

## Liste des abréviations

**APC:** American President Company.

**APN:** Assemble Populaire National.

**BMT :** Bejaia Méditerranéen Terminal.

**CAF:** Free Carrier.

**CD:** Disque Compact.

**CNAN:** Compagnie National des Manutentions.

**CNUCED:** Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement.

**CSC:** Convention International sur la Sécurité des Conteneurs.

**CTMS :** Container Terminal Management Système.

**DFC :** Direction de Finance et Comptabilité.

**DG :** Direction Générale.

**DO :** Direction des Operations.

**DRHM :** Direction des Ressources Humaines et moyens.

**DT :** Direction Technique.

**DVD:** Digital Versatile Disc.

**EDI:** Echange de Donnée Informatique.

**EPAL:** Entreprise Portuaire d'Alger.

**EPB :** Entreprise Portuaire de Bejaia.

**EPE:** Entreprise Publique Economique.

**ESPO:** Organisation des Ports Maritimes Européens.

**EVP:** Equivalent Vingt Pieds.

**ISO:** International Organization of Standardization.

**ISPS:** International Ship And Security.

**JORADP:** Journal Officiel de la République Algérienne Démocratique et Populaire.

**MDT:** Ministère du Transport.

**MT:** Million de Tonnes.

**ODI:** Electronic Data Interchange.

**OM:** Organization Maritime.

**OMC:** Organisation Mondiale du Commerce.

**OMI:** Organisation Maritime International.

**ONP:** Office National des Ports.

**ONU:** Organisation des Nations Unis.

**PAD: Port** Autonome de Dakar.

**QHSE :** Qualité, Hygiène, sécurité, environnement.

**RH :** Ressource Humaine.

**SOLAS:** Safety Of Life At Sea.

**SONAMA:** Société National des Manutentions.

**SPA:** Société Par Action.

**TM:** Transport Maritime.

**UMA:** Union du Maghreb Arabe.

**UNCTAD:** United National Conference on Trade and Development.

**YD :** Yard Crane.

# **Sommaire**

## Sommaire

<b>Introduction générale</b> .....	10
<b>Chapitre 1 : la conteneurisation et l'évolution des ports</b> .....	15
Section 01 : Les caractéristiques d'un port et les types de ports .....	16
Section 02 : Transport maritime et les intervenants dans la chaine de transport maritime.....	22
Section 03 : La conteneurisation .....	26
<b>Chapitre 2 : évolution et évaluation du système portuaire Algérien</b> .....	33
Section 01 :L'organisation de l'espace portuaire Algérie.....	34
Section 02 : Evolution du système portuaire Algérien .....	40
Section 03 : Les contradictions du système portuaire Algérien.....	49
<b>Chapitre 3 : la compétitivité des ports et les problèmes portuaires</b> .....	55
Section 01 : Facteurs de compétitivité et les facteurs clés de succès d'un port .....	56
Section 02 : Les problèmes portuaires .....	65
Section 03 : Identification des facteurs de compétitivité d'un port .....	72
<b>Chapitre 4 : Le Terminal a conteneurs de Bejaia (BMT)</b> .....	76
Section 01 : Présentation de Bejaïa méditerranéen terminal.....	77
Section 02 : L'évolution du trafic du transport maritime par conteneurs.....	86
Section 03 : Les zones extra-portuaires et les performances réalisées par le port de Bejaia et de Marseille.....	91
<b>Conclusion générale</b> .....	101

# **Introduction générale**

# Introduction générale

---

La mondialisation est un aboutissement d'un long processus d'ouverture de toutes les économies nationales, faisant présentement, notamment pour les biens et services, un marché planétaire<sup>1</sup>. Ce processus a été travaillé et façonné par plusieurs facteurs, parfois simultanément, parfois séparément, à savoir la baisse des barrières à l'entrée, la déréglementation, la libéralisation des échanges, la délocalisation des activités socio-économiques et sont pendant l'organisation de la production en réseaux régionaux ou internationaux, la dé-titrisation financière, le développement des moyens de télécommunication, le développement des moyens de transport et leur corolaire, la baisse des cout de transport. Mais c'est cette baisse des coûts de transports qui représente réellement le vecteur de ce processus de mondialisation en général et de la libéralisation généralisée du commerce international en particulier.

Le transport commercial, c'est-à-dire le déplacement de personnes et de marchandises d'un point à un autre selon un ou plusieurs modes de transport et moyennant le paiement d'un prix est une activité très ancienne qui répond au besoin de l'homme de se déplacer ou de déplacer ces biens. Elle peut se faire selon quatre modes de nos jours. Ainsi on distingue le transport par route, par fer, par air et par mer. Mais le transport est le plus souvent multimodal. En d'autres termes, plusieurs modes de transport peuvent intervenir dans une même opération, ce qui correspond à plusieurs ruptures de charge pour la marchandise transportée.

Ce phénomène de transport multimodal, incite les armateurs à se regrouper en créant de « Méga Alliances » ou de grands ensembles qui favorisent des économies d'échelle et donc la taille de plus en plus grande des navires, ainsi que la réduction du temps des déplacements. On peut citer l'exemple du géant de l'agroalimentaire, Brasseries Kronenbourg, filiale de Carlsberg : « Depuis mars 2011, nous pilotons une navette ferroviaire entre notre usine d'Obernai et le port de Strasbourg dans le cadre d'exportations de conteneurs vers le Moyen-Orient, explique Marc Ruffenach, directeur logistique. A Strasbourg, les conteneurs sont transbordés sur une barge fluviale et remontent le Rhin jusqu'à Anvers ou Rotterdam avant un voyage maritime bouclé par un trajet routier terminal ». Original par le nombre de modes

---

<sup>1</sup>Jean-Pierre Paulet, la mondialisation ; édition armand colin, paris 2007 p 54.

# Introduction générale

---

utilisés, ce schéma se distingue aussi par les 36 km seulement du maillon ferré : « *5.000 conteneurs sont acheminés en année pleine, soit autant de poids lourds retirés de la route* », dit Ruffenach. Cette organisation réduit la dépendance au carburant et libère du risque de pénurie de camions durant la haute saison. Le groupe se déclare économiquement gagnant<sup>2</sup>.

Il faut souligner ici que le transport maritime est le plus usité parmi les différents modes de transport, en considérant les quantités de marchandises transportées : plus de 90% du commerce mondiale de marchandises passe par la mer a indiqué L'OMC dans le rapport publié en 2013. Ceci est du au fait qu'il a un avantage absolu en matière de capacités et de coûts<sup>3</sup>.

Ainsi, dans un contexte de concurrence, les ports sont portés de plus en plus à se moderniser, se développer, pour s'adapter aux besoins changeants de leurs clients. Cette adaptation aux besoins de la clientèle a induit pour les ports des programmes et des stratégies relatives à la qualité des services offerts, la diversification des activités, la spécialisation des quais, etc., pour être sans cesse plus compétitifs.

Cependant, la recherche de valeur ajoutée par les navires et le besoin des ports de s'adapter par des services adéquats, rapides et sûrs, en somme cet enjeu de compétitivité ne doit pas toujours se faire en négligeant l'environnement écologique. Ainsi, les stratégies dans quelques pays tiennent de plus en compte des principes du développement durable, comme c'est le cas en Espagne, en France et en Allemagne.

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

---

<sup>2</sup> [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr), Erick Demangeon, consulté le 27/03/12 à 11h35.

<sup>3</sup> [https://www.wto.org/french/res\\_f/statis\\_f/its\\_f.htm](https://www.wto.org/french/res_f/statis_f/its_f.htm), consulté le 02/03/2017 à 19h30.

# Introduction générale

---

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

Prenant en compte la concurrence internationale dans la conteneurisation l'entreprise portuaire de Bejaia est une entreprise publique économique, qui s'est associée d'une manière stratégique à un spécialiste dans ce domaine, PORTEK, une entreprise Singapourienne. De cette alliance est née la société BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal), laquelle a pour but d'organiser et d'exploiter un terminal polyvalent (vrac solide et conteneur) selon les normes internationales

La société BMT continue à investir dans l'infrastructure et cela dans le but de développer l'activité du conteneur et d'atteindre ses objectifs. De ce fait nous allons nous poser la question principale qui suit :

-Le port de Bejaia est-il compétitif depuis la création de BMT, en comparaison avec les ports concurrents du monde ?

De cette question principale découlent les questions secondaires suivantes :

-quel est l'historique et l'évolution des ports dans les échanges internationaux ?

-quel est le rôle de la conteneurisation dans la compétitivité des ports ?

-quels sont les objectifs et les missions de BMT ?

-quel est le niveau de compétitivité du port de Bejaia actuellement ?

# Introduction générale

---

De ce qui précède découle notre hypothèse que, malgré les améliorations indéniables permise par BMT et contrairement aux idées reçues le port de Bejaia reste non compétitif en comparaison avec les performances réalisées par les ports les plus performants dans le monde.

Pour tenter d'apporter des éléments de réponses à ces questions, nous avons opté pour le plan de travail suivant, constitué de quatre chapitres :

Le premier chapitre de notre travail, divisé en trois sections, portera sur la conteneurisation et l'évolution historique des ports. La première section portera sur les caractéristiques d'un port et les types de ports. La deuxième section portera sur le transport maritime et les intervenants dans la chaîne de transport maritime. La troisième section sera consacrée au phénomène de conteneurisation.

Le deuxième chapitre, portera sur l'évolution et l'évaluation du système portuaire algérien. La première section traitera l'organisation de l'espace portuaire algérien. La deuxième section portera sur l'évolution du système portuaire algérien. La troisième section traitera les contradictions du système portuaire algérien.

Le troisième chapitre traitera les questions de la compétitivité des ports et des problèmes des entreprises portuaires.

Le quatrième chapitre, pratique, portera sur l'analyse du terminal a conteneur de Bejaia pour déterminer le niveau de compétitivité du port de Bejaia.

Eléments sur la méthodologie de recherche :

Dans la partie théorique, où on va essentiellement aborder l'évolution historique du transport maritime, la conteneurisation et la compétitivité des entreprises portuaires, nous allons méthodologiquement, opter pour une démarche synthétique en privilégiant quelques travaux en lien avec les sujets traités.

Dans la seconde partie, qui porte sur BMT et la compétitivité relative du port de Bejaia, la méthodologie qui s'impose, est l'analyse de l'information à collecter par l'étude de documents et des statistiques. Nous avons parallèlement réalisé des observations de terrain et

# Introduction générale

---

des entretiens et cela dans le but de réaliser une étude comparative entre le terminal à conteneur de Bejaia et celui de Marseille.

# **Chapitre /**

**La conteneurisation et l'évolution des ports**

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

---

## **Introduction**

Les ports jouent un rôle primordial dans les économies nationales et dans les échanges commerciaux dans le monde. La quasi-totalité de ces échanges se font par voie maritime, ils sont également de principaux outils pour le développement économique et social des pays. Le secteur portuaire doit s'adapter, aux mutations sociales économiques caractérisées par des exigences du développements interne au pays, et des engagements du pays dans ses accords de libre échanges liés aux nouveaux contexte de mondialisation et de globalisation du commerce et, il doit s'adapter également aux nouvelles contraintes et évolutions économiques, institutionnelles, technologiques, environnementales du transport maritime.

Le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé dans le commerce international. Les différents pays sont impliqués dans les échanges internationaux dans le but de procurer les produits et services dont ils ont besoin, et qui sont nécessaires pour le développement de leurs différents secteurs économiques. Qu'elles soient énergétiques ou de consommation, les 80 % des marchandises sont transportées par voie maritime, qui est le pilier du commerce international et l'un des principaux moteur de la mondialisation.

L'objet de ce premier chapitre est de présenter les caractéristiques d'un port et les types de port qui existent, le transport maritime et les intervenants dans la chaîne de transport maritime, et la conteneurisation, et la place qu'elle occupe dans le transport maritime.

## **Section 1 : les caractéristiques d'un port et les types de ports.**

Dans cette première section, nous allons définir la notion de port maritime avant de présenter les caractéristiques d'un port et les types de ports qui existent.

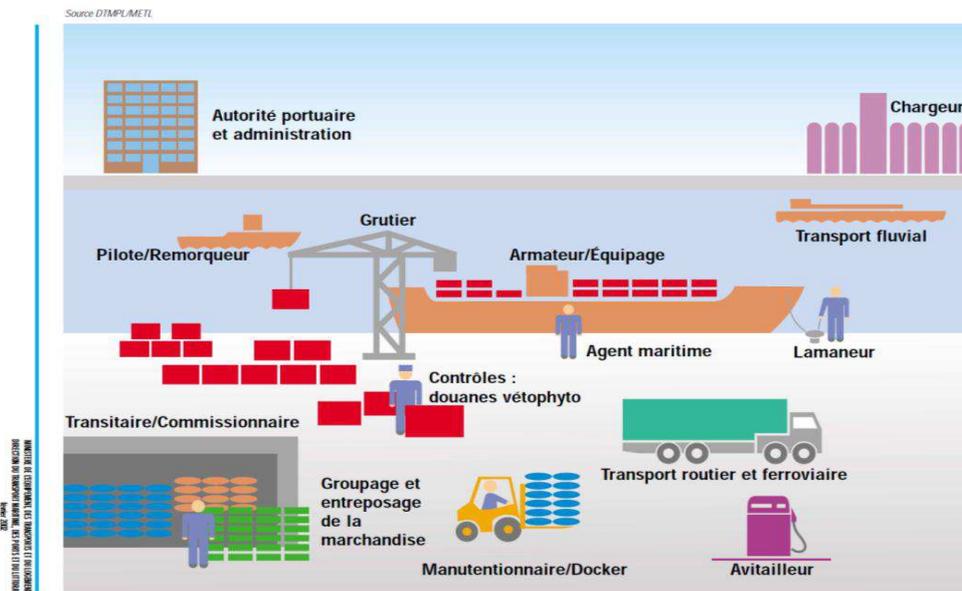
### **1-1-Définition d'un port maritime**

Un port maritime est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau. Il est destiné à accueillir des bateaux et des navires.

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

En fonction du site, on distingue habituellement deux grandes catégories de port maritime, les ports de rade<sup>1</sup> et les ports d'estuaire<sup>2</sup>. L'évolution de ces derniers est accompagnée d'une modification du rôle de port de commerce. L'activité portuaire englobe toute les activités liées à la réception des navires, leur chargement et déchargement, le stockage des marchandises, les moyens de transport terrestres, pour l'évacuation des marchandises.

Figure 1: Représentation de la communauté portuaire.



Source : tirée de [www.google.fr](http://www.google.fr)

-Cette figure, représente les différents acteurs du transport maritime tels que : (armateur, manutentionnaire, transitaire...etc)

## 1-2- Les caractéristiques d'un port

La position géographique et géométrique des bassins portuaires et des jetées déterminent les qualités d'un port et influent sur les paramètres suivants :

<sup>1</sup> La rade est un plan d'eau marin permettant le mouillage d'une flotte.

<sup>2</sup> L'estuaire est la portion d'embouchure d'un fleuve ou l'effet de la mer ou de l'océan dans le quel il se jette est perceptible.

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

---

## 1-2-1- La protection

Le port peut être ouvert ou disposé d'un abri naturel ou artificiel grâce à une jetée, comme il peut être fermé d'accès quand les vagues et /ou le vent ont une orientation particulière. La vitesse des navires est réglementée dans les ports et à ces abords .la circulation intra-portuaire ne doit pas générer de vagues importantes. La géométrie des ports et des masses d'eau n'est pas le seul paramètre influant sur les vagues, la taille et la vitesse des navires<sup>3</sup> influent sur les vagues et le batillage, l'apparition de navires plus grands plus lourds ou plus larges peut ainsi modifier la hauteur des vagues et indirectement les fonds ,la sédimentation , la turbidité ou générés des vagues plus destructrices pour les berges et aménagements flottant. Des modèles ou essais avec des maquettes permettent d'étudier ces problèmes ainsi que la manière dont la houle peut ou non entrer dans un port.

## 1-2-2-La profondeur

La profondeur disponible, détermine la taille des bateaux qui peuvent entrer en fonction de leurs tirants d'eau, Pour les grands ports, la profondeur est entretenue par un dragage régulier du fond ou du chéneau d'accès. Afin de préserver une profondeur suffisante, certains ports disposent d'éclusés ou de seuils ; le tirant d'eau du navire est aussi affecté par le phénomène de sur enfoncement. Les ports les plus profonds du monde atteignent les 30 m, mais 15 m est un chiffre plus courant pour les ports de commerces et 2 à 6 m pour les ports de plaisances.

