COA).

b) Affrètement « à temps » (T/C : time charter) (art. 695 à 722 CMA)

L'affrètement à temps est une forme de location d'un navire pour une période allant de 3 à 12 mois. Le montant de la location dépend de l'offre et de la demande. L'armateur conserve la gestion nautique, par contre l'affréteur prend en charge la gestion commerciale. Ce type d'affrètement est utilisé par les armateurs de ligne régulière. Lors de l'ouverture d'une nouvelle ligne, cela peut leur permettre de ne pas investir beaucoup d'argent immédiatement. Beaucoup d'armateurs ont des flottes composées de navires en propriété et de navires affrétés. Les armateurs qui souhaitent augmenter temporairement leur capacité de transport ont la possibilité d'affréter des navires à temps et les fréter au voyage à des chargeurs.

c) Affrètement « coque-nue » (B/B : Bare-boat Charter) (art.723 à 737 CMA)

Cette forme d'affrètement se rencontre lorsque le besoin est long. L'affréteur souhaite s'occuper lui-même de la gestion nautique. Il a la pleine responsabilité du management et de l'exploitation commerciale. L'affréteur loue le navire à l'armateur pour une longue durée et amène son propre équipage. La gestion nautique et commerciale du navire est à la charge du fréteur. L'affrètement « coque nue » peut être aussi utilisé comme mode de financement par des armateurs qui n'ont pas la surface financière voulu pour acheter un navire. Les contrats coque nue sont utilisés par des armements voulant augmenter leur flotte avec des navires neufs sans recourir au crédit bancaire et / ou sans immobiliser de capital en raison d'une capacité d'investissement limitée ou simplement d'un choix stratégique. La période de location du navire couvre généralement la période de son amortissement. À terme, l'armement peut racheter le navire à des conditions préférentielles.

De ce qui précède, on peut dire qu'un armateur est en principe le propriétaire du navire, seulement l'armateur n'est pas toujours le vrai propriétaire. En effet, ce dernier peut louer en coque nue à un armateur qui se charge d'armer en personnel, d'entretenir, de réparer et d'assurer le navire. On peut donner comme exemple, un groupe financier qui fait construire un bateau et le confie à une société d'armement qui « l'arme » et l'exploite commercialement, dans cette situation les fonctions de propriétaire et d'armateur sont alors nettement séparés.

Tableau (4) : Répartition des postes de coût entre fréteur et affréteur lors de l'affrètement d'un navire

	Voyage charter	Time charter	Bareboat charter
VOYAGE			
Manutention	affréteur	affréteur	affréteur
Droits de port	postes négociés	affréteur	affréteur
Droits de canaux	fréteur	affréteur	affréteur
Soutes	fréteur	affréteur	affréteur
OPÉRATION			
Administration	fréteur	fréteur	affréteur
Assurance et P&I	fréteur	fréteur	affréteur
Équipage	fréteur	fréteur	affréteur
Entretien, maintenance	fréteur	fréteur	postes négociés
Réparations	fréteur	fréteur	postes négociés
CAPITAL			
Traites du navire	fréteur	fréteur	fréteur
Intérêts de l'emprunt	fréteur	fréteur	fréteur
Dividendes si entreprise cotée en Bourse	fréteur	fréteur	fréteur

Source : Lacoste, R. (2015), Transport des céréales « Navires, couverture des risques, conteneurisation : un système en pleine évolution », Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). P 245

Il n'existe pas de réglementation internationale dans le domaine de l'affrètement maritime, mais les contrats d'affrètement (charter party) sont conclus sur la base de contrats types qui sont le fruit d'une longue expérience. De nombreux contrats types de charte partie (charter party) existent (grains, liquides, minerais...) permettant de répondre aux différents besoins des opérateurs.

5. La pratique des affretements de navire en algerie

L'affrètement d'un navire présente différents avantages pour des lots homogènes de marchandises offrant un chargement complet au départ et le plus souvent à destination d'un seul port. Après avoir revu l'évolution du dispositif législatif et réglementaire en Algérie dans l'activité du transport maritime, nous passerons à la problématique de sa mise en pratique qui révèle des contradictions.

