



APPEL A COMMUNICATIONS

**L'Ecole Nationale Supérieure Maritime de Bou-Ismaïl
Le Laboratoire « Sécurité dans le Transport Maritime, SETRAM »
Organise le Jeudi 15 Novembre 2018**

Une journée d'étude sur le thème :

La place de l'armement national dans le transport maritime en Algérie, Etat actuel et perspectives

Le transport maritime est le mode d'acheminement de marchandises, en quantités et aux moindres coûts, le plus intéressant. Il occupe une place prépondérante dans les échanges entre pays et dans leurs économies. Le transport maritime figure comme le moyen de transport le plus utilisé puisque près de 25000 milliards de tonnes-km de fret parcourent les océans annuellement contre 7000 tonnes-km pour le rail et 3000 tonnes-km pour la route. Il s'agit de pas moins de 80% de tout le fret mondial transporté. Cette importance en économie est conséquence des avantages qu'offre ce type de transport¹ en sécurité, en régularité en rapidité et en prix.

Depuis 1776, A. Smith, dans son ouvrage «Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations», a fait allusion au rôle du transport maritime dans le développement économique des sociétés. Cela reste une réalité dans le monde moderne, où les pays développés et émergents ont investi énormément dans ce type de transport dont on lui a conféré le rôle de locomotive pour leurs économies nationales. Il leur sert de moyen de liaison pour leurs industries avec le marché mondial en amont et en aval, notamment dans le placement de leurs produits. Cependant les pays en développement et en Afrique, souffrent encore d'un manque remarquable dans ce domaine.

En Algérie, pays exportateur d'hydrocarbures, importateur des intrants de la majorité des secteurs économiques et des produits de consommation, le transport maritime joue un rôle vital dans le fonctionnement de son économie et domine dans les échanges commerciaux avec l'extérieur. Le pays s'est doté, dès son indépendance, d'une flotte maritime qui se voulait une affirmation d'une indépendance politique nouvellement acquise et d'une volonté de desserrer les liens de dépendance aux armateurs étrangers. Ainsi, le secteur a été mis sous le monopole de l'Etat et géré par la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation « CNAN ». La constitution réelle de la flotte a commencé à partir du début des années 1970², notamment celle destinée au trafic du vrac sec et des hydrocarbures.

Dans les années 1980, l'Algérie disposait d'une flotte enviable, composée de plus de quatre-vingt (80) navires de tous types, qui transportaient 35% des marchandises importées. A cet effet, la flotte algérienne été classée parmi les cinquante premières flottes mondiales. Cependant dans les quinze dernières années, le secteur a connu un recul considérable, qui

¹ -Bauchet Pierre (1991), Le transport international dans l'économie mondiale, éd. Economica.

- Bobongo Louis Chrysos (2016), le prix dans le contrat de transport de marchandises, Thèse de doctorat en droit privé, Université Paris I Panthéon Sorbonne, p45.

²Djilali Sari, « les mutations socio-économiques et spatiales en Algérie », OPU 1993, page 303.

s'est traduit par l'absence du pavillon national, et aussi, par l'explosion de la demande de transport à l'import. L'acheminement d'environ 97% de marchandises importées est assuré par des compagnies maritimes étrangères³.

En cette situation singulière, dans un pays méditerranéen qui avait une histoire dans le bassin pendant des siècles, les opérateurs économiques, notamment les privés, souffrent de plusieurs difficultés pour arriver à réaliser leurs transactions d'importation. En effet, les armateurs opérant sur le marché national pratiquent des tarifs et imposent des conditions excessives comparées à celles pratiquées au niveau des pays voisins notamment.⁴

Selon le Code Maritime Algérien de 1998, art.572, l'armateur est défini comme : «toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire». L'armateur est donc un investisseur, il est responsable devant l'Etat du pavillon où il immatricule son navire et devant l'Etat du port où il exerce. Il a aussi des relations avec plusieurs opérateurs économiques : entreprises d'assurances maritimes des navires et des marchandises, transitaires ou commissionnaires, manutentionnaires, etc. Dans les opérations de transport maritime, on applique les Incoterms (International Commercial Terms), dont généralement le choix vient de l'armateur qui est en bonne position, ce qui engendre des impacts sur les coûts et les risques qui affectent par conséquence la performance des entreprises locales.

A cet effet, et pour des raisons de mieux réorganiser ce secteur afin d'accompagner des opérateurs nationaux dans le développement économiques, la reconstitution et le développement du pavillon national constituait indéniablement l'une des mesures urgentes à concrétiser. En effet, en 2012, le gouvernement algérien a décidé de renouveler la flotte afin de récupérer une partie du marché des transports maritimes des marchandises. L'Algérie voulait assurer une partie de son approvisionnement par ses propres armateurs, et pour cela, elle s'est fixée l'objectif d'augmenter la part de sa flotte à 30% d'échanges, au profit du pavillon national, d'ici l'an 2020⁵.

Se basant sur ce qui a été dit, le laboratoire de recherche scientifique de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime « SETRAM » organise une journée d'étude afin de débattre sur un certain nombre de questions dans ce sujet. Ce débat est ouvert aux chercheurs et spécialistes, aux opérateurs économiques aux praticiens, aux étudiants, etc.

Les grands axes proposés aux intervenants :

- 1- L'importance du transport maritime dans l'économie, cadre théorique ;
- 2- Le transport maritime dans le développement des économies modernes, cas des pays émergents, asiatiques et européens, caractéristiques et facteurs de réussite ;
- 3- Cadre réglementaire, opportunités et avantages pour les armateurs en Algérie ;
- 4- L'expérience du transport maritime et les armateurs en Algérie, état des lieux (l'objectif des 30% de la part de marché) et possibilités de développement ;
- 5- Economie de rente, relance économique et perspectives des armateurs nationaux au transport maritime en Algérie.

³ Abdelhamid Bouarroudj, « Le transport maritime contrôlé par les étrangers ».

⁴ - Berchiche Ali (2012), « Le transport maritime de marchandises Un cadre juridique dépassé », Perspectives No7 - 4e trimestre 2012, Revue du Forum des Chefs d'Entreprises, Algérie.

⁵-Boudjamaa Talai, « acquisition d'un nouveau navire de transport de marchandise par la CNAN », article site web <http://www.radioalgerie.dz/news/fr/article/20160823/86483.html> , publié le 23-08-2016.

Comité scientifique du séminaire :

Président : Bouchellal Youcef « Directeur de SETRAM »

Membres : ENSM : Bouda Abderrahmane Saari Hammoud, Kerma Azzeddine, Semra Safia, Bouzaher Hakim, Chemlal Moussa ; FDB : Haddoum Kamel; ESC : Daddi-Addoun ; U. A. Thlidji Laghouat : Farhi Med, K.Ayache .

Comité d'organisation

Président : Bouchellal Youcef « Directeur de SETRAM »

Membres : Bouda Abderrahmane ; Zouane Kamel; Tighilt Fodil; Khichane El Hacem; Hini Hamid.

- Pour participer à la journée d'étude, il faut envoyer le titre de votre communication avant le lundi 12 Novembre 2018 à l'adresse e-mail du laboratoire « SETRAM ».
- Pour assister à la journée, veuillez envoyer, à l'adresse e-mail du laboratoire « SETRAM » avant le 12 Novembre 2018, le nom, prénom ainsi que la fonction que vous occupez ou celle que vous occupiez.

INSCRIPTIONS ET INFORMATIONS

Dr. BOUCHELLAL Youcef

Adresses : Ecole Nationale Supérieure Maritime de Bou-Ismaïl

Email : ensmsetram2017@gmail.com