## 1-2-3-Balisage

L'entrée d'un port doit être repérable de jour comme de nuit, et par des moyens non visuels dans le brouillard (radar, corne de brume ...). Le balisage s'appuie sur des amers naturels, des bouées ou balises utilisant le système latéral ou cardinal, des feux et phares, certains munis de système racon.

---

<sup>3</sup> MIRLIN P, géographie de l'aménagement, PUF, paris 1991.

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

---

## 1-3-Les types de port

Les ports peuvent être classés selon :

### 1-3-1-Localisation

Selon leur localisation on distingue les ports maritimes, lacustres, fluviaux et secs.

#### A- Ports maritime

Ils sont situés sur la cote d'une mère ou d'un océan ; ce sont souvent les ports principaux pour un pays ayant une façade maritime, accueillant les plus grands tonnages ces ports ont besoin d'avantage de protection contre les vagues et le vent en raison de leur exposition. Selon l'ESPO<sup>4</sup>, dans les ports maritimes européens passent chaque année environ 3,5 milliard de tonne de fret, et environ 350 millions de passagers (chiffres de 2007 )<sup>5</sup>. Les ports maritimes manient presque tout le fret impliqué dans le commerce extérieur. De nombreux ports maritimes sont traditionnellement implantés en fond d'estuaire, au niveau de la rupture de charge entre la navigation maritime et les autres modes de transports (y compris la navigation fluviale, si le fleuve plus en amont est navigable), provoquant la naissance de villes-ports importantes, car c'est en fond d'estuaire que se trouvait également le dernier pont sur le fleuve avant que les moyens techniques modernes ne permettent des ouvrages d'art plus en aval. Ces ports de fond d'estuaire sont par contre le plus souvent inadaptés à la navigation maritime moderne en raison des faibles tirants d'eau et l'étroitesse des chéneaux navigables permettent de remonter les estuaires, d'où la naissance d'avants port souvent appelés ports en eau profonde, situés le plus souvent à l'entrée d'estuaire qui peuvent accueillir les navires de grande taille et d'importants tirants d'eau, en particulier les navires pétroliers et minéraliers mais aussi les ports conteneurs, les cargos ,etc. Au début faisant un simple annexe du port de fond d'estuaire, l'avant port est devenu souvent plus important que le port traditionnelle, sauf lorsque le port traditionnelle a réussi à gardé dans un organisme portuaire unique le contrôle de ses avant-ports au prix d'une marche vers la mère de ces équipements portuaires modernes et ces zones industrielles portuaires

---

<sup>4</sup> Organisation des ports maritimes européens

<sup>5</sup> Daniel L ,ville portuaires au Maghreb ; acteur du développement durable, éditions Economica, paris 2014, p 61.

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

---

## **B- Port fluviaux**

Les ports fluviaux, dits aussi ports intérieurs sont situés sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal, ils sont souvent aménagés sur un bras mort, une déviation ou un élargissement naturel du cours d'eau afin d'éviter que le courant ne gêne les activités portuaires. Certains ports fluviaux sont créés artificiellement en creusant la terre pour créer des bassins accessibles depuis le fleuve. Les grands ports fluviaux sont souvent près des embouchures de grands fleuves, accessibles à des navires venant de la mer ; nous pouvons donc les considérer comme des ports maritimes au vu de leurs trafics. La distinction peut devenir difficile à proximité de leurs embouchures.

## **C-Port lacustres**

Ils sont situés à la bordure d'un lac, s'ils ne sont pas soumis aux aléas des marées, les vagues peuvent poser des problèmes sur les grandes étendues d'eau. Les ports lacustres comprennent les petites marinas, mais également des ports de commerces, comme sur les grands lacs nord américains

## **D- Port sec**

Relativement récents (apparus dans les années 1960 aux Etats-Unis ) les ports secs permettent le stockage à terre de petites unités tels que les voiliers de plaisance et les yachts.<sup>6</sup> Ces ports sont situés à proximité d'un port de plaisance ou d'une cale de mise à l'eau. En dépit de la diversité des concepts, noms et définitions, se rapportant à la notion de port sec et de l'existence d'autres installations analogues, l'expression « port sec » renvoie à un lieu donné situé à l'intérieur des terres, dédié au groupage à la distribution de marchandises. Ayant des fonctions correspondant à celle 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 des conteneurs ( voir des marchandises en vrac ), des liaisons avec des infrastructures intermodales, un regroupement géographique des sociétés et d'organismes indépendants s'occupant de transport de marchandises (tels que transitaires , expéditeurs, et transporteurs ) et de la fourniture des services connexes (entre autres, inspection douanière, paiement des taxes et entreposage ,entretien, réparation et liaison bancaire au moyens des technologies de

---

<sup>6</sup> Un Yacht est un bateau de plaisance et un bateau de lux.

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

---

l'information et de la communication). Bien entendu, le port sec est géré par la fonction de consignataire d'une entreprise locale d'un pays donné avec la contribution d'un armateur et ce, dans le but d'éviter les égarements des conteneurs dans certains pays. En utilisant ce mode de stockage ce qui engendre une pénalité de restitution appelé « surestaries »<sup>7</sup>

## 1-3-2- Activités

Selon leurs activités et les types de bateaux accueillis, on distingue les ports de commerce, les ports de pêche, de plaisance, des ports militaires. Il est fréquent qu'un même port combine plusieurs activités, mais elles sont souvent séparées géographiquement par exemple par des différents bassins.

### A- Les Ports de commerces

Ils servent à accueillir les navires de commerce ceci, incluant le trafic de passagers sur les ferries les paquebots et le transport de marchandise pour les navires cargos. Les marchandises peuvent être liquides (pétroliers, ou chimiquiers) et nécessiter des réservoirs de tuyauteries ou solide (vraquier) nécessitant des silos ou des espaces de stockages ou emballés. Les cargos mixtes<sup>8</sup> ayant besoin d'entrepôts et des grues, ou bien les porte-conteneurs avec les grands espaces de stockages associés, les cargaisons roulantes (pour les rouliers) ont besoins de zones d'attentes, éventuellement des parkings. Outre les espaces de stockages et les moyens de manutentions nécessaires, les ports de commerce incluent aussi les liaisons routières et ferroviaires, voie fluviales, avec la terre, des différents darses (bassins) des terminaux spécialisés, des bassins pour les navires de services associés, des bassins dédiés à la réparation et un dispositif de séparation du trafic.

### B- Les Ports de pêches

Les ports de pêche Sont plus nombreux dans le monde, et sont souvent ceux dont les démontions sont les plus réduites. Leurs démontions varient selon les bateaux accueillis ; les chalutiers de haute mer ont besoins de plus d'espace de quai en revenant déchargés leurs

---

<sup>7</sup> Les surestaries sont des indemnités que l'affrèteur doit payer au propriétaire du navire, dans un affrètement au voyage, quand le temps de chargement et /ou déchargement dépasse le temps de planche prévu dans le contrat de voyage.

<sup>8</sup> Le Cargo désigne un navire qui est uniquement destiné au transport de marchandise par voie maritime.

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

---

cargaisons, tandis que les petits bateaux ont besoins de pouvoir déchargés rapidement. L'infrastructure est plus simple que pour un port de commerce : quelques quais ou pontant, une station de ravitaillement, un moyen de vendre les produits de la pêche (marche à proximité), et éventuellement de les traiter avant la vente si cela n'a pas été fait sur le bateau.

## **C- Les ports de plaisances**

Accueillant des bateaux de plaisances, de loisirs et de compétition à voile et à moteur, dont la plupart sont de petite taille (inferieur à 20 m), les places de port de plaisance sont standardisées grâce à des différentes techniques d'amarrage. On y trouve une capitainerie, des différents services d'avitaillement, de mise au sec et de réparation, une pompe à carburant, et divers services pour les équipages. Ces ports sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilités d'accès et d'avitaillement).

## **D- Les ports militaires (ou port de guerre ou bases navals)**

Accueillant des navires de guerres, certains ports sont ouverts (comme celui de Portsmouth). Mais d'autres notamment les bases de sous-marins sont fermés et interdits au public pour des raisons de sécurités. Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier de réparation, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entrainement pour les équipages. Certains navires militaires, notamment les patrouilleurs peuvent êtres basés dans d'autres types de port.<sup>9</sup>

## **Section 2 : transport maritime et les intervenants dans la chaine de transport maritime**

Dans cette section nous allons présenter l'histoire du transport maritime, en montrant comment il est structuré, avant de présenter les différents intervenants dans la chaine de transport maritime.

### **2-1-Histoire du transport maritime**

Depuis longtemps, le transport maritime est le moyen de transport le plus fiable, le plus important et le plus contesté dans le commerce international. Il consiste à déplacer des marchandises ou des hommes par la voie maritime. Depuis des millénaires, la navigation sur

---

<sup>9</sup>D'orléans J, port de guerre, édition du gerfaut, paris 2005, p 112.

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

---

l'eau est un moyen de déplacement et la méditerranée à été bien avant les romains un authentique espace de communication et de commerce entre les peuples. La navigation remonte à très loin dans le temps, mais ce n'est que vers le quatorzième(14) siècle qu'il a pu être pratiqué sur de longues distances<sup>10</sup>, ce qui constitue un tournant dans l'histoire de la navigation maritime, qui aller d'ailleurs être couronné par la découverte de l'Amérique(le nouveau monde) par Christophe Colombe en 1492. La découverte de l'Amérique à donné naissance au commerce triangulaire entre l'Amérique, l'Europe et l'Afrique. Vers le milieu du dix-neuvième (19) siècle, le transport maritime à connu une évolution par l'introduction de la coque de fer, puis l'invention de la machine à vapeur. Cette évolution technologique à permis d'atteindre des vitesses qui peut dépasser les 33nœuds (60 km/h)<sup>11</sup>. Durent cette époque la majorité des échanges internationaux se faisaient en méditerranée entre l'Europe et les pays du Maghreb, c'est donc sur cette zone géographique qu'était concentré le transport maritime.

De nos jours avec la mondialisation et le principe de libre échange, le transport maritime occupe une place de choix dans les échanges internationaux. En effet 90% des marchandises sont transportées par voie maritime, le transport maritime à enregistré une croissance de 10% par an jusqu'à l'année 2008 ou il à connu une crise comme tout les autres secteurs, sachant que la quasi totalité des échanges internationaux se fait par le transport maritime<sup>12</sup>.

Cette crise a alors exigé des armateurs, qui sont les principaux acteurs du transport maritime, de s'adapter à cet imprévu, en mettant en place de nouvelles politiques commerciales, consistant à rentabiliser au maximum leur flotte de navires. Cette nécessité de rentabiliser à amenés les acteurs de transport maritime à la construction de bateaux de plus en plus grands, qui, à leurs tours, nécessitent des infrastructures d'autant plus importantes et un personnel qualifiés pour l'utilisation de ces nouveaux outils tant sur terre que sur mer.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> Cela est valable, pour les produits à faire valeur ajouté transportés en grands quantités.

<sup>11</sup> Merzoug, S, la place du transport maritime de marchandise dans le développement économique de la wilaya de Bejaia, mémoire de magister, en sciences économiques Université de Bejaia 2005, p 8.

<sup>12</sup> Revue des données annuelles 2013 OMC.

<sup>13</sup> Selon la conférence des nations unies pour le commerce et le développement (CNUCED), étude sur le transport maritime.

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

---

## 2 -2-Structure de transport maritime

Lorsqu'on parle de transport maritime on parle sur les frets maritimes, la marche de transport maritime selon des normes universelles :

### 2-2-1- Le tramping

Le tramping est un service que le propriétaire (fréteur) rend à l'affréteur en mettant à sa disposition son navire pour transporter des cargaisons de différentes sortes, c'est un service qui ne réside que sur la demande des affréteurs, et c'est en quelque sorte la raison pour laquelle des navires faisant du tramping révélant une situation économique fragile. Le transport, les activités et les itinéraires dans le domaine de tramping se font de façon irrégulière comparativement à la ligne de transport régulière qui a toujours un itinéraire fixe ou les ports et les dates sont connus à l'avance et les prix sont fixes, alors que à chaque voyage fait par un tramping, le prix et la quantité de la cargaison sont négociés. Les navires de tramping sont affrétés pour des voyages particuliers ou pour une certaine période, ils opèrent sur tous les océans et font toutes les destinations, selon le fret, à moins que certaines conditions ne leur interdisent, comme les profondeurs de certains ports ou les exigences légales. D'après BAUCHET : les navires de tramp dits encore navire de service général l'armateur est un transporteur, un financier, parfois un spéculateur qui prend des dispositions d'achat, de vente ou d'affrètement<sup>14</sup> de navire en fonction des marchés concernés. Le contrat d'affrètement de navire portant le nom de charte parie, celle-ci est négociée librement entre le facteur, le détenteur de navires et l'expéditeur ou le réceptionnaire de la cargaison et prend plusieurs formes prédéfinies :

### 2-2-2- Affrètement au voyage

Affrètement au voyage est un contrat par lequel un fréteur (l'armateur) met à disposition un navire, mais avec des conditions déterminées à l'avance à un affréteur qui utilise la capacité du navire pour transporter de façon ponctuelle ou pour plusieurs voyages un lot de marchandise d'un port à un autre.

---

<sup>14</sup> Bauchet P, transport maritime dans le commerce international, édition economica, paris 1992, p 127-128.

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

---

## **2-2-3- Affrètement à temps**

Affrètement à temps est le contrat par le quel l'armateur met à disposition, pour un temps ou trajet déterminé un navire armé équipé avec tout l'équipage et les approvisionnements nécessaire sauf le combustible, pour un temps déterminé.

## **2-2-4- Affrètement coque nue**

L'armateur (fréteur) met à la disposition de l'affréteur, moyennent le paiement d'une somme, un navire son équipage, sans combustible, ni apprivoisement, le navire et l'équipage passent au service commercial de l'affrètement qui fait l'achat des combustibles, paie les frais du port, les droits du canal, la manutention des marchandises et toutes les dépenses commerciales,

## **2-2-5- Les lignes régulières**

L'armateur de ligne régulière charge et décharge un grand nombre de produits finis ou semi-finis, appartenant à une multitude de chargeurs dont la démarche implique pour l'entreprise de transport maritime la mise en réseaux commerciaux étendus. D'après BAUCHET, l'armateur de ligne régulière cherche la qualité, la fréquence, un navire affecté à une ligne régulière, les escales n'existe plus et l'organisation d'une ligne régulière est normalement très compliqué que celle d'une compagnie de tramping.

## **2-3- les intervenants dans la chaine de transport maritime**

Il y'a plusieurs intervenants dans la chaine de transport maritime qui interviennent soit pour une opération d'importation soit pour une opération d'exportation de marchandise par voie maritime. Ces intervenants sont les suivants<sup>15</sup> :

-les douanes : le rôle des douanes est de contrôler le commerce extérieur.

-la banque : elle administre les crédits et les modalités de payement.

-l'assureur : il se renseigne sur la nature de la marchandise et la quantité, le poids, le nombre, et toutes informations concernant la marchandise.

-le transitaire : il intervient en amont et en aval des chaines de transport.

---

<sup>15</sup> Bauchet P, transport maritime dans le commerce international, éditions Economica, paris 1992, p 12.

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

-l'expéditeur, ou le vendeur il expédie des cargaisons assez importantes.

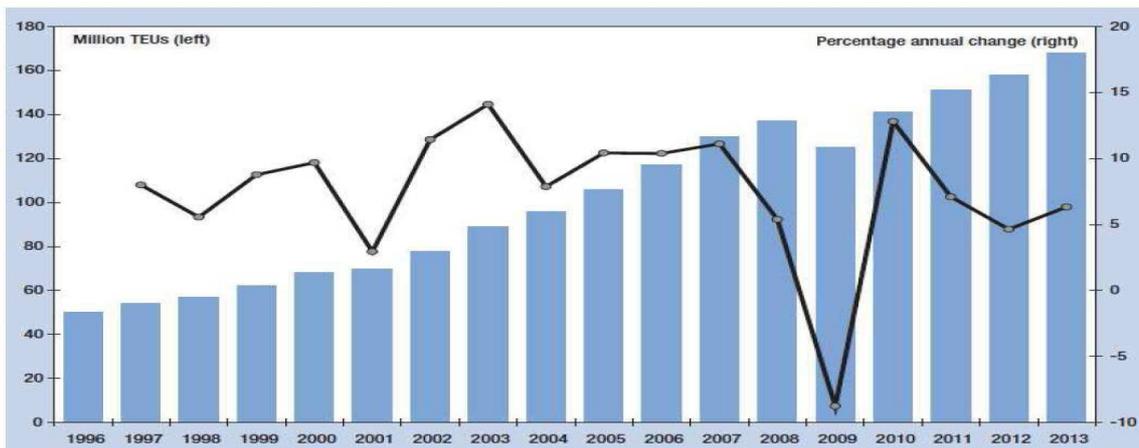
-le propriétaire de navire : celui à qui appartient juridiquement le navire.