5.1 Evolution des regles legislatives et reglementaires relatives aux affretements en algerie

La nouvelle réforme contenue dans la loi n° 98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant Code maritime (CMA) vise l'adaptation de la législation sur le transport maritime et les activités annexes aux principes

de la libéralisation et d'ouverture économique. Ce texte a été renforcé par deux décrets exécutifs:

✓ Décret exécutif No 00-81 du 9 avril 2000, permettant la participation du secteur privé dans le transport maritime, celle-ci est encadrée par le décret exécutif n° 08-57 du 13 février 2008 fixant les conditions et les modalités de concession d'exploitation des services de transport maritime ainsi que le décret exécutif n° 08-58 du 13 février 2008 qui fixe le montant des droits de concession concernant l'exploitation de transport maritime. Les pouvoirs publics ont été amenés à effectuer une ouverture en direction du secteur privé pour l'encourager dans ce créneau. En 2018 il y a eu la levée de la mesure de gel liée à l'exercice de l'activité de transport maritime de marchandises.

✓ Le décret exécutif 09-183 du 12 mai 2009, (qui abroge les dispositions du décret exécutif n° 01-286 du 24 septembre 2001) dont le but était de déterminer les conditions d'exercice des activités auxiliaires du transport maritime, tel que le consignataire du navire, le consignataire de la cargaison et le courtier maritime, lesquels jouent un rôle très important dans le monde des transactions maritimes, notamment dans les divers contrats d'affrètement maritime. Un décret, daté du 20 mars 2019 vient modifier et compléter certaines dispositions du décret exécutif de 2009.

Inopportunément les réformes introduites par le nouveau code maritime Algérien comporte un handicap majeur au développement du pavillon national. Selon Slimani, (2018), on peut constater que depuis la promulgation des textes relatifs à la concession, les personnes physiques ou morales algériennes n'ont pas répondu à cette ouverture et ce, pour deux raisons principales :

✓ La première raison tient à l'exigence, retenue par l'article 4 relatif aux conditions d'octroi de la concession, de la propriété d'un navire au minimum ou d'autres titres lui attribuant son usage, selon l'article 572 du code maritime.

✓ La seconde raison réside dans la durée (de 10 ans) accordée pour la concession (même si elle peut être renouvelée selon le texte).

Ces remarques, invitent en conséquence à réexaminer le dispositif législatif et réglementaire.

5.2 Problématique des affretements de navire en algerie

La loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime dans son article 44 (l'article 649 de l'ordonnance n° 76-80, susvisée, est modifié) et rédigé de la manière qui suit : « les activités d'affrètement de navires peuvent être exercées par toute personne physique de nationalité algérienne ou toute personne morale de droit algérien procédant la qualité d'armateur et dont son activité principale se trouve sur le territoire national ».

L'élément qui crée le grand problème concerne la qualité de l'armateur, et le code maritime en donne une définition dans deux articles différents. Le premier est l'article 384 ou il est écrit que « armateur signifie toute personne physique ou morale qui exploite un navire et engage dans ce but des gens de mer ». Le deuxième concerne l'article 572 ou il est encore écrit que l'armateur est « toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom et cela soit à titre de propriétaire du navire, ou bien à

d'autres titres lui attribuant l'usage du navire ». A travers ces deux articles, nous comprenons qu'il est considéré comme armateur toute personne physique ou morale qui exploite un navire soit en tant que propriétaire ou bien en tant qu'affrètement, qui en assure soit la gestion commerciale seulement soit la gestion nautique et commerciale selon les termes de la charte-partie. De ce fait, nous avons donc deux catégories d'armateurs, l'armateur propriétaire de navires et l'armateur disposant, par le biais de l'affrètement de navires. Ainsi, pour avoir la qualité d'armateur, au sens du code maritime Algérien, il faut être soit propriétaire de navires soit en disposer par le biais d'affrètement.