-l'armateur ; c'est une personne physique ou morale qui assume juridiquement la responsabilité des transports à effectuer.

## Section 3 : la conteneurisation

Dans cette section, nous allons essayer de présenter la genèse les différents types et la structure de la conteneurisation. Par la suite nous tenterons d'expliquer le principe de la standardisation, et bien sur les avantages de la conteneurisation.

Graph 1 : Trafic mondial de conteneurs (1996-2012)



Source : [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dom2013d1\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dom2013d1_en.pdf).

-Ce graphe nous montre l'évolution du trafic de conteneur dans le monde durant la période allant de 1996 à 2012 ou le trafic de conteneur à connu une évolution considérable mais avec une baisse en 2009, une régression dû essentiellement a la crise de 2008, puis a partir de 2010 le trafic de conteneur a repris son élan.

### 3-1-La naissance de conteneur

En 1956 Mac Lean un entrepreneur américain adapte quatre de ses navires pour transporter 58 camions par voie maritime, il a franchit véritablement le pas en dissociant « la caisse » contenant les marchandises, du châssis de remorque.

Le « container », qui est un terme anglais est né ainsi un an plus tard, avec la transformation de Mac Lean 6 cargos en navires spécialement conçu pour le transport de ces boites. Il faut

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

---

attendre dix ans après (en avril 1966), pour que les premières liaisons transocéaniques voient le jour et que le concept s'exporte en Europe, qui relie New York et Rotterdam, en utilisant un conditionnement utilisable par différents modes de transport sans manipulation. Mac Lean à mis en place le principe de la multi modalité, qui s'est en suite développé grâce à la normalisation des conteneurs et la standardisation qui à été développée par l'agence américaine de standardisation puis par ISO<sup>16</sup>.

## **3-2- La structure du conteneur**

Le conteneur doit protéger la marchandise contre les avaries mécaniques, les conditions atmosphériques et la mer, il doit être robuste pour pouvoir assurer un long service, être le plus léger possible pour régler des problèmes possible d'avarie. La réparation doit pouvoir être effectuée, n'importe où, sans matériel spécialisé, le conteneur doit également être constitué de matériaux courants, de structure résistante pour faire face a toutes les contraintes dues aux efforts aux quels ces conteneurs sont soumis.

### **3-2-1-Le cadre**

Le cadre comprend une charpente de fond très solide (longerons et traverses), les orifices pour le passage des fourches sont pratiqués dans les longerons. Ces éléments sont assemblés par des pièces de coin en acier moulé, essentielle pour la manutention.

### **3-2-2 L'habillage**

L'intérieur est planché en latte de bois et le reste en contre plaqué (calage des colis et réduction de la condensation). L'aluminium est utilisé pour les conteneurs isothermes ou ventilés.

L'extérieur est en tôle d'acier, souvent ondulés sur les cotés, des panneaux de polyester peuvent êtres employés.

---

<sup>16</sup> Brevet Mac Lean. Version du site électronique <En Ligne> [http://www.lomag-man.org/animation/conteneurs/superstructures-legeantdesmers/hommage-a-malcolm-mcLean\\_inventeurgenialduconteneur\\_isotc104-2002.pdf](http://www.lomag-man.org/animation/conteneurs/superstructures-legeantdesmers/hommage-a-malcolm-mcLean_inventeurgenialduconteneur_isotc104-2002.pdf). Consulté le 25/03/2017

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

---

## **3-3-3-L'accès**

Une porte à deux battants à une extrémité, ou porte latérale (rail), verrouillable par quatre crémones avec la possibilité de pose de scelles, a l'exemple du (transport sous douane).

## **3-4- les différents types de conteneurs**

### **3-4-1-le conteneur de base**

Le conteneur de base est un conteneur fermé muni d'une porte verrouillable à deux battants à une extrémité et d'anneaux de saisissage à l'intérieur

### **3-4-2-le conteneur pour marchandise en vrac solide (buld)**

Leurs conceptions est similaire au conteneur pour usage général. De plus, il dispose d'ouverture sur le toit permettent le chargement et le déchargement de grains par pompage ou par gravité.

Le conteneur peut être ventilé mécaniquement, protégeant contre la mouille ( ventilated contener )<sup>17</sup>

### **3-4-3- les conteneurs réfrigérés**

Les conteneurs réfrigérés permettent de transporter des marchandises consommables sous froid, ils sont équipés d'une centrale frigorifère et de moyens de régulation et de contrôle de la température.

### **3-4-4-Le conteneur à toit ouvert (open top)**

Le conteneur à toit ouvert peut être chargé par le haut conventionnellement par la porte arrière, le toit peut être recouvert par une bâche.

---

<sup>17</sup> Mayer V, Rolin C, Technique du commerce international, édition nathan, paris, 1997.

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

---

## **3-4-5- Le conteneur demi-hauteur (4 pieds de haut)**

Le conteneur demi-hauteur est conçu pour les marchandises de forte densité, il est dépourvu de toit. Deux demi-hauteurs, occupent la place d'un conteneur standard.

## **3-4-6-Le conteneur de type plate-forme (flat track)**

Le conteneur de type plate-forme est utilisé pour des colis hors-gabarit qui ne risquent pas la mouille. Il peut être muni de deux parois d'extrémité rabattable pour le stockage à vide ou non.

## **3-4-7-Le conteneur citerne (thank container)**

Le conteneur citerne à pour fonction de transporter des produits liquides ou gazeux (sous pression), inoffensifs ou dangereux. Selon le produit, l'équipement sera plus au moins complet (soupapes de sureté).

## **3-4-8-Le conteneur de vrac sec**

Le conteneur de vrac sec évite l'utilisation des sacs. Il est muni d'opercules sur le toit pour le chargement et de trémies de vidange (en plus des portes d'extrémités). La protection contre la condensation est renforcée par des feuilles de polyéthylène.

Ils existent d'autres conteneurs spécialisés dans le transport d'animaux vivants, de voitures, de tabac, etc.

## **3-5 - Le principe de standardisation et les avantages de la conteneurisation**

### **3-5-1- le principe de la standardisation**

En définition, le conteneur est une « boîte » rectangulaire de dimension universelle, la clé de son succès réside dans sa standardisation. Le conteneur de 20 et de 40 pieds de long (environ 6 et 12 mètres), sont les plus utilisés. Ils servent au transport de marchandises dites sèches, conditionnés en caisses, carton, palette. Le conteneur standard de 20 pieds sert d'unité de référence pour estimer les capacités d'un navire et évalué les flux, en parle alors en EVP (équivalent vingt pieds), ce qui correspond à un volume de 33m<sup>3</sup>. Chaque conteneur est identifié par une série d'inscriptions permanentes sur ces parois : le marquage ou figure le nom du propriétaire, le numéro d'immatriculation, la masse brute maximale et la charge utile.

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

---

Presque toutes les marchandises peuvent faire l'objet de transport en conteneur. Ce sont essentiellement les biens d'équipements et de consommation qui empruntent cette voie, mais le conteneur s'ouvre également aux produits en vrac, si ce choix présente des avantages de logistique, facilité pour les petits lots de céréales, les opérations de transvasement réduites pour les produits chimiques, possibilité de service porte à porte pour les fruits.

Selon la convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) :

*« C'est un engin de transport permanent, assez résistant pour permettre un usage répété et spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge pour un ou plusieurs modes de transport »<sup>18</sup>.*

Cette convention a été élaborée sous l'égide de l'ONU et l'OMC, a pour but de « maintenir un degré de sécurité de la vie humaine lors de la manutention de gerbage et du transport des conteneurs ».

Ces règles couvrent des critères de conception et d'épreuve avec ceux prescrits par les normes ISO et le contrôle régulier de l'état des conteneurs.

Les conteneurs agréés C.S.C portent une plaque fixée sur ou à proximité des portes, qui mentionne, entre autres, les caractéristiques, sur la quatrième ligne la masse brute maximale pour la quelle le conteneur a été effectivement conçu.<sup>19</sup>

---

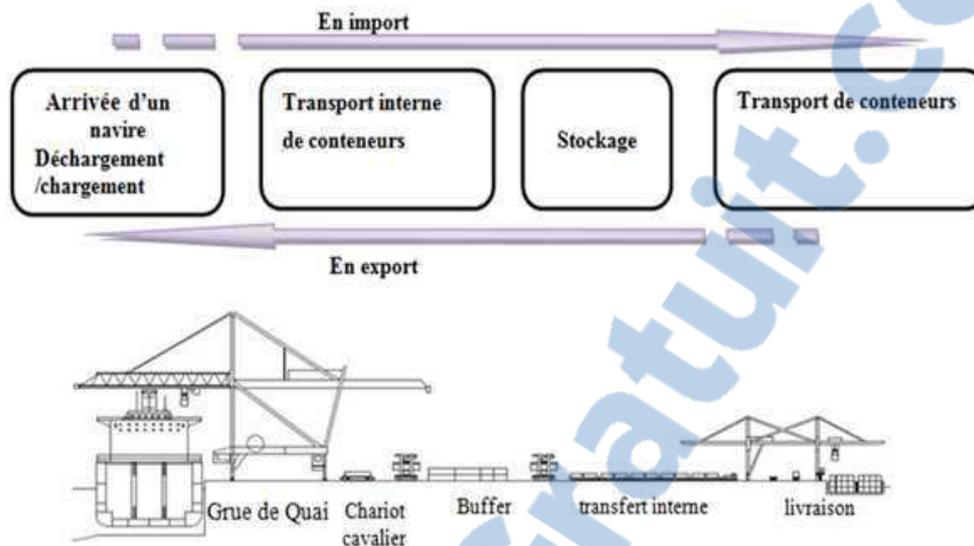
<sup>18</sup>Définition du conteneur, version du site électronique, <En Ligne>, [http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-Safe-Containers-\(CSC\).aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-Safe-Containers-(CSC).aspx). Consulté le 15/04/2017

<sup>19</sup> Benoit N, transport maritime, le développement de la conteneurisation, mémoire de fin d'étude, Édition 56eme promotion, paris, 2003, p 11-12.

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

## 3-5-2 - Les avantages de la conteneurisation <sup>20</sup>

Schéma 1 : Les processus d'un terminal à conteneurs



Source : inspiré de Vis et de Koster, 2003, page 65.

-Ce schéma nous explique le processus à suivre dans un terminal a conteneur et dans les deux opérations a savoir importation et exportation.

### A- La rapidité

Pour l'armateur et pour le client, les pertes de temps par rupture de charge peuvent être réduites. Il y'a une simplification des formalités douanières qui font que le conteneur constitue une unité documentaire, son remplissage et son scellage se font sous surveillance douanière.

### B- l'économie

Le moyen de transport par conteneur fait bon marché. Pour l'armateur, en gagnant du temps il fait une économie de matériel et il bénéficie des tarifs avantageux, L'économie se situe au niveau du rendement du navire.

Pour le client, le gain se situe dans le fait qu'il aura une marchandise, immobilisés moins longtemps.et une assurance qui est moins chère.

<sup>20</sup> Legrand C, management des opérations du commerce international, édition 1985, P22.

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

---

## **C- la souplesse**

La vitesse est uniforme, depuis le moment où la marchandise est chargée dans le conteneur, elle voyage jusqu'à ce qu'elle en sorte d'où une souplesse de stockage. Le conteneur peut servir aussi de magasin.

## **D- la sécurité**

Même Pendant la manutention, le conteneur protège la marchandise contre les intempéries, il diminue les vols, les détériorations et les pertes, comme il protège contre l'incendie. Les cales sont en général protégées par le système d'extinction au CO2 associé à une analyse de l'atmosphère. Sur les nouveaux navires sans panneaux de cales, il y a une installation fixe à eau diffusé.

## **E- la stabilité**

### **a-quai**

Des limites sont imposées par la manutention. Par exemple un angle de gîte supérieur à trois degrés rend le chargement d'un conteneur en cellule problématique sinon impossible, les cadences de chargement peuvent atteindre un EVP tout les deux minutes par portique. Il était donc impératif de mettre au point un système de redressement efficace et rapide. La technique la plus récente interring, utilise deux ballasts reliés par une traverse, un souffleur fonctionnant en permanence injecte la pression d'air nécessaire pour effectuer le transfert d'un bord à un autre. Etant donné le nombre important des conteneurs, le nombre et la rapidité des escales, sans oublier les problèmes d'incompatibilité des conteneurs contenant des marchandises dangereuses, le calcul de stabilité initiale transversale est devenu plus long et plus compliqué. Aussi le plan d'arrimage optimum est aujourd'hui réalisé par des services à terre au moyen de logiciels adaptés, le plan d'arrimage est le module de stabilité sont fournis au commandant. Mais, le commandant même si le navire est équipé d'un calculateur approprié ne peut que se fier aux données fournies (pas toujours exactes), en ce qui concerne le poids de conteneur. Toutefois, le commandant dispose d'une grande capacité pour améliorer la stabilité initiale de son navire. Sur la plupart des porte-conteneurs, la stabilité minimale impose de réserver le plan supérieur de la pontée des conteneurs vides.

# Chapitre 01 : La conteneurisation et L'évolution des ports

---

## **b-En mer**

Les navires fréquentant l'Atlantique nord ou la mer de Chine sont pour la plupart équipés de systèmes stabilisateurs de roulis qui permettent de garder le navire droit et de ne pas réduire la vitesse dans les mauvais temps. On trouve les systèmes de ballastes passifs ou actifs, mais le plus efficace est le système à ailerons. Ce dernier a l'inconvénient de freiner le navire et d'être plus coûteux à l'achat et à l'entretien. Les ailerons peuvent être rentrants ou pivotants. Dans les deux cas, les ailerons, qui ont jusqu'à six mètres de long, doivent être faits rentrer avant d'accoster<sup>21</sup>.

## **Conclusion**

La croissance des échanges commerciaux dans le monde, et l'évolution des environnements économique, institutionnel, technologique et de transport maritime, qui ont été accompagnés par un développement des infrastructures portuaires depuis la naissance des ports et les moyens de transport maritime. Le conteneur, occupe aujourd'hui une place majeure dans la flotte maritime.

---

<sup>21</sup> Benoit N, transport maritime, le développement de la conteneurisation » mémoire de fin d'étude, Édition 56ème promotion, Paris, 2003, p 11-12.

# **Chapitre II**

**Evolution et évaluation du système portuaire algérien**

# Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

## **Introduction**

La quasi-totalité des échanges extérieurs de l'Algérie passe par les infrastructures portuaires. En effet, l'approvisionnement de la nation en marchandises dépend à 96% du secteur maritime.

L'Etat algérien a donné une grande importance au développement et à l'amélioration des infrastructures et de l'ensemble des activités portuaires, ce qui englobe toutes les activités qui sont liées à la réception des navires : leur chargement, leur déchargement, le stockage des marchandises, etc.

Le système portuaire algérien a connu dans son évolution et développement plusieurs phases et plusieurs modes d'organisation et d'administration de ses activités. En suivant depuis quelques années une politique libérale dans la gestion portuaire, il a visé l'objectif de limiter à l'Etat algérien les interventions dans le domaine en encourageant le privé à prendre plus d'initiatives.

## **Section 1 : L'organisation de l'espace portuaire algérien**

La quasi-totalité des échanges extérieurs de l'Algérie passe par les infrastructures portuaires. En effet, l'approvisionnement de la nation en marchandises dépend à 96% du secteur maritime. D'où le transport maritime joue un rôle très important dans l'économie du pays.

### **1-1- La typologie des ports algériens**

Durant ces trois dernières décennies, les ports algériens ont été adaptés<sup>1</sup>, constituant de véritables mutations qui revêtent trois aspects : l'augmentation de la taille des navires, l'apparition de l'utilisation des charges, et la spécialisation. Malgré ces transformations, l'état actuel des infrastructures des ports algériens montre qu'ils sont classables dans la catégorie des ports traditionnels. Quant au critère lié au trafic, il met en

---

<sup>1</sup> MOHAMED-CHERIF F-Z, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes perspectives, OPU,2004, p 50-51.

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

évidence une spécialisation par port. Néanmoins, un tel classement ne reflète pas exactement l'activité économique de chaque port, car la valeur ajoutée à la marchandise au cours de son passage dans le port varie en fonction de la nature de la marchandise et des opérations qui lui sont afférentes. La valeur ajoutée pour la manutention d'une tonne de pétrole est beaucoup plus faible que celle relative à une tonne de marchandise diverse. En utilisant ce critère, la typologie des ports algériens se présente comme suit :

- huit ports à prédominance de trafic de marchandise générale. Il s'agit des ports d'Alger, de Dellys, d'Oran, d'Annaba, de Mostaganem, de Djen-Djen, de Ténès et de Ghazaouet.

-trois ports mixtes, savoir ceux de Bejaia, d'Arzew et de Skikda (ancien port).

-deux ports spécialisés dans les hydrocarbures, en l'occurrence les ports de Bethioua et Skikda (nouveau port).

### **1-2- Les interrelations villes/ports**

Adossée au port, la ville est évidemment le premier centre des échanges de l'arrière-pays vers le port. Dans les pays développés, la ville intervient dans l'organisation portuaire, par le biais des collectivités territoriales notamment (le département et la région), qui sont souvent des membres de l'administration du port. Elles contribuent aussi par une aide financière aux investissements significatifs du port, et cette implication est un moyen de dynamisation très puissant. Par exemple, la réalisation des terminaux à passagers est une ouverture du port sur la ville. Leurs engagements se manifestent également par le développement de la croisière. Dans le cadre de développement de la région et de l'aménagement du territoire, le port est intégré dans ce plan. L'aménagement est défini comme étant l'ensemble des actions concertées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, les équipements et les moyens de communications sur l'étendue du territoire<sup>2</sup>.

Pour les villes portuaires algériennes, nous constatons que cette synergie n'existe pas et que souvent les autorités portuaires et locales évoluent dans un contexte conflictuel

---

<sup>2</sup> MERLIN.P, géographie de l'aménagement, PUF, paris 1991.

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

et les ports sont oubliés.<sup>3</sup> Par exemple le port d'Alger, au lieu que les autorités locales pensent à le désenclaver pour améliorer sa desserte terrestre, c'est l'inverse qui se produit. Ainsi on relève que la wilaya d'Alger a procédé à la construction du parking (Béziers) à l'intérieur du domaine portuaire du port, compromettant ainsi son développement. Ce qui met en évidence la faiblesse de l'autorité portuaire, elle est mise devant le fait accompli. On rencontre ici le model algérien où il n'y a pas de coopération des différents acteurs impliqués pour le développement des ports. La desserte des ports, pourtant, doit être une priorité, en prenant en compte l'aspect multimodal des transports.

Le port offre aussi des avantages pour la ville, puisqu'il est considéré comme un grand pourvoyeur d'emplois en regroupant une population diversifiée vivant du transport maritime : les armateurs, les consignataires, les transitaires, les dockers, mais également le personnel de l'administration portuaire, etc. de même, la vie, née dans l'enceinte portuaire sur les quais, se prolonge au-delà dans la ville, à l'intérieur des bureaux, des banques, des offices d'assurances et des magasins, c'est-à-dire des emplois induits. Dans l'algérois, le port d'Alger a généré 12000 emplois. Nous prenons l'exemple d'un port polyfonctionnel et non pas un port spécialisé en hydrocarbures. Ce dernier génère peu d'emplois portuaires puisque le transit se fait directement du pipeline au navire.

En Algérie, la littoralisation accélérée de l'industrie a fait des villes portuaires, comme Annaba, Arzew et Skikda, de véritables pôles de développement, et cette localisation n'a fait que renforcer la polarisation côtière héritée de la colonisation. Ainsi, parmi les quatre métropoles régionales, trois : (Alger, Oran, Annaba) sont des villes portuaires.

Le port est un atout pour la relance économique de la ville, et la ville d'Annaba, grâce à sa position littorale, est entrée en concurrence avec la métropole régionale, Constantine. Mis à part les trafics, avec l'apparition de nouvelles fonctions portuaires liées au tourisme, la croisière et la plaisance, la ville portuaire est devenue un acteur

---

<sup>3</sup> MOHAMED CHERIF F-Z, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie problèmes et perspectives, OPU, Alger 2004.

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

économique. Les villes portuaires algériennes ne bénéficient pas de ce potentiel et l'échec en la matière est patent. Pourtant, les potentialités dans l'arrière-pays sont diverses.

### 1-3- L'avant pays des ports algériens

L'organisation du transport maritime par de différentes routes sur les quelles l'avant pays repose, peut revêtir deux formes. La ligne régulière est le mode le plus utilisé, c'est elle qui assure la liaison avec les partenaires. La seconde forme est celle de tramping. Certains produits, tels que les épices, le pétrole et le gaz ont des routes spécialisées dans leur acheminement : route des épices, route de pétrole, etc. Ce a qui fait naître des ports spécialisés, comme les ports sidérurgiques de Fos et Dunkerque en France, les ports de charbon, comme le port Hampton Roads aux Etats-Unis.

La politique protectionniste suivie par l'Algérie après l'indépendance en matière de transport maritime, laisse présager que l'établissement de certaines lignes régulières obéit plus à des critères de coopération politique qu'à des critères de rentabilité. Par ailleurs, les contraintes de réglementation du commerce extérieur avant 1994 ne permettaient pas aux compagnies maritimes de se diriger vers le port de leur choix. Les impératifs de la planification prévoient dans les contrats d'importations CAF le port de destination, non en fonction des moindres frets, mais de la disponibilité des postes à quai.

La primauté des échanges avec la France après l'indépendance a fait que jusqu'en 1970, le taux de participation française dépasse celui de l'ensemble européen. Mais suite à la dégradation des relations entre les deux pays en 1971, suite à la nationalisation des hydrocarbures<sup>4</sup>, l'Algérie a opté pour la diversification de ses partenaires commerciaux. Cela a permis la diversification de l'avant-pays et la naissance de nouvelles lignes maritimes. Ce qui fait l'apparition de deux zones d'activités. La première est régionale ou intra maghrébine (L'Union du Maghreb Arabe), et la deuxième internationale ou extra-maghrébine<sup>5</sup>.

---

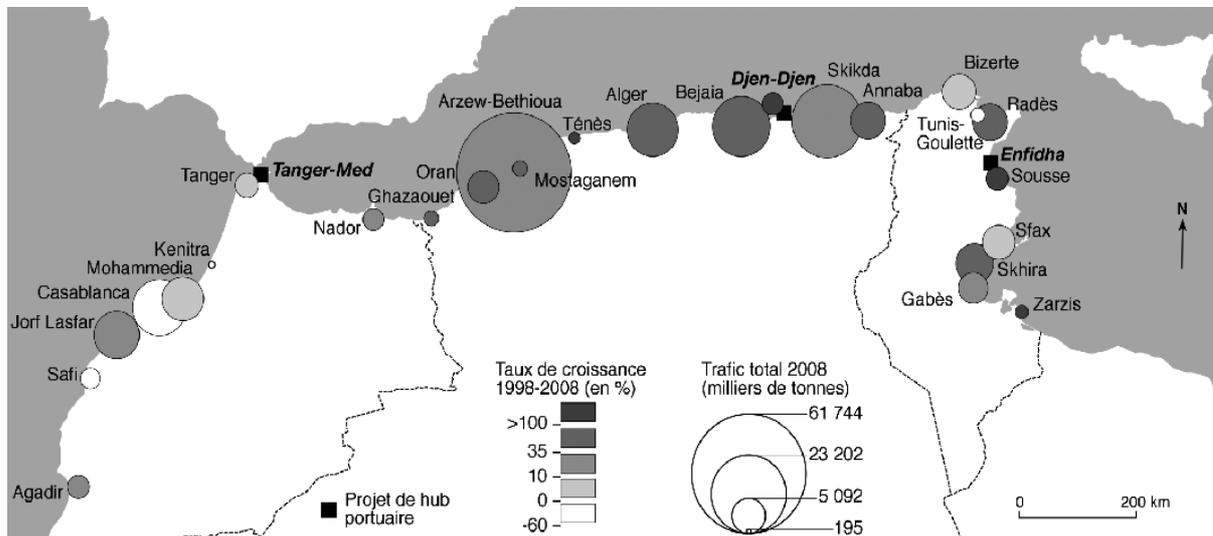
<sup>4</sup> La nationalisation des hydrocarbures le 24 février 1974, qui a marqué la fin d'un processus de recouvrement de la souveraineté nationale sur l'ensemble des richesses naturelles du pays.

<sup>5</sup> Halal S, le rôle de la conteneurisation dans le développement du transport maritime en Algérie, Université Abderahmane Mira Bejaia, 2013.

# Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

## 1-3-1- La zone intra-Maghrébine

Figure 2 : Hiérarchie et dynamique des ports du Maghreb



Source: réalisée par le Secrétariat de l'Union du Maghreb Arabe (UMA).

-Cette figure nous montre les ports les plus importants du Maghreb en termes de croissance et du trafic total durant l'année 2008.

Quant aux échanges entre les pays maghrébins, leur faiblesse persistante est due à la nature du système productif, la dépendance de l'Algérie des hydrocarbures dans ses exportations, le Maroc du phosphate et la Tunisie des services touristiques. Les contentieux frontaliers demeurent encore un autre élément de blocage de ces échanges et de la coopération bilatérale. Les chiffres relatifs aux échanges entre l'Algérie et les pays maghrébins étaient de 0.5% à l'exportation et de 1.38% à l'importation entre 1960-1970.

La naissance en 1989 de l'UMA n'a eu aucun impact sur l'espace portuaire maghrébin. Pour atteindre ses objectifs, l'UMA devra privilégier l'aspect économique plutôt que l'aspect politique. Le secteur maritime peut être perçu comme un facteur d'intégration au sein de cet ensemble. En effet, les obstacles rencontrés par armements respectifs de ces pays peuvent favoriser la mise en place d'une politique maritime commune, pour l'exploitation commune de certaines lignes régulières, comme l'organisation de dessertes communes. Quant au cabotage intra-maghrébin, il pourrait

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

mieux évaluer avec des navires appropriés, des aires spécifiques de transit dans les ports, un trafic de passagers croissant résultant de la libre circulation des personnes.

En effet, une union maritime peut se révéler comme le ciment d'une coopération économique, mais sans doute un tel développement attendra-t-il encore de nombreuses adaptations. La concentration géographique de l'avant pays des ports algériens sur les échanges avec l'union européenne et l'Amérique du nord et le fait que les ventes d'hydrocarbures et l'importation de biens d'équipements ou de consommations se font avec depuis longtemps avec ces régions du monde ont renforcé les liens économiques avec l'occident.

### **1-3-2- La zone extra-maghrébine**

L'union européenne demeure le premier partenaire économique de l'Algérie. La France occupe la première place avec 3 MT d'importations et 13 MT d'exportations, suivie par l'Italie et l'Espagne avec respectivement 1 et 2 MT d'importations et 9 et 5 MT d'exportations. Les exportations de l'union européenne comprennent les produits manufacturés et une part importante de produits alimentaires qui ont connue un bond durant les dix dernières années. Les importations sont essentiellement les hydrocarbures et les minéraux. La principale route européenne se divise en deux grandes routes maritimes. La route « Gibraltar<sup>6</sup> Northern Rouge » et la route « intra méditerranée », reliant les façades maritimes européennes du Sud aux ports algériens<sup>7</sup>.

Une autre route qui a pris de l'importance depuis l'indépendance est celle de l'Atlantique Nord « TRACK » qui dessert l'Amérique du nord. L'ouverture de la façade algérienne sur cette zone d'avant-pays s'est faite tardivement, car les flux maritimes viennent d'apparaître considérablement amplifiés, essentiellement à destination de cette zone du globe. Cette ouverture océanique a permis l'établissement de plusieurs lignes régulières entre l'Algérie et les Etats-Unis et le Canada : Alger-Boston, Alger-Philadelphie et Alger-Montréal.

---

<sup>6</sup> Gibraltar; territoire britannique comprenant le cap rocheux, appelé le rocher de Gibraltar, la superficie de Gibraltar est de 5.8 Km<sup>2</sup>.

<sup>7</sup> Andrée C, NVOCC, à la recherche d'une identité, BTL, 1993, P320

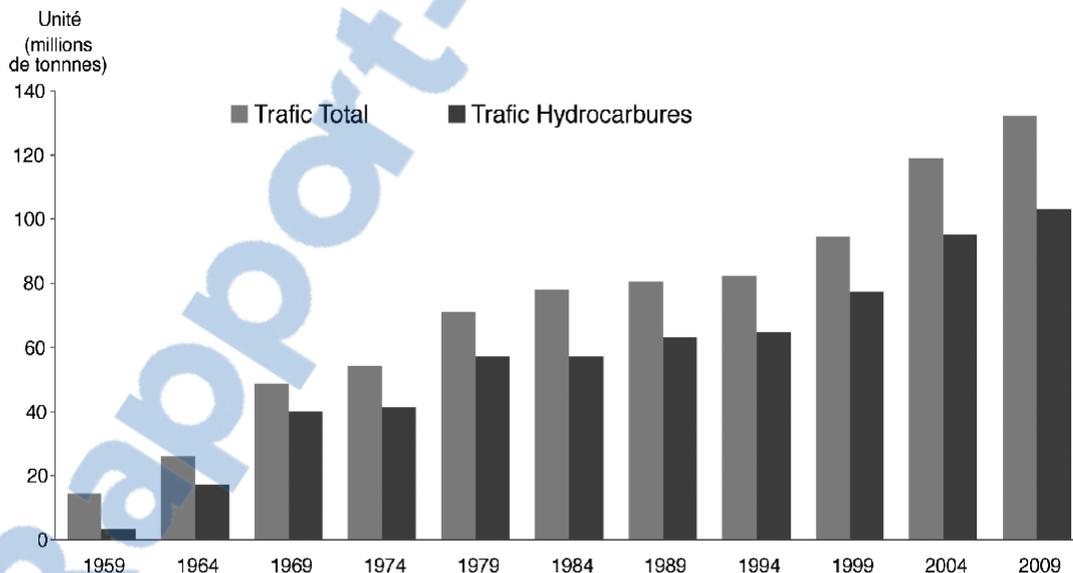
## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

Ces lignes sont traversées essentiellement par des tankers et Méthaniers en transportant des hydrocarbures, à partir du port d'Arzew. La présence de l'armement national à l'activité du track « Atlantique Nord » reste encore timide. Les échanges avec les pays de l'Amérique centrale et latine, les pays de l'Afrique Noire n'interviennent que de façon épisodique, et sont alimentés par des produits saisonniers<sup>8</sup>, comme l'ananas, les bananes et les arachides. En 1997, les échanges s'élèvent à 24000 tonnes importées et 27000 tonnes exportées.

### Section 2 : Evolution du système portuaire algérien

Le port est un outil privilégié du développement économique et des échanges extérieurs de marchandises. L'évolution de ces derniers est accompagnée d'une modification du rôle du port de commerce. Plusieurs changements profonds ont été introduits dans ce système depuis l'indépendance.

Graph 2 : Le trafic de marchandises des ports algériens (1959-2009)



Source: Ministère des Transports (MDT, 2006, 2010).

<sup>8</sup> MOHAMED-CHERIF F-Z, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives, OPU 2004, p 51.

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

-Ce graphe nous montre l'évolution du trafic de marchandise des ports algériens de 1959 à 2009, mais ce qu'on remarque ici est que la plus grande part dans ce trafic est essentiellement due au trafic d'hydrocarbure.

### 2-1- Le système portuaire en Algérie

L'activité portuaire<sup>9</sup> englobe toutes les activités qui sont liées à la réception des navires : leurs chargement, leurs déchargement, le stockage des marchandises, les moyens de transport terrestre pour l'évacuation des marchandises. Néanmoins dans notre cas, la réparation navale qui est liée à la fonction portuaire, qui est considérée comme une base méthodologique de toute approche sur les ports maritimes<sup>10</sup>. Ce triptyque est composé de trois volets : l'arrière-pays, le port et l'avant-pays. Il englobe tous les facteurs de causalité qui modèlent les trafics.

L'interrelation entre ces trois composantes permet de définir l'équation des coûts de circulation dont l'intérêt est d'aboutir à la chaîne la moins coûteuse.

Cependant, cette méthodologie n'est pas valable avec les ports algériens qui sont des ports moyens.

Les critères de détermination des ports moyens sont de trois ordres :

-quantitatif : volume du trafic ;

- qualitatif : nature du trafic et richesse créée par le port ;

-spatial : rayonnement du port sur son arrière-pays et son avant pays.

En ce qui concerne l'Algérie, le critère qualitatif montre que le trio Alger, Oran, Annaba, appartient à la catégorie des ports moyens, ayant un rôle régional. Pour les ports pétroliers, Arzew, Skikda et Bejaia, le rôle est international mais les marchandises n'ont

---

<sup>9</sup> VIGARIE A, les pays en développement et la mère. Cahier de sociologie économique, le havre 1979.