De ce qui précède on peut dire que l'affrètement peut être assimilé à un armateur, et un affrètement doit obligatoirement être armateur pour exercer les activités d'affrètements, c'est-à-dire, être propriétaire du navire. L'obligation d'être armateur est le point majeur qui constitue un obstacle, que les opérateurs économiques algériens rencontrent pour négocier les contrats d'affrètement, ce qui les amène à faire appel à des négociants étrangers n'étant pas obligés d'avoir cette qualité. Il est important de rappeler que ces dispositions réglementaires du code maritime algérien ne sont applicables que sur le territoire national sur les algériens, personnes physiques ou morales.

Concernant les modalités de paiement des loyers dus aux affrètements au voyage et à temps, quatre articles ont été consacrés aux affrètements des navires étrangers. Il y est stipulé que toutes les modalités de règlement bancaires sont conditionnées par la production de l'autorisation d'affrètement délivrée par les services du ministère chargé de la marine marchande. Toujours en matière de paiement des loyers dus aux affrètements, le nouveau décret n°14 365 du 15 décembre 2014 relatif aux comptes d'escale et comptes courants d'escale, stipule dans son article 44 que la régularisation de ce paiement doit intervenir dans les 90 jours par la production à la banque domiciliaire de la charte-partie, appuyée d'une copie de la concession d'exploitation des services de transport maritime. Comme déjà expliqué précédemment, pour bénéficier de la concession d'exploitation des services de transport maritime, il faut être armateur propriétaire ou disposant, comme l'énonce le décret exécutif n°08-57 du 6 février 2008 qu'il faut disposer d'au moins un navire soit à titre de propriétaire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire. Donc pour pouvoir régulariser le paiement dans les 90 jours, l'intéressé doit présenter à sa banque domiciliaire la charte-partie tenant lieu de contrat d'affrètement, appuyé d'une copie de concession d'exploitation des services du transport maritime.

En résumé, pour affréter un navire, il faut obtenir une concession d'exploitation des services maritimes. Sachant que pour avoir cette concession, il faut être armateur propriétaire ou affrètement disposant. Cet article ambiguë du code maritime algérien, rend difficile à ce qu'un opérateur économique algérien soit en mesure d'affréter les navires à la condition de posséder un navire, laissant aux fousseurs étrangers la liberté à le faire à travers des courtiers qui encaisse des commissions.

On pourra conclure on disant que cette réglementation telle qu'elle existe empêche les opérateurs économiques nationaux de pratiquer ce mode d'exploitation commerciale des navires le plus répandu dans le monde. En plus ces règles ne sont imposables et opposables qu'aux algériens résidents qui souhaitent investir dans ce domaine. En effet, ce qui paraît dans l'opposé des règles économiques, du rôle et du coût du cadre réglementaire (Coase et Rallet, 1992), les importateurs de marchandises homogènes comme les céréales, le bois, le ciment, le rond à béton, le sucre, etc., passaient des contrats d'achat en coût et fret (CFR) laissant le soin au vendeur de choisir le navire et de négocier le montant du fret maritime, montant qui sera intégré dans la facture de vente de la marchandise et transféré à l'étranger en devises.

6. Conclusion generale

Le bilan fait sur l'activité maritime de l'Algérie s'avère particulièrement préoccupant. Les besoins en matière de transport maritime qu'éprouvait l'Algérie existent toujours. Il est alors très pressant de relancer le transport maritime. Aujourd'hui, les Etats pour être plus indépendants, utilisent leurs flottes pour transporter leurs biens, que ce soit stratégiques ou de consommation courante. Cette tendance est une règle observée dans les économies développées ou celles émergentes. Les autorités de tout pays, notamment algériennes, devraient savoir que la maîtrise des transports maritimes est une source de gain et d'économie en devises, ce qui impacte la performance des entreprises économiques, et participe ainsi à l'équilibre de la balance des paiements et de la balance commerciale nationale.

Concernant l'affrètement, la liberté des conventions est totale les deux parties étant considérées comme de poids économique égal, les législations nationales n'édicte pas de règles impératives. Elles sont supplétives à la volonté des parties. Pour cela, l'ambiguïté à faire enlever se trouve dans l'article 04 du décret 08-57 du 6 février 2008 fixant les conditions et les modalités de concession d'exploitation des services de transport maritime, notamment l'alinéa 05 qui impose comme préalable d'être armateur. Toutes les opérations de transports maritimes du vrac, général cargo se font en Coût et fret (CFR), puisque c'est difficile d'acheter en FOB à cause de cet article ce qui grève les coûts. S'il n'y avait pas cet article du code maritime, toutes ces commissions seront déduites du montant du fret, et contribueront à la baisse des prix.