<sup>10</sup> Idem.

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

pas la même valeur et ne créent pas la même richesse dans l'économie portuaire, et le caractère polyfonctionnel est un argument portuaire<sup>11</sup>.

La notion de triptyque portuaire reste valable, mais les notions d'avant et d'arrière-pays ne doivent pas être interprétées comme pour les grands ports.

Les capacités d'intervention des ports moyens sur les avant-pays est faible, ils attirent des lignes régulières strictement adaptées aux besoins régionaux, et le poids économique dans l'arrière-pays n'est pas aussi dense que celui des grands ports, donc les arrière-pays suggèrent plus un schéma en grappe structuré sur les réseaux de transport terrestre qu'une aire fonctionnelle.

Pour les ports algériens, la transcription spatiale confirme qu'ils sont des ports moyens : un réseau maritime lâche, la présence d'un nombre restreint d'armements en arrière-pays en grappe. Néanmoins, le cas algérien présente des spécificités vis-à-vis de ces concepts. L'Algérie était un pays socialiste, le caractère centralisateur de la gestion des fonctions politique et économique a une forte répercussion sur le transport. Les conditions de monopole et de contrôle renforcés par la bureaucratie ont eu pour conséquence que le port d'Alger, où siègent les sociétés nationales (les principaux chargeurs), rythme la vie du pays. Donc dans ce cas, les grappes ne sont pas liées uniquement au réseau du transport mais aussi à d'autres facteurs dont le monopole de l'état sur le commerce extérieur. Il ne s'agit pas non plus d'une fuite de trafic, puisque les opérations d'importation et d'exportation sont planifiées par les pouvoirs publics et c'est le port national, notamment celui d'Alger qui est choisi.

Par ailleurs dans le cas algérien, les ports évoluent dans un contexte différent de celui des ports d'un pays à économie libérale. En effet, les ports algériens sont complémentaires entre eux au lieu d'être concurrentielles. Par conséquent, l'équation des coûts de circulation ne peut aider ni le chargeur pour le choix du port, ni le gestionnaire pour qu'il puisse améliorer sa politique commerciale.

L'équation des coûts de circulation conditionne les politiques portuaires, des surcroûts, il y a une inadéquation entre les trois composants du triptyque. L'équipement des

---

<sup>11</sup>Idem.

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

ports et celui de l'arrière-pays ne sont pas capables de saisir les opportunités offertes par les flottes de l'horizon marin, c'est ce qui explique le dysfonctionnement de la chaîne de transport en Algérie.<sup>12</sup>

Par conséquent, il n'existe pas des conditions objectives offrant aux ports algériens une possibilité de choix pour la détermination de leurs impulsions océaniques et continentales. Le monopole de l'état sur le commerce extérieur, l'ossature du réseau du transport terrestre constituent des limites. Cependant, celle-ci n'exclut pas la recherche des moindres coûts, corollaire d'une optimisation des services portuaire. Il s'agira donc de rechercher des limites au-delà desquelles le port ne peut pas prétendre vendre ses services à des coûts raisonnables.

A l'instar des autres pays en développement, la structure du trafic révèle que les ports sont régis bien plus par des influences continentales qu'océaniques.

L'approche méthodologique adoptée a donc ses limites. Il apparaît que l'application de ces concepts méthodologique ne peut être pertinente que pour les ports des pays développés, qui sont capable d'adopter une politique de conquête de marchés, et ceci dans le cadre d'une concurrence inter portuaire.

### **2-2- L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie**

En Algérie, l'analyse de la législation et de la réglementation des ports nous permet de voir que l'organisation des ports en Algérie est passée par cinq phases.

#### **2-2-1- La première phase (1962-1965)**

La première phase se caractérise principalement par une séparation nette des fonctions d'investissements infra structurels des missions proprement commerciales.

Au niveau des ports, deux intervenants sont présents :

-le ministère des travaux publics.

---

<sup>12</sup> MOHAMED CHERIF F-Z, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie problèmes et perspectives, OPU, Alger 2004.

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

-la chambre de commerce concessionnaire et ses adhérents pour les missions de gestion et d'exploitation.

### **2-2-2- La deuxième phase (1965-1971)**

La deuxième phase approfondit l'approche dans plusieurs directions par le nom amalgame des grands ports et de ceux d'eux qui sont de dimensions marginales.

Ainsi, on trouve dans la première catégorie et dans le prolongement des décrets N<sup>0</sup>63-442 et N<sup>0</sup>63-444 de novembre 1963, les ports autonomes d'Alger (décret N<sup>0</sup>63-44 du 09 novembre 1963, portant modification du décret N<sup>0</sup>62-268 du 12 mars 1962 instituant le régime d'autonomie), d'Oran, d'Arzew (décret N<sup>0</sup>63-445 du 09 novembre 1963), enfin le port autonome d'Annaba. La deuxième catégorie, quant-à-elle, est constituée par les autres ports relevant de la chambre de commerce et du ministère des travaux publics.

### **2-2-3- La troisième phase (1972-1981)**

La troisième phase c'est l'ère de l'ordonnance N<sup>0</sup> 71-29 du 13 mai 1971, avec l'avènement de l'office nationale des ports (ONP) et de l'ordonnance N<sup>0</sup> 75-40 du 17 juin 1975 portant sur l'organisation des séjours de marchandises dans des ports, dont les textes d'applications n'ont jamais vu le jour.

Durant cette phase est créée la société Nationale des Manutentions (SONAMA). Quant au remorquage, il devient une structure rattachée à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN). Rappelons que jusqu'en 1971, la manutention était rattachée à la Compagnie Algérienne de Navigation.

### **2-2-4- La quatrième phase (1982-1988)**

Cette phase s'inscrit dans le cadre de la politique de restructuration des entreprises et obéit scrupuleusement aux objectifs qui l'a régissent. Cette phase, qui se caractérise par le slogan : «mettre un terme a la rupture de la chaîne de transport» ; introduit la notion de responsabilité.

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

Ayant duré de 1982 à 1989, cette phase a été marquée notamment par les décrets 82-283 14 Avril 1982 portant création des entreprises portuaires d'Annaba, de Skikda, de Bejaia, d'Alger, de Mostaganem, d'Arzew, d'Oran et de Ghazaouet.

### **2-2-5- La cinquième phase (1988- jusqu'à ce jour)**

Cette étape est marquée par la mise en œuvre effective des lois sur l'autonomie, notamment :

- la loi 88-01 du 12 1988, portant loi d'orientation des entreprises publiques économiques (EPE) ;
- la loi 88-02 du 12 janvier 1988 relatives aux fonds de participation ;
- Le titre LEPAL est transformé en société par action (SPA).

### **2-3- Les réformes**

Des reformes ont été apportées au secteur des transports avec la loi 98-05 portant le nouveau code maritime, visant principalement à<sup>13</sup> :

- l'amélioration des performances en modernisant l'organisation, les méthodes et les technologies dans les opérations portuaires ;
- l'adaptation rapide de l'offre de services portuaires aux besoins de l'économie sur le plan de la qualité et de la compétitivité, en réduisant de réduire les coûts directs et indirects de transport ;
- l'utilisation optimale du complexe portuaire existant et son développement harmonieux ;
- la réduction des charges supportées par l'Etat dans ce secteur en facilitant la participation des usages au financement des opérations de développements ;

---

<sup>13</sup> KSOURI I, le contrôle du commerce extérieur et des changes, 2eme édition GAL, Alger 2008.P 22.

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

-l'atténuation de la vulnérabilité des approvisionnements du pays.

### 2-3-1- Le cadre juridique

Le cadre juridique sur lequel s'appuie la réforme du secteur portuaire est le nouveau dispositif législatif constitué par la loi 98-05<sup>14</sup> portant code maritime, lequel, tout en définissant les ports, détermine les principales fonctions inhérentes à l'activité portuaire, précise leurs attributions et domaines d'intervention, particulièrement la séparation des missions de service public des activités commerciales exercées jusque là par une seule et même entité au niveau de chaque port, l'entreprise portuaire.

Ainsi, les missions de service public liées à la gestion, la préservation du domaine, au développement, à la coordination, à la police et à la sécurité de la navigation maritime et des ouvrages portuaires, sont dévolues à de nouvelles entités dénommées « autorités portuaires ».

La réforme comprend :

- la démonopolisation des activités portuaires commerciales, notamment de la manutention, de l'accolage et du remorquage, qui ne seront plus du ressort d'un seul opérateur public, mais ouvertes, sur la base d'un cahier de charges, à l'ensemble des opérateurs, qui évoluent ainsi dans un marché concurrentiel ;
- une classification des obligations de l'état et de l'autorité portuaire en matière de financement des investissements d'entretien, de développement et de renouvellement des infrastructures, ouvrages et superstructures portuaires ;
- une définition du rôle et de l'étendu de la fonction de la « police et sécurité » dévolue à l'autorité portuaire à travers une détermination des règles générale relatives à la protection et la préservation des ouvrages et installations du domaine portuaire et des modalités de répression des infractions à ces règles.

---

<sup>14</sup> Journal Officiel de la République Algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

C'est à ce titre que sont intervenus les décrets n°199-200/201/202 promulgués le 18 août 1999, portant respectivement le statut et la création de trois autorités portuaires régionales, à l'Est, à l'Ouest et au Centre et dont la mise en place constitue une des priorités assignées.

### **2-3-2- Statuts et missions des autorités portuaires**

Suivant les dispositions de la loi sus citée (loi 98-05)<sup>15</sup>, notamment son article 891, les nouvelles autorités portuaires assurent toutes les missions de service public liées à l'entretien, au développement, à la gestion, à la préservation et à la conservation du domaine public qui leur est affecté et sur lequel elles disposent d'un droit exclusif de jouissance, ainsi que l'exercice des services de pilotage et de lamanage. Désormais, le statut de ces autorités est défini comme un établissement public à caractère industriel et commercial, doté d'une personnalité morale, administré par un conseil d'administration et géré par un directeur général.

Par ailleurs, tant en confiant à l'autorité portuaire des attributions d'animation et de coordination entre des différents intervenants dans l'activité portuaire et de promotion commerciale du port dont elle a la charge, le texte suscité précise aussi les missions fondamentales énoncés précédemment, dévolues à l'autorité portuaire <sup>16</sup>:

#### **A-Entretien et développement**

Cette autorité aura à assurer l'entretien et la modernisation des infrastructures et également l'intégralité du financement du développement des superstructures, des outillages portuaires. Elle est également tenue, entre autres, de jouer un rôle actif en matière de planification du développement de l'outil portuaire, à travers notamment une participation.

---

<sup>15</sup> Journal Officiel de la République Algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

<sup>16</sup> Idem.

# Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

## **B-Gestion et exploitation**

Cette mission se rapporte à l'utilisation du domaine public portuaire qui lui est affecté, composé d'infrastructures et de superstructures, de défense de grevées et de servitude au profit de la circulation maritime et de développement des ports qu'elle a vocation à exploiter, entretenir et préserver et ce en conformité avec les lois. Elle peut aussi exploiter directement certains ouvrages et installations spécifiques, jouir de droit de regard sur les tarifs douaniers pratiqués, sur les investissements réalisés par des tiers sur le domaine portuaire, etc. La loi lui confère à elle seule d'assurer les opérations d'avitaillement en eau douce, de pilotage et de lamanage, et dans des circonstances particulières de réaliser les activités commerciales nécessaires au fonctionnement des ports.

## **C-Préservation et conservation**

Sur ce plan, l'autorité portuaire dispose à travers un corps d'agents habilités, d'un pouvoir de police pour régler la navigation et le stationnement des navires, et veille au respect des règles.

### **2-4- Les ports algériens à l'épreuve de la modernité**

A l'instar des autres secteurs d'activités économiques et commerciales, les ports d'Algérie sont en attente des nouvelles mesures dites d'« assainissement » et de « mise à niveau » en vogue dans le pays.

Les syndicats des ports craignent une « privatisation » de l'activité portuaire, synonyme, selon eux, de compression d'effectifs. Au niveau du ministère des transports, il est clairement indiqué qu'il n'y aura pas de privatisation, et l'Etat restera toujours le propriétaire des ports.

Par contre, ajoute-t-on, il n'est pas exclu que les pouvoirs publics puissent accorder à un exploitant « l'autorisation de gérer ». « Nous ne pouvons être en marge des phénomènes de modernisation qui s'opèrent dans le monde, sinon nous le paierons plus cher après » dit le directeur des ports. Pour lui la crainte des quelques 9000 travailleurs,

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

selon les estimations du ministère, exerçant l'activité portuaire n'ont pas lieu d'être. « nous voulons aller vers une meilleure gestion et évoluer dans un système concurrentiel et rendre nos ports plus performants », dit encore M'ahreb<sup>17</sup>.

Pour les changements attendus, ce directeur a indiqué que la stratégie de développement des ports repose sur trois axes principaux : « un axe portant sur tout ce qui est mise à niveau sur le plan réglementaire et législatif et tout l'encadrement nécessaire pour l'activité portuaire. Le deuxième axe a trait à l'aspect organisationnel et institutionnel de la gestion portuaire. Quand au troisième axe, il consiste en l'aspect développement du secteur ». Sur le plan institutionnel, souligne le directeur des ports, les pouvoirs publics visent principalement la séparation des activités commerciales de celles relevant de la puissance publique, « comme cela se fait un peut partout dans le monde », dit-il, précisant que cela « n'a aucune incidence sur l'emploi comme le craignent les partenaires sociaux ».

Concernant la question de création de nouveaux ports à court terme, la tutelle parle « d'optimisation » de ce qui existe déjà. « Nous pouvons doubler, voire même tripler les capacités de nos ports, et uniquement en modernisant leurs installations et en améliorent leur système de management », dit, M'hareb<sup>18</sup>.

L'Algérie est en deçà des normes internationales en la matière (productivité, performance des navires, etc.). En indiquant que la stratégie du ministère en matière de conteneurisation repose sur la possibilité de développer au moins trois grands pôles portuaires, ceux d'Alger, d'Oran et de Djen Djen. A Djen Djen, dit M'haleb, "notre objectif étant de créer un grand terminal de transbordement, même international, mais tout en faisant du trafic national". Il ajoute : "Les études de faisabilité ont été engagées, et cela pourrait éventuellement se faire avec un grand armateur dans le cadre d'une concession ou partenariat". Cela dit, le département se penche actuellement sur un projet de réforme globale assis sur une autorité portuaire et maritime avec une agence qui s'occuperait de tous les aspects de la sécurité, de la navigation et des affaires maritimes en général. Au niveau des ports, il sera procédé alors à la mise en place des autorités portuaires, en

---

<sup>17</sup> Entretien réalisé par Zine Cherfaoui, el watan économie du 17 au 23 avril 2006, p 3.

<sup>18</sup> Ibid.

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

revoyant les statuts de 1999," pour les rendre plus compatibles, avec réellement une autorité qui a la fonction de port propriétaire et de manière à ce qu'elle puisse jouer un rôle de régulateur sur le plan local", Conclut M'haleb.

### **Section 3 : Les contradictions du système portuaire algérien**

Les ports algériens sont demeurés pratiquement en retrait du mouvement de mutation économique engagé depuis bientôt trois décennies. Apparaissant comme non concernés. Nombreuses sont les contradictions qui les caractérisent. Elles concernent en premier lieu le niveau statutaire, qui lui même engendre des incidences à l'influence très négative, voire-même dangereusement bloquante. Cet état de fait explique la faiblesse des investissements portuaires aussi bien en infrastructures qu'en équipements. La particulière nature des ports algériens se situe à trois niveaux : organisation, infrastructures et équipements.

#### **3-1- Sur le plan organisationnel**

Régie par une loi vieille de dix ans qui de plus n'a jamais été appliquée, l'entité portuaire a gardé un statut spécial lui conférant de fait mais illégalement des monopoles, normalement abolis depuis le milieu des années 90<sup>19</sup>.

Les entreprises portuaires érigées lors de la restructuration de 1982 cumulent les missions de service public avec les activités commerciales, alors que le code maritime voté par l'APN en 1998<sup>20</sup> a non seulement consacré la séparation de ces deux missions, mais introduit en plus introduit le droit à toute personne physique ou morale d'exercer, dans ce nouveau cadre, les métiers d'acconage, de manutention et de remorquage.

En août 1999, des décrets exécutifs portant organisation et création de trois autorités portuaires ont été signés et publiés. En avril 2006, un autre décret organisant la libéralisation des activités dites commerciales dans les ports a également été signé et

---

<sup>19</sup>El watan économie du 17 au 23 mars 2008, p13 et 14.

<sup>20</sup> Journal Officiel de la République Algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

publié, sans application comme les précédents. Sa particularité est qu'il prévoit l'élaboration de cahiers des charges, jamais conçus depuis. L'état de monopole maintenu érige les entreprises portuaires en autorités de fait, se dégageant cependant de tout exercice de régulation.

Dans la pratique, le client, dans ce contexte, n'aura pas beaucoup d'alternative. Obligé de solliciter un prestataire unique, il lui sera difficile d'exiger toute forme de qualité de service ou de négocier les tarifs des prestations qui lui sont imposées, et ne correspondant pas généralement au niveau de qualité attendu. A titre d'exemple, hors taxes douanières, les prix de passage portuaire d'un conteneur à Alger est pratiquement identique à celui Hong Kong où le niveau de performance est plus relevé. Les Rendements de chargement ou de débarquement dans ce port sont de 40 conteneurs l'heure, et quand le port d'Alger arrive à atteindre les 15 conteneurs dans la même période de temps, c'est tout simplement considéré comme un exploit exceptionnel.

La faiblesse de la productivité, trouvant grandement ses origines dans le système caractérisant la plupart de nos ports, à tel point qu'aujourd'hui, souvent, dans les séminaires et les rencontres professionnelles à l'étranger, les ports algériens sont cités comme mauvais exemples.

### **3-2- Sur le plan des infrastructures**

Construites pour la plupart entre la fin du 19<sup>ème</sup> siècle et la première moitié du 20<sup>ème</sup> siècle, elles sont frappées d'une totale obsolescence. N'offrant que de faibles tirants d'eau, ainsi que des espaces d'entreposage réduits et étroits, leur potentiel ne peut convenir aux exigences des navires des générations récentes. Notons que seul le port de Djen Djen, qui est une réalisation neuve, possède un quai de 18 mètres de profondeur. Dans l'ensemble des autres ports, hormis ceux à hydrocarbures, les tirants d'eau de moins de 12 mètres sont limités à deux quais seulement pour toute l'Algérie. La conséquence est qu'il est aujourd'hui impossible de recevoir des navires gros porteurs. Aucun port ne peut

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

accueillir et exploiter un porte conteneur de 4000 ou 5000 boites par exemple, ou un céréalier de 60000 T<sup>21</sup>.

Les coûts de fret en raison de cette fatalité ne peuvent qu'être très onéreux .Le transport d'une cargaison de 25000 T de blé à partir des Etats-Unis coûtera nécessairement plus chère qu'un chargement de 60000 T. Pour l'exemple de conteneur, la faiblesse des caractéristiques des ports algériens empêche de recourir à l'organisation d'expédition de masse, les portes conteneurs de grande taille ne peuvent accéder dans nos ports, les circuits s'organisent à partir de plate formes intermédiaires. Ces dernières situées dans des ports d'éclatement, comme Algésiras, Valence, ou même Marseille et bientôt Tanger Med, accueillent les navires de grands gabarits, leurs cargaisons de conteneurs y sont déchargées pour être réembarquées vers des ports comme les nôtres sur des navires de plus faible consistance ne pouvant transporter que 300 à 800 boites à la fois. Ces circuits coûtent également très chers, les tarifs des TM augmentant, induisant bien sûr des répercussions sur les prix à la consommation.

Pour les céréales, outre la vertigineuse hausse de leur cotation sur les marchés internationaux, elles subissent des coûts de transport très importants. En mai dernier (2007) par exemple, le coût de la tonne transportée d'Amérique du Nord vers un port algérien s'élevait à quelques 70\$, alors qu'un mois auparavant il était inférieur à 50\$. L'incidence d'infrastructures obsolètes pèse très lourdement sur l'économie d'un pays. En Algérie, leur notoire obsolescence, auxquelles s'ajoutent des équipements d'exploitation inadaptés, explique la faiblesse des rendements, les longs séjours des navires à quai, les attentes prolongées sur rade, les goulots d'étranglement très contraignants et surtout très chers . Les armateurs, non seulement fixent leurs tarifs en fonction des conditions du port de la destination, mais également en tenant compte des risques de séjour prolongé. Il en est de même des assurances. A cela s'ajoutent les pénalités comme celles de surestaries, alourdissant ainsi la facture que subira en dernier ressort le consommateur.

L'autre effet est celui de la non compétitivité des produits industriels usinés localement dont le prix de revient est pénalisé par les coûts de passation. Ce phénomène

---

<sup>21</sup> Capacité logistique et gouvernance des ports algériens. Version du site électronique, <En Ligne>, [http://www.ummo.dz/IMG/pdf/R-\\_TADJINE\\_\\_\\_M-\\_AHMED\\_ZAID\\_-\\_version\\_finale\\_12p.pdf](http://www.ummo.dz/IMG/pdf/R-_TADJINE___M-_AHMED_ZAID_-_version_finale_12p.pdf).

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

peut compromettre une exportation par exemple. A qualité égale, un produit peut ne pas s'installer sur un marché à l'étranger en raison de son prix élevé par rapport à la concurrence.

### 3-3- Sur le plan des équipements

Au moins deux exemples peuvent être cités, en raison de leur position dans le classement des volumes transitant par les ports algériens.

Le premier exemple est celui des céréales. En 2006, le volume des importations tout produit confondu a été de l'ordre de 7 millions de tonnes. Le niveau de déperditions très élevé a pour cause essentiellement l'inadaptation des moyens de déchargement : vétustes en général, très lents et peu performant, les rendements très faibles, sont inférieurs en général à 200 tonnes l'heure, contre souvent 1000 à 1500 tonnes ailleurs<sup>22</sup>.

Les silos en place sont souvent anciens, même les plus récents n'ont pas été conçus pour atteindre des rendements normatifs.

La mise en œuvre d'une simple règle de trois permet de ressortir qu'en matière de transport, en raison des mauvaises conditions de nos ports, le recours à des navires de portance moyenne induit un coût supplémentaire alourdissant la facture alimentaire d'au moins 140 millions<sup>23</sup> de dollars annuellement, pour les seules céréales.

Les surestaries peuvent aisément représenter un tiers de ce montant à lesquelles nous pouvons rajouter les déperditions de produits lors des déchargements ou au cours des évacuations terrestre, à cause des moyens utilisés, qui sont nettement inadaptés. Des tonnes payées sont ainsi gaspillées chaque année. Ce phénomène subit depuis maintenant plus de trois décennies, se traduit certainement par une perte équivalente à de nombreux milliards de dollars.

---

<sup>22</sup>Capacité logistique et gouvernance des ports algériens. Version du site électronique, <En Ligne>, [http://www.ummo.dz/IMG/pdf/R-\\_TADJINE\\_\\_M-\\_AHMED\\_ZAID\\_-\\_version\\_finale\\_12p.pdf](http://www.ummo.dz/IMG/pdf/R-_TADJINE__M-_AHMED_ZAID_-_version_finale_12p.pdf).

<sup>23</sup>Idem.

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

Il y'a aussi le traitement du conteneur : au cours des années 1990, trois ports ont bénéficié d'un concours externe pour la réalisation de terminaux à conteneurs. Dix années après leur réception et leur mise en exploitation, il peut être affirmé que l'évolution a été d'une faiblesse sidérale. Qu'il s'agisse de celui du port d'Alger ou de ceux d'Annaba et d'Oran, les résultats sont très en deçà de ce qui pouvait légitimement être attendu. Ces espaces constituant plus des parcs à conteneurs que des terminaux, au sens normatif du terme. En effet, dotés d'équipements inadaptés, de simples stockers utilisés ailleurs surtout pour charger les wagons, aucun portique de quai pour le traitement des navires à des cadences normatives, aucun portique de parc, pour le stockage en hauteur, les systèmes de gestion des navires est traditionnel, donc peu performant, la situation de la gestion du conteneur au niveau de ces ports ne s'est aucunement améliorée.

Au port d'Alger par exemple, le phénomène des attentes sur rade s'est accentué. Le transport est toujours assuré par de petits feeders, comme avant la réalisation du terminal .L'espace réservé de près de deux dizaines d'hectares est aussi performant qu'un petit parc de deux hectares bien équipé. L'entreposage est réalisé sur des rangés de deux lignes, ne dépassant pas des hauteurs de trois niveaux. L'espace entre deux rangés est d'environ 12 mètres, équivalent aux intervalles nécessaires aux mouvements des engins de manutention.

En comparaison, un terminal doté d'équipements adéquats exploite rationnellement les espaces, en assure un entreposage avec des rangées constituées de 6 lignes et des hauteurs de 6 niveaux, avec intervalles entre les rangées de 4 à 6 mètres maximum. Ce qui permet de stocker plus.

## Chapitre 02 : Evolution et évaluation du système portuaire algérien

---

### **Conclusion**

Les ports algériens partagent un certain nombre de caractéristiques propres aux pays centralisés et/ou en développement. Les difficultés et contraintes rencontrées tendent à freiner l'adaptation de ces ports aux exigences de la mondialisation de l'économie maritime.

Une chaîne de transport fractionnée port à port et non pas de bout en bout, un faible taux de conteneurisation et le sous-équipement portuaire sont autant d'obstacles que les ports algériens doivent surmonter pour relever les défis de la mondialisation, malgré les efforts d'investissement récents et en cours. Néanmoins de nouvelles dynamiques prennent place avec l'introduction de chaînes logistiques et le développement des ports de Djen-Djen et de Bejaia afin qu'ils puissent jouer un rôle pivot à l'échelle nationale. Le port de Tanger Med aurait pu jouer ce rôle, mais les conflits de voisinage entre l'Algérie et le Maroc limitent cette perspective.

# **Chapitre III**

**La compétitivité des ports et les problèmes portuaires**

## **Introduction**

Equippé et organisé pour assurer le transbordement des voyageurs et des marchandises puis pour remplir les fonctions commerciales qui en résultent, le port est considéré comme le point de départ et d'arrivée du transport maritime.

Grosso-modo, une place portuaire est une entité géographique et économique portant un nom spécifique, située en bordure de mer, d'un fleuve ou d'un lac, accueillant les navires, et par où s'effectue le transfert de marchandises et de passagers, du mode de transport aquatique à un mode terrestre.

Compte tenu de son importance dans l'économie des pays, il s'avère que la compétitivité des ports détermine au moins en partie la compétitivité de toute économie nationale ou régionale.

Dans ce chapitre, nous essayerons de ressortir les principaux facteurs de compétitivité d'un Port.

### **Section 1 : Facteurs de compétitivité ou facteurs clés de succès d'un port**

#### **1-1- Les facteurs de la compétitivité portuaire**

**Les facteurs de compétitivité d'un port sont multiples.**

##### **1-1-1- Préoccupations différentes**

Les agents maritimes et les transitaires jouent un rôle fondamental en travaillant pour les armateurs et les chargeurs qui sont les deux seules catégories de clients du port. Ce rôle d'agents maritimes et de transitaires reste souvent plus ou moins méconnu dans les pays en développement. L'établissement portuaire devrait les considérer comme faisant partie de son propre personnel commercial en les consultant, en les aidant à résoudre leurs problèmes, bref en tirant pleinement parti de leurs compétences. Vu que des transitaires actifs drainent davantage de marchandises au profit du port, des agents maritimes motivés incitent les armateurs à continuer d'utiliser le port. Pour conserver un environnement dynamique, il convient d'assurer une concurrence à l'intérieur du port et une participation du secteur privé.

L'efficacité est, dans bien des cas, synonyme de rapidité et de fiabilité des services portuaires. Cette efficacité peut être liée :

- au cadre juridique dans lequel le port évolue avec une mission bien précise ;
- à la technologie disponible au port ;
- et à la capacité financière de ce même port.

Les résultats d'une enquête effectuée par le grand armement/transporteur multimodal American President Company (APC) auprès de ses chargeurs montre que l'efficacité du transport, considérée sous l'angle du respect des délais de livraison, est le principal objectif des chargeurs, qui sont en même temps des utilisateurs directs ou indirects du port.

De toute évidence, tout transport comportant un parcours maritime doit pouvoir compter, pour respecter les délais de livraison, sur un service portuaire efficace.

En résumé, pour être compétitives, toutes les activités portuaires doivent être expéditives et fournir aux usagers un service de qualité à un prix raisonnable. Pour cela, il est essentiel de moderniser l'organisation et la gestion des ports tout en ciblant des marchés. S'agissant des transports internationaux et de la distribution, de plus en plus de chargeurs semblent accorder davantage d'importance à la qualité ou à l'efficacité des services qu'à l'élément «prix». Ce dernier demeure un des facteurs les plus importants, sinon le facteur essentiel de la compétitivité des ports, et ce pour les raisons suivantes :

-premièrement, les utilisateurs du port n'ont pas tous les mêmes exigences dans ce domaine. Il y aura toujours certains types de marchandises de faible valeur unitaire ou des navires plus sensibles à la tarification des services portuaires qu'à tout autre facteur<sup>1</sup>.

-deuxièmement, pour les chargeurs, plutôt que le prix des services portuaires, c'est la qualité qui compte avant tout, lorsqu'elle diffère d'un port à un autre. En revanche, s'il y a peu de différences sur ce plan entre les ports, c'est, bien entendu, le facteur prix qui est déterminant. Tel est le cas dans la plupart des pays industrialisés et dans certains pays en développement. Si l'on compare les tarifs des ports dans le monde, on constate que les places portuaires les plus importantes et les plus efficaces sont, dans l'ensemble, celles qui proposent des prix les moins chères.

-troisièmement, tous les responsables portuaires doivent savoir que les deux catégories de clientèle auxquelles ils ont affaire, à savoir les chargeurs et les amateurs, ont des préoccupations très différentes, notamment en matière de tarification des services portuaires.

---

<sup>1</sup> Mayer V, Rolin C, Technique du commerce international, édition nathan, paris, 1997.

De nombreux chargeurs, en particulier ceux qui expédient des marchandises diverses, sont moins sensibles au faible poids des redevances du transport des marchandises (10% environ) et celle des coûts portuaires encore plus réduite, de sorte qu'ils insistent plutôt sur la qualité des services.

### **1-1-2- Stabilité socio-économique**

Dans l'administration d'un port, c'est une erreur de penser que relever le niveau des redevances est toujours possible sous prétexte que le prix importe peu aux chargeurs, car en procédant ainsi, on aurait pas compte les intérêts des armateurs. Si on considère la part que représentent les redevances portuaires dans les coûts de production d'une compagnie de navigation, il est aisé de comprendre pourquoi les prix des services sont d'une grande importance pour la compétitivité portuaire. Par exemple, pour un porte-conteneur de 2.500 EVP, la part des coûts portuaires est d'environ 1,38% du total des coûts d'opération. Donc, les armateurs sont très sensibles aux variations des redevances portuaires, compte tenu de la portion qu'elles représentent.

En règle générale, les usagers d'un port s'inquiètent moins de la qualité ou du prix des services portuaires - qu'ils peuvent évaluer et négocier avec les exploitants du port - que de la stabilité socio-économique sur laquelle l'autorité portuaire et les sociétés exploitantes n'ont aucune emprise. L'instabilité sociale et économique englobe, non seulement des événements, tels que les guerres civiles ou les troubles sociaux, mais aussi les grèves, les problèmes de sécurité, les actions de boycottage, les fluctuations dans la qualité, les tarifs des services, etc.

Le gouvernement australien a publié un rapport du Bureau of Transport and Communications Economics, intitulé : «Coût du manque de fiabilité des ports de mer en 1988». D'après cette étude, les estimations du coût global des diverses carences en matière de fiabilité des ports est de l'ordre de 131 à 146 millions de dollars australiens pour les exportateurs nationaux, de 513 à 534 millions pour les importateurs australiens et de 210 à 314 millions en exportations perdues pour l'Australie, soit, pour 1988, un total compris entre 854 et 994 millions de Dollars australiens. Ce montant correspond, non pas au coût de l'inefficacité en tant que telle, mais aux seuls effets du manque de fiabilité. Un climat socio-économique favorable est une condition essentielle pour la stabilité et l'efficacité des activités portuaires<sup>2</sup>.

Les compagnies modernes de transport de conteneurs calculent leur temps d'escale dans les ports en heures et aucun arrêt des opérations portuaires n'est acceptable.

D'autres problèmes sociaux peuvent également avoir de graves conséquences pour les ports.

---

<sup>2</sup> Mayer V, Rolin C, Technique du commerce international, édition nathan, paris, 1997.