On conclusion, il est à remarquer que le rôle des institutions et notamment la réglementation dans une économie moderne, c'est la facilitation des opérations permettant aux opérateurs les pratiques économiques afin de réaliser des compétences (Coase et Rallet, 1992). L'Etat algérien doit ouvrir le transport maritime au secteur économique privé national. Il s'agit de permettre l'affrètement de navires par des opérateurs algériens en amendant la loi n° 98/05 du 25 juin 1998 portant code maritime, notamment l'article 44 qui disposent que seuls les « armateurs », c'est-à-dire les propriétaires de navires, peuvent affréter des navires pour effectuer le transport sur l'Algérie. Cet article a fermé l'accès au transport maritime aux sociétés algériennes, alors que cette même disposition ne s'applique pas aux sociétés étrangères qui font du transport sur l'Algérie car, il n'est pas exigé de l'entreprise installée à l'étranger d'être armateur pour faire du transport sur l'Algérie, alors qu'il est exigé de l'entreprise algérienne de l'être si elle veut faire du transport maritime. Au niveau mondial, la séparation existe déjà entre l'armateur et le transporteur maritime, ainsi, même les armateurs aujourd'hui dans le monde ne font pas directement du transport maritime mais préfèrent fréter leurs navires aux opérateurs spécialisés. Donc en résumé, l'Algérie en ce moment de changement à la rationalisation des ressources nationales, après la compression des recettes des hydrocarbures, et afin de promouvoir ce créneau, il est recommandé :

✓ L'activité affrètement doit être ouverte également aux « entrepreneurs de transport maritime » au sens des règles de la CNUCED et CCI (chambre de commerce internationale) de 1991, ce sont les entreprises de transport maritime mais sans nécessairement être propriétaires des navires.

✓ La rénovation de l'environnement réglementaire tel que : Le dispositif relatif à l'affrètement des navires, le texte relatif à la concession des services de transports maritimes, le texte relatif à l'octroi d'agrément d'auxiliaire des transports maritimes.

✓ Faire participer le secteur privé (productif) dans l'investissement.

✓ Préparer les futurs jeunes managers de la flotte nationale en encourageons les conventions de formation entre les compagnies maritimes algériennes et l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) de Bou-Ismaïl ainsi que les universités.

De tout ce qui précède, en plus de la relance des entreprises nationales de transport maritime marchand, on peut aujourd'hui dire qu'il est urgent, de libéraliser les activités d'affrètement des navires au profit des personnes physiques ou morales de nationalité algérienne ou de droit algérien.

References :