### **1-1-3- Autre facteur : les télécommunications**

Un certain nombre de ports de pays en développement connaissent encore des problèmes de communications, en particulier des installations de télécommunications qui relient le port et la ville voisine au reste du monde. Ces installations sont généralement mises en place par l'Etat (ou la municipalité).

Les chargeurs n'expédieront pas leurs marchandises par l'intermédiaire d'un port où il n'existe aucun moyen de suivre les mouvements des cargaisons. A l'heure actuelle, il devient de plus en plus difficile pour un port d'attirer des marchandises, notamment des envois conteneurisés, sans un bon système de télécommunications, comprenant des télécopieurs, des téléphones, un accès direct au réseau international ou, même, un système d'EDI<sup>3</sup> géré par ordinateur et lié au réseau mondial. Outre les six facteurs évoqués ci-dessus, il convient de mentionner d'autres éléments, moins importants peut-être, mais qui ont néanmoins une incidence directe sur la compétitivité d'un port: existence et développement d'institutions financières, comme les banques et les sociétés d'assurances.<sup>4</sup>

### **1-2- Les facteurs clés de succès du port**

D'une manière générale, les facteurs clés de succès sont ceux qui sont communs à toutes les entreprises présentes sur le marché<sup>5</sup>. La compétitivité se définit comme la capacité à faire face à la concurrence. Cette notion change avec le niveau d'agrégation de l'analyse qu'on veut mener (niveau international, national, régional, sectoriel ou encore au niveau de l'entreprise).<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> EDI ou l'échange de données informatisées est une norme de document mis en œuvre pour échanger des données électroniques entre des partenaires commerciaux.

<sup>4</sup> LEGRAND G, HUBERT M, la gestion des opérations import export, éditions dunod, paris 2008.

<sup>5</sup>Facteurs clés de succès du port. Version. Du site électronique <En Ligne>  
<http://www.leconomiste.com/article/les-facteurs-de-la-competitivite-portuaire>, consulté le 20/03/2017 à 15h 02.

<sup>6</sup> Lassaad L, La compétitivité : Concepts, définitions et applications, Institut National de la Recherche Agronomique de Tunis (INRAT), Département d'Economie Rurale, p 30. Version. Du site électronique <En Ligne> [www.abhatoo.net.ma](http://www.abhatoo.net.ma), consulté le 22/03/2017 à 17h15.

Ainsi, les Ports qui constituent des entités autonomes fournissant des services, sont en compétition les uns face aux autres. Aussi, les facteurs clés de succès nécessaires pour faire face à la concurrence portuaire sont :

- la sûreté et la sécurité de la zone portuaire ;
- les services portuaires ;
- les prix des services portuaires attractifs et une politique commerciale conquérante ;
- la position géographique ;
- la protection de l'environnement ;
- les infrastructures de qualité ;
- un climat social apaisé ;
- un marché national et un hinterland propice ;
- une communauté portuaire dynamique.

Certains de ces facteurs susmentionnés nécessitent une analyse particulière dans le but de mieux comprendre leur importance. Il s'agit notamment de la position géographique, de la sécurité et de la sûreté de la zone portuaire et de la qualité des services. L'ensemble de ces facteurs ne sauraient se développer normalement sans un climat social apaisé.

### **1-2-1- La position géographique**

Trois caractéristiques pertinentes peuvent décrire la position géographique comme avantage compétitif. Il s'agit :

- d'être situé à proximité de la mer (eau profonde) avec un tirant d'eau<sup>7</sup> conséquent ;
- d'être situé à proximité des grands centres de production et de consommation ;

---

<sup>7</sup> Tirant d'eau : C'est la distance comprise entre le dessous de la quille au point le plus bas d'un navire et le niveau de l'eau qui est déterminante pour l'accès d'un navire à un port en fonction de la profondeur de celui-ci.

-d'être situé sur les principales routes maritimes.<sup>8</sup>

### **1-2-2- La sûreté et la sécurité de la zone portuaire**

La sécurité et la sûreté représentent deux facteurs majeurs qui concourent à la compétitivité des ports. Le premier facteur renvoie à la situation dans laquelle un port n'est soumis à aucun danger, à aucun risque d'agression, d'accident, de vol ou de détérioration<sup>9</sup>. La sûreté quant à elle, désigne le fait pour les ports, d'offrir un maximum de garanties contre les risques de tout genre qui pourraient les menacer. Sur le plan international, le code ISPS<sup>10</sup> a été institué le 1<sup>er</sup> Juillet 2004. Il a été élaboré par l'OMI (Organisation Maritime Internationale), et il permet de mesurer le niveau de sécurité et de sûreté des Ports et du Golfe de Guinée. C'est un outil de protection contre les actes criminels et terroristes sur les navires et les installations portuaires.

Ce code, promu par les Etats-Unis depuis 2002, vient en complément de la convention internationale pour la sécurité des personnes en mer (SOLAS) signée en 1964. 125 gouvernements membres de l'OMI adhèrent à cette norme internationale pour garantir la sécurité des navires et des installations portuaires.

### **1-2-3- La qualité de service**

Différents auteurs ont abordé le sujet relatif à la qualité de service. Les plus généralement cités sont D. TIXIER, H. MARTHE, et J. COLIN. Ils l'abordent comme un facteur de compétitivité. Ils affirment que la notion de « service offert au consommateur » apparaît dans certains cas comme l'élément qui structure véritablement la politique logistique. L'option qui consiste à rechercher un niveau très élevé de performance, voire le niveau le plus élevé possible dans la définition de l'offre, peut représenter l'objectif même de la stratégie logistique<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> Chao A, NVOCC, à la recherche d'une identité, BTL, Paris, 1993.

<sup>9</sup> Cf. Dictionnaire Le Petit Larousse Illustré 2000, page ,928.

<sup>10</sup> International Ship and Port Security.

<sup>11</sup> Daniel T, Hervé M, Jacques C, La logistique d'entreprise, édition Dunod, Marseille, 1996, P 120.

La qualité de service rime avec la satisfaction du client et c'est de la satisfaction que découle la fidélisation. La survie, la croissance et la rentabilité d'une entreprise dépendent non seulement de son aptitude à conquérir de nouveaux clients mais aussi de son aptitude à les conserver, c'est-à-dire à les fidéliser. Elle est également une réelle opportunité en termes de profits futurs, car il existe des liens étroits entre la satisfaction des clients et la rentabilité de l'entreprise.

En effet, d'après COYNE (1989), la satisfaction a des rendements croissants sur la part de marché d'une entreprise, donc elle est une source de croissance durable pour les entreprises. Au demeurant, la non qualité fait fuir la clientèle et concourt à la perte des parts de marché. Selon Frederick REICHEL, un des meilleurs spécialistes de la fidélisation, la fidélité des clients, des employés et des actionnaires de l'entreprise est la cause principale de leur succès ou de leur échec, et cette thèse, tout au moins en ce qui concerne les clients de l'entreprise, est désormais largement répandue parmi les gens de marketing.

Les clients fidèles d'une entreprise sont pour elle un gage de stabilité. En effet, du fait de leur attachement à l'entreprise (ou à la marque), les clients fidèles sont relativement peu sensibles aux sollicitations et aux offres promotionnelles des concurrents. Ils sont également moins enclins que les clients récents ou occasionnels à abandonner leur marque en cas de crises. Ils sont la source d'un « bouche à oreille » positif et deviennent ainsi pour l'entreprise des recruteurs très efficaces, parce que désintéressés et crédibles.

### **1-3- L'enjeu de la facilitation**

Il consiste à :

- inscrire dans le même circuit les phases de la transaction commerciale et les interventions (contrôles, visas) des administrations, afin d'éviter d'interrompre le processus ;
- réutiliser les informations commerciales comme telles, c'est-à-dire le type et la représentation des données dans les formulaires administratifs.

La normalisation documentaire est le point de passage obligé de la facilitation. Les principes de la normalisation documentaire sont :

-tenir compte du fait que les documents et formulaires s'enchaînent (tant dans la conception que dans l'exploitation) ;

- rendre compatibles l'affichage et la communication des données quel que soit le support de transmission (Cd-rom, DVD, Message EDI) ;

-permettre de passer sans difficulté de l'environnement numérique à celui des supports physiques (dont le papier) et vice versa.

Pour Bernard STOVEN, expert en facilitations des procédures du commerce et du transport, la facilitation :

-vise à réduire les coûts et les délais relatifs à l'exécution des transactions commerciales et des opérations logistiques qui s'y rapportent ;

-s'exprime au travers de recommandations en direction des autorités et des opérateurs, par exemple « la Convention FAL sur la Facilitation du trafic maritime international » de l'OMI;

-fait l'objet d'une concertation à l'échelle universelle au sein des Nations unies.

Les méthodes préconisées par la facilitation reposent essentiellement sur une :

-rationalisation des procédures et pratiques ;

-harmonisation des facilités ;

-normalisation du traitement et des échanges d'informations.

Ces méthodes reposent aussi sur une utilisation massive, mais intelligente et coordonnée, des technologies de l'information et de la communication.

Bernard STOVEN distingue deux démarches à savoir :

La démarche participative qui concerne les administrations et les services publics (souvent peu préparés et mal payés). Elle implique aussi les opérateurs privés, quels que soient leur rôle respectif et leur taille.

Quant à la démarche englobant, elle couvre toutes les étapes de la transaction commerciale, logistique, et financière et s'inscrit dans le cadre de la mondialisation.

A l'arrivée et au départ, il y aura un système rapide et normalisé des formalités douanières ; des documents faciles à remplir avant l'arrivée permettent d'éliminer les retards et d'accélérer la rotation. Une réduction importante des formalités pour les passagers entraînerait une réduction de l'affluence sur les quais. La reproduction facile engendre la réduction des besoins de classement.<sup>12</sup>

De façon générale, indépendamment du facteur humain qui intervient de manière transversale presque à toutes les étapes du circuit de la chaîne, les problèmes majeurs de la facilitation des opérations portuaires portent sur trois facteurs principaux à savoir les procédures qui sont imposées par les différents services ou administrations et caractérisées par un manque de transparence et de visibilité.

## **Section 2 : Problèmes portuaires**

Dans le sens import, lorsqu'un navire arrive au port, la manutention de conteneurs par les grues de quai commence. Les conteneurs sont ensuite transférés par les véhicules qui circulent entre le navire et la zone de stockage. Cet empilement se compose d'un certain nombre de voies de circulation, où les conteneurs peuvent être stockés pendant une certaine période. Les voies sont desservies par des engins, tels que des grues ou des chariots-cavaliers qui peuvent à la fois transporter et stocker des conteneurs dans la pile. Après une certaine période, les conteneurs quittent leur zone de stockage pour être livrés aux clients finaux via différents modes de transport, les barges, les navires, les camions ou les trains.

Concernant le sens d'export, les conteneurs arrivent au port par camion, train ou barge. Ils sont ensuite répartis entre les blocs de la zone de stockage. Après une certaine période, les conteneurs sont chargés depuis la zone de stockage avec les portiques (Yard Cranes), afin de les transporter par les véhicules (Yard Truck) de transfert interne vers les quais où ils sont manipulés par des grues de quai (Quai Cranes) et déposés sur les navires. La logistique des terminaux à conteneurs pose plusieurs problèmes de décisions.

---

<sup>12</sup> ROODBERGEN K J, opérations maritime dans les terminaux à conteneurs, DOI, New york 2013.

Cependant dans la littérature, à notre connaissance il n'existe pas une méthode qui permet de déterminer les décisions à prendre dans chacun des niveaux stratégique, tactique et opérationnel<sup>13</sup>:

## **2-1- Les problèmes portuaires dans les différents niveaux**

### **2-1-1-Niveau Stratégique**

A ce niveau stratégique, les gestionnaires doivent définir des objectifs à atteindre à long terme, et il est indispensable de préciser l'équipement à utiliser et son agencement<sup>14</sup>:

-quand un navire arrive au port, il doit s'amarrer au quai. A cet effet, un certain nombre de quais sont disponibles. Le nombre de grues qui devraient être disponibles sur le quai est une des décisions qui doit être prise au niveau stratégique.

-pour les opérations de déchargement et de chargement des conteneurs du navire, de transfert interne et de stockage de conteneurs, une des questions qui se posent, est la détermination du type d'équipements de manutention.

### **2-1-2-Niveau tactique**

Concernant ce niveau, ce sont les objectifs à moyen terme qui doivent être pris:

-au niveau de l'interface maritime, c'est le nombre de grues de quai affectées à un même navire qui doit être déterminé. L'objectif est de déduire le temps de séjour des navires au terminal. Il s'agit de servir tous les navires, tout en minimisant le retard total de leurs passages.

-pour le transfert interne de conteneurs entre l'interface maritime et la zone de stockage, l'un des problèmes au niveau tactique qui doit être résolu est la détermination du nombre nécessaire d'engins de stockage et de transfert pour transporter les conteneurs dans le temps.

### **2-1-3- Niveau opérationnel**

Enfin au niveau opérationnel, ce sont les décisions à court terme<sup>15</sup> :

---

<sup>13</sup>Jacques G, Les transports maritimes dans la mondialisation, édition L'harmattan, Paris, 2008, P 185

<sup>14</sup> Daniel T, Hervé M, Jacques C, La logistique d'entreprise, édition Dunod, Marseille, 1996, P 120.

-pour l'interface maritime, l'attribution des postes à quai aux navires doit être décidée. L'objectif est de réduire le temps de séjour des navires et le nombre de mouvements, elle concerne l'affectation des postes d'amarrage et l'ordonnancement des grues de quai.

-concernant la zone de transfert interne, il s'agit de minimiser les distances de voyage à vide, et le temps de la tournée totale des engins en déterminant quel véhicule transporte quel conteneur et sur quel itinéraire de circulation.

## **2-2-Problèmes liés à la zone à quai**

La gestion des opérations de la zone à quai contient plusieurs problèmes de décision tels que :

- l'allocation des postes à quai, l'arrimage de conteneurs et l'allocation des grues de quais.

### **2-2-1 Allocation des postes à quai**

Figure 3 : Affectation des navires à des postes à quai d'un terminal à conteneurs



Source : tirée de [www.google.fr](http://www.google.fr)

---

<sup>15</sup> Jean-Patrick M, Risques et assurances transports, édition L'argus de l'assurance, Paris, 2003, P 420.

En effet, les navires arrivent en fonction du temps au port et ils doivent être affectés aux postes à quai afin de commencer la manutention des conteneurs.

L'objectif est de minimiser les temps d'attente des navires à quai et de maximiser le taux d'occupation des quais en prenant en compte le nombre fixe de postes d'amarrage et la variabilité du temps de manutention des conteneurs. Les contraintes et les enjeux sont<sup>16</sup> :

-la longueur du navire, la profondeur du quai, les fenêtres de temps, les priorités assignées aux navires et les zones d'accostage préférées pour minimiser les distances parcourues.

-le problème d'allocation de postes d'amarrage peut être traité d'un point de vue statique (discret) ou dynamique (continu).

### **2-2-2 Arrimage de conteneurs**

Lorsqu'un navire arrive au port, il doit s'amarrer au quai. Le nombre de quais qui devraient être disponibles est l'une des décisions qui doivent être prises. L'arrimage d'un porte-conteneurs est un problème fortement contraignant, sur lequel les gestionnaires de terminaux n'ont pas le pouvoir de décision totale. Par exemple, les plans de chargement/déchargement sont établis par le capitaine du navire. En général, un navire fait escale dans un ou plusieurs ports où les conteneurs seront chargés et déchargés.

Ceci implique l'élaboration d'un plan de chargement/déchargement afin de prendre en compte l'ordre des conteneurs destinés à des ports successifs. Le problème d'arrimage de conteneurs consiste à affecter les conteneurs à des positions dans le navire en assurant sa stabilité et en minimisant le nombre de mouvements improductifs, sachant que les conteneurs lourds sont généralement stockés sur la première couche de la pile dans le navire et les conteneurs légers sont empilés au-dessus. Les auteurs présentent une méthode multicritère d'optimisation pour le problème d'arrimage du navire, qui prend en compte deux objectifs opposés<sup>17</sup> : la stabilité du navire et le nombre de conteneurs en mouvements de chargement/déchargement.

---

<sup>16</sup> Jacques G, Les transports maritimes dans la mondialisation, édition L'harmattan, Paris, 2008, 185.

<sup>17</sup> Jacques G, Les transports maritimes dans la mondialisation, édition L'harmattan, Paris, 2008, P 73.

Les auteurs proposent un modèle de programmation multi-objectif en nombre entier et mettent en œuvre une méthode de pondération pour arriver à un programme à objectif unique. L'approche a été appliquée à des instances contenant jusqu'à 504 conteneurs.