- APS, (2020). Algérie-échanges commerciaux : **l'Europe principale partenaire en 2019**, disponible sur : [https : //www.commerce.gov.dz/statistiques/echanges-commerciaux](https://www.commerce.gov.dz/statistiques/echanges-commerciaux), consulté le : 01/06/2020.
- Bauchet, P. (1991). *Le transport maritime dans le commerce international*, édition Economica, Paris.
- Bouarroudj, A., (2012). *Le transport maritime de marchandises : un potentiel de croissance à promouvoir*. Atelier de réflexion, forum des chefs d'entreprise.
- Bourguignon A. (2000). *Performance et contrôle de gestion*, Encyclopédie de comptabilité, contrôle de gestion et audit, (pp. 931-941), Paris, Economica.
- Cassagnou, B. (2002). Les grandes mutations de la marine marchande française (1945-1995). Volume II. **Institut de la gestion publique et du développement économique**.
- Chevalier, D., et Duphil, F. (2009). *Transporter à l'étranger*. Editions, Foucher.
- Cnuced (2017), Rapport «Connecting to compete 2018», **publication des Nations Unies**.
- Cnuced, (2014), Rapport sur le transport maritime, Cedre, maritimeintel, **Commissariat général du développement durable**, la Nouvelle France Industrielle.
- Cnuced, (2015), Étude sur le transport maritime, **publication des Nations Unies**. pp.25.
- Cnuced, (2016), Rapport sur le transport maritime, **publication des Nations Unies**.
- Cnuced, (2017), Rapport sur le transport maritime, **publication des Nations Unies**.
- Coase R. (1987). The nature of the firm, Economica, N.S., 4, Novembre. Traduction française, « La nature de la firme », **Revue française d'économie**, II, Hiver.
- Coase R., Rallet A. (1992), La firme, le marché, la loi. In: Réseaux, volume 10, n°54. **L'entreprise**. pp. 113-123.
- Code maritime Algérien (CMA) 1998.
- Daddi Addoun N., Bouchellal Y. et Boumechouene M. (2020). « Stratégie de reconquête du marché et épreuve de performance, cas CNAN Algérie » ; **Revue des Sciences Humaines & Sociales, Constantine**, n° en cours.
- Direction des Etudes et de la Prospective (DEP), (2019), Statistiques du commerce extérieur de l'Algérie, Période : Année 2019.
- Hummels, D. L. (1999). Toward a Geography of Trade Costs. SSRN Electronic Journal.
- Huybrechts, A. (1971). « Le rôle du progrès des transports dans les économies sous développées » ; **revue économique** : V 22 n°1 janvier 1971 pp. 140-162.

- Ivanaj, V. et Franzil, Y. M. (2006). Externalisation des activités logistiques : analyse conceptuelle et propositions testables dérivées de la théorie des coûts de transaction, **Université Nancy 2, Cahier de Recherche** n°2006-03.
- Khelifa, K., (2019). « Appel à la revalorisation du fret maritime » disponible sur : https://www.lemaghrebdz.com/?page=detail_actualite&rubrique=Nation&id=95496 Consulté le 23 Avril 2020.
- Khelifa, M., (2016). Fret et logistique dans le maritime : Une industrie nationale qui peine à sortir la tête de l'eau, disponible sur : <https://www.elwatan.com/pages-hebdo/sup-eco/fret-et-logistique-dans-le-maritime-une-industrie-nationale-qui-peine-a-sortir-la-tete-de-l'eau-07-10-2019> Consulté le 23 Avril 2020.
- Lacoste, R. (2015). Transport des céréales « Navires, couverture des risques, conteneurisation : un système en pleine évolution », **Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)**.
- Lavastre, O. (2001). Les coûts de transaction et Olivier E. Williamson : Retour sur les fondements ; Xième Conférence de l'Association Internationale de Management Stratégique, 13-14-15 juin 2001. **Faculté des Sciences de l'administration, Université Laval, Québec**.
- Medjdoub, K. B. (2017). *Transport maritime en Algérie, insuffisances et opportunités « comparaison entre le port de Mostaganem en Algérie et le port de Tanger Med au Maroc*», Mémoire en Management et Commerce international.
- Nonjon, A. (1995). *Comprendre l'économie mondiale*, Ellipses.
- OCDE : Etude sur les transports maritime, 2012, disponible sur : http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2012_fr.pdf Consulté le 23 Mars 2019.
- Petit Robert, (1970), Dictionnaire alphabétique et analogique de langue française », Paris, Dictionnaire le Robert.
- Savy, M. (2005). *Economie du fret, le processus de transport*. techniques de l'ingénieur.
- Setti, M., Mohamed-Cherif F, Z., et César Ducruet, (2011), « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », **Méditerranée**, 116 | 85-93.
- Slimani, D. (2018). « Défis rencontres par les pays en développement dans la concurrence et la réglementation dans le secteur du transport maritime - cas de l'Algérie », **Bulletin officiel de la concurrence (BOC)/ N°17**.
- Venturelli, N et Miani, P. (2010). *Transport logistique*. 8ème édition, le génie des glaciers.
- Williamson O.E. (1985). *The Economic Institutions of Capitalism*. N. York, Free Press.
- Zentelin, J. L. (2005). *Initiation à l'économie des transports*. CELSE.