Le problème de chargement de conteneurs est un problème, dont la taille dépend de la capacité du navire et de l'offre et de la demande des conteneurs au niveau de chaque port<sup>18</sup>.

### **2-2-3- Ordonnancement des grues de quais**

Les opérations de chargement et de déchargement des navires nécessitent des grues de quai qui sont très coûteuses. Le problème d'ordonnancement des grues de quai se réfère à l'allocation d'un nombre fixe des grues de quai aux tâches ainsi qu'à l'ordonnancement des mouvements de chargement et de déchargement. En effet, l'affectation des navires aux postes à quai nécessite de prendre en compte l'affectation des grues de quai aux navires, car le nombre de grues affectées à un navire influence directement le temps de séjour du navire. Le problème étudié consiste à déterminer un emplacement de stockage pour chaque conteneur déchargé et assurer le routage des cavaliers afin de transporter les conteneurs du navire vers la zone de stockage.

L'objectif était de minimiser le temps maximum pour servir l'ensemble des navires. Les auteurs traitent le problème d'affectation des grues aux tâches sous les contraintes de non croisement, de voisinage et de séparation.

Les auteurs proposent un algorithme de programmation dynamique et un algorithme de recherche tabou probabiliste. Ils ont testé ces algorithmes sur des instances générées (de taille dépassant 30 grues et 40 tâches) reflétant la situation du Port de Singapour. Sammarra a décomposé le problème en un problème de routage et un problème d'ordonnancement, et ils ont proposé un algorithme de recherche tabou pour le problème de routage qui est intégré dans une procédure de recherche locale pour le problème d'ordonnancement. L'algorithme proposé par Sammarra s'est avéré capable de trouver l'optimum pour plusieurs instances dans un laps de temps raisonnable<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup>Daniel L, ville portuaires au Maghreb ; acteur du développement durable, éditions Economica, paris 2014, p 42.

<sup>19</sup>Benoit N, transport maritime, le développement de la conteneurisation, mémoire de fin d'étude, Édition 56eme promotion, paris, 2003, p 35.

## 2-3-Problèmes liés à la cour

Le management des opérations de la cour comporte plusieurs problèmes de décision, comme le design des politiques de stockage dans les blocs de conteneurs et au niveau des baies suivant les caractéristiques spécifiques d'un conteneur (taille, poids, destination, import/export, etc.), l'allocation, le routage et l'ordonnancement des principaux équipements de manutention, qui sont les grues à quai, les grues de cour et les cavaliers qui impactent directement la performance d'un terminal.

### 2-3-1-Ordonnancement des grues de la zone de stockage

Les opérations de chargement, de déchargement et de stockage des conteneurs sont assurées par des grues de cour. Ce sont des équipements de manutention installés sur les différents blocs de la zone de stockage.

Figure 4 : Portique de parc



Source : tirée de [www.google.fr](http://www.google.fr)

-Cette photo nous montre un exemple de portique de parc, qui est un élément essentiel dans un parc à conteneur.

Pour fluidifier la manutention des navires et améliorer la performance du terminal à conteneurs, il est essentiel de focaliser l'attention sur l'ordonnancement des YCs. Les auteurs présentent le problème de gestion de la cour de stockage dans un hub de transbordement. L'objectif est la réduction de la congestion du trafic. Les auteurs visent l'affectation des conteneurs aux blocs de la zone de stockage ainsi que l'affectation des grues de manutention aux blocs et proposent un modèle de programmation linéaire mixte qui minimise le nombre des grues nécessaires pour la réalisation des travaux de chargement. Deux heuristiques sont proposées et testées :

Une méthode séquentielle et un algorithme de génération de colonnes.

### **2-3-2-Problème de Stockage de Conteneurs**

La zone de stockage est une zone tampon constituée par plusieurs blocs. Elle sert à stocker les conteneurs qui transitent par le terminal. La plupart des terminaux visent à mieux gérer la capacité limitée de leurs terrains.

Il est donc impératif de mieux exploiter les ressources et de bien gérer leurs espaces de stockage. Ce problème consiste en l'allocation des emplacements pour le stockage des conteneurs dans un bloc. L'objectif est de minimiser les coûts liés aux mouvements improductifs causés par un mauvais empilement de conteneurs.

Ceci a un effet considérable sur les temps de séjour des navires, car les navires restent inactifs à quai pendant la durée de manutention<sup>20</sup>. Zhang a développé un modèle en nombres entiers concernant le problème d'allocation de l'espace de stockage pour le port de Hong Kong. Pour cela, ils ont décomposé le problème en deux niveaux : d'une part, il s'agit de déterminer le nombre de conteneurs associés à chaque bloc de stockage, et d'autre part, de déterminer le nombre de conteneurs de chaque navire affecté à chaque bloc de stockage.

### **2-3-3-Ordonnancement des véhicules de transfert interne des conteneurs**

Les conteneurs sont transportés par les véhicules à partir des postes à quai vers les blocs de la zone de stockage. L'optimisation des activités de cette phase joue un rôle très important sur l'optimisation de l'ensemble de la chaîne de manutention. Vis et Koster (2003) proposent d'utiliser des zones tampons dans le transfert Quai-Cour, de sorte que le processus puisse être dissocié en deux sous-processus : le déchargement et le transport. Un modèle de programmation en nombres entiers déterminé la taille minimale de la flotte de telle sorte que chaque conteneur est transporté à l'intérieur de sa fenêtre de temps. Les résultats d'analyse sont validés par simulation. Les expériences numériques montrent que ce modèle fournit une bonne estimation du nombre de véhicules nécessaires.

---

<sup>20</sup> Chuqian Z, Affectation de l'espace de stockage dans les terminaux à conteneurs, Singapour 2003, p 883-903.

### **Section 3 : Les facteurs commerciaux et marketing dans la compétitivité d'un port**

Bien que ne pouvant être comparé aux grands ports d'Europe, le port de Bejaia, aux dimensions modestes, doit assumer pleinement sa responsabilité comme un maillon sérieux de la chaîne de transport international. Pour que le Port de Bejaia puisse relever les multiples défis afin de conquérir sa place de place privilégiée des pays enclavés sur l'Océan, beaucoup d'effort mérite d'être consentis.

C'est dans cette perception de pragmatisme que nous essayerons d'identifier quelques facteurs clés du succès à la compétitivité du Port de Bejaia.

#### **3-1- Les facteurs commerciaux et marketing**

##### **3-1-1- Les facteurs commerciaux**

Sur le plan commercial les paramètres déterminants de la compétitivité du port, bien que nombreux, se regroupent essentiellement sous les rubriques suivantes<sup>21</sup> :

##### **A- Les paramètres commerciaux**

C'est surtout au plan commercial, première fonction d'un port, qu'apparaissent les éléments de compétitivité. La fonction première des ports de commerce est de faciliter le commerce international. Le rôle d'un port pour les économies des pays « en développement » est essentiel, parce que tournées vers l'extérieur. Il faut dire que la seule existence d'un port influence considérablement les activités commerciales d'un pays. Ils offrent la possibilité d'une politique de diversification commerciale dans le souci d'acheter les produits étrangers dans les pays d'origine aux fournisseurs offrant les plus avantageuses conditions et de placer les produits nationaux d'exportation sur les marchés étrangers les plus rémunérateurs.

Il n'est donc pas nécessaire de démontrer ici l'importance d'un environnement commercial favorable pour un port dans l'attrait des trafics, telles que les facilités commerciales et bancaires mais aussi et surtout des facilités commerciales administratives et documentaires. Il faut reconnaître que la vraie compétition entre les Ports se fait au niveau des actions commerciales menées par l'autorité portuaire et même par la communauté portuaire toute entière afin d'attirer plus de trafic.

##### **B- Les paramètres politiques**

Au delà des paramètres rationnels, il y a lieu de noter le paramètre très important qui

---

<sup>21</sup> Identification des facteurs de compétitivité d'un port. Version. Du site électronique <En Ligne>. [www.leconomiste.com/article/les-facteurs-de-la-competitivite-portuaire](http://www.leconomiste.com/article/les-facteurs-de-la-competitivite-portuaire), consulté le 25/03/2017 à 18h20

influence considérablement les résultats attendus des efforts accomplis par les ports dans le sens d'une plus grande compétitivité. Tous les Etats du monde ayant ou non une façade maritime, perçoivent le risque d'une seule voie d'accès à la mer .C'est ainsi que l'on assiste plus particulièrement au niveau des pays enclavés, à une volonté politique de classification des voies d'accès à la mer , outre les critères économiques, de coopération, mais aussi des critères de relations politiques dans le choix d'un port.

### **3-1-2- Les facteurs marketing**

Comme définition, nous pouvons dire que le marketing est une philosophie, une perspective, une attitude ou encore une gestion d'orientation qui met l'accent sur la clientèle. Autrement dit, il est une nouvelle discipline de gestion datant d'environ un siècle, se proposant de mettre au centre de toutes les préoccupations de l'entreprise le client et par ricochet le consommateur. Ne dit-on pas que le client est Roi ? Ainsi, le succès, la compétitivité d'une entreprise ou d'une organisation ne dépend pas de son produit ou prestation mais surtout de sa valeur, perçue par les consommateurs. Cette philosophie défend que le fondement social et économique de l'existence de toute entreprise soit la satisfaction des besoins et désirs de la clientèle et ensuite la réalisation de profit.

Par conséquent, l'autorité portuaire a pour responsabilité de mettre en œuvre une stratégie marketing pouvant permettre de donner une bonne image et une notoriété des autres maillons de la chaîne afin de le rendre plus compétitive<sup>22</sup>.

### **Conclusion**

La compétitivité des ports est dès lors cruciale afin d'assurer un transit optimal en matière de rapidité et de coût de passage. Un transit portuaire lent et onéreux se traduit en effet de manière négative sur le coût des produits et a par conséquent un impact direct sur le commerce extérieur.

---

<sup>22</sup> Jean-Patrick M, Risques et assurances transports, édition L'argus de l'assurance, Paris, 2003, P 430.

# **Chapitre IV**

Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

# Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

## **Introduction**

En 2005, l'EPB (Entreprise portuaire de Bejaia) a effectué une jointe venture avec une société Singapourienne. Ce qui a permis la création d'un terminal a conteneur BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal).

Ce chapitre sera consacré à la présentation de la BMT dans la première section, la deuxième section sera dédiée à la présentation de l'évolution du trafic du transport maritime par conteneurs. Enfin la troisième section portera sur les zones extra-portuaires et la comparaison des performances réalisées par le port de Bejaia et de Marseille.

## **Section 1 : Bejaia méditerranéen terminal**

Dans cette section, nous présentons Bejaia méditerranéen terminal, les objectifs du partenariat EPB/PORTEK, ainsi que les missions et les performances de BMT.

### **1-1-Présentation de Bejaia méditerranéen terminal (BMT)**

BMT-SPA est une jointe venture entre l'entreprise portuaire de Bejaia et PORTEK Systems & Equipements. L'EPB est l'autorité portuaire qui gère le port de Bejaia .PORTEK Systems & équipements une filiale du groupe PORTEK, qui est un opérateur de terminaux à conteneurs présent dans plusieurs ports dans le monde et également spécialisé dans les équipements portuaires<sup>1</sup>.

L'activité principale de BMT est la gestion et l'exploitation de terminal à conteneurs. Sa mission principale est de traiter dans les meilleures conditions de délais, de coûts et de sécurité, l'ensemble des opérations qui sont en rapport avec le conteneur. Pour ce faire, elle s'est dotée d'équipements performants et de systèmes informatiques pour le support de la logistique du conteneur, afin d'offrir des services de qualité, efficaces et fiables, pour assurer une satisfaction totale des clients.

BMT veille au développement et à la gestion de son terminal à conteneur, avec comme valeurs l'intégrité, la productivité, l'innovation, la courtoisie et la sécurité.

---

<sup>1</sup> Présentation de BMT, document de l'entreprise. Version. Du site électronique <En Ligne> <http://www.bejaiamed.com> consulté le 25/04/2017.

## Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

BMT est constamment soucieuse des intérêts de ses clients avec lesquels elle partage le souci de performance. Elle met à la disponibilité de ses clients des ressources humaines et des moyens nécessaires pour optimiser sa productivité et atteindre des niveaux de performances concurrentiels.

L'autorité portuaire de Bejaia a pour ambition de faire du terminal à conteneur de BMT un terminal aux normes internationales pouvant rivaliser avec les terminaux les mieux gérés du monde assurant une productivité et une rentabilité garantissant son succès et sa pérennité

Figure 8 : Jointe venture EPB/PORTEK



Source : tirée du site officiel de BMT, <http://www.bejaiamed.com/>

### 1-1-2- organisation de BMT

Sur le plan organisationnel, BMT est constituée de six directions <sup>2</sup> : direction générale, direction des ressources humaines et moyen, direction des opérations, direction marketing, direction des finances et comptabilité, direction technique.

---

<sup>2</sup>Présentation de BMT, document de l'entreprise. Version. Du site électronique <En Ligne>, <http://www.bejaiamed.com>, consulté le 25/04/2017.

# Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

## **A-Direction générale (DG)**

A sa tête un directeur générale qui gère l'entreprise, et qui à le pouvoir de décision, administre l'entreprise, signe des directives pour les différentes structures et fait la liaison entre les directions de l'entreprise .elle se compose de :

### **a- Cellule d'audit et contrôle de gestion**

La cellule d'audit et contrôle de gestion assure le suivi et l'audit des procédures et la veille réglementaire.

### **b-Cellule de sécurité**

La cellule de sécurité assure la sécurité de la marchandise, du parc à conteneur et la propreté de l'entreprise et de son environnement.

### **c-Cellule de QHSE (qualité, hygiène, sécurité, environnement)**

La cellule QHSE assure la mise en œuvre et le suivi du plan QHSE de l'entreprise.

## **B-Direction de ressources humaines et moyen (DRHM)**

Cette direction est composée des deux services : service ressources humaines, service achats.

### **a-Service des ressources humaines(RH)**

Le service RH à pour mission de mettre en œuvre des systèmes de gestion intégrée à la stratégie de l'entreprise. Ce système de gestion traduit une adéquation entre les impératifs économiques et les attentes du personnel. Pour cela, la véritable importance de cette structure réside dans la recherche d'un meilleur potentiel, en offrant les meilleures conditions (salaire, climat de travail, environnement et de développement avec des formations).

### **b-Service des achats et projets généraux**

Le service des moyens généraux est chargé des achats et de la gestion des stocks de l'entreprise.

# Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

## **C-Direction des opérations(DO)**

La direction des opérations est chargée d'assurer la planification des escales, de parc à conteneurs, et la planification des ressources (équipe et équipements). Elle prend en charge les opérations de manutention, comme la réception des navires porte-conteneurs et leur chargement et déchargement, comme elle suit les opérations de l'acconage tel que : le suivi des livraisons, le dépotage, la mise à disposition des conteneurs vides, le traitement des conteneurs frigorifiques et la sécurité au sein du terminal. Elle se décompose en quatre services : acconage, manutention, ressources et logistique.

### **a-Service Acconage**

Le service acconage assure la gestion des opérations au niveau du terminal. Parmi ces opérations, on peut citer :

- transfert des conteneurs vers les zones d'entrepôts ;
- mise à disposition des conteneurs au service de contrôle aux frontières ;
- mise à disposition des conteneurs vides pour empotage ;
- suivi des restitutions et des mises à quai pour l'embarquement.

### **b-Service de manutention**

Le service de manutention assure la gestion des opérations au niveau des navires. Ces opérations sont les suivantes :

- la réception des navires porte-conteneurs ;
- chargement et déchargement de conteneurs ;
- préparation des conteneurs à embarquer.

### **c- Service ressource**

Le service ressource assure une meilleure affectation des équipements et des ressources.

# Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

## **d-Service logistique**

Le service logistique assure le suivi des moyens logistiques ainsi que la préparation logistique globale.

## **E-Direction marketing**

La direction marketing veille à la marque de l'entreprise en travaillant en permanence pour le maintien de bonnes relations avec les clients. Elle vise à faire connaître ses missions, ses programmes, ses orientations et ses performances auprès de ses clients. Elle amène son environnement externe à prendre conscience de l'importance des démarches qu'elle entreprend dans le développement et l'amélioration de la qualité des services. La direction marketing se subdivise en trois : service marketing, service commercial, service informatique.

### **a-service marketing**

Le service marketing assure la promotion de l'image de l'entreprise et la mise en œuvre du plan d'action.

### **b-service commercial**

Le service commercial suit la facturation, la gestion de portefeuille clients et recouvrement

### **c-service informatique**

Le service informatique assure le bon fonctionnement CTMS (container terminal management system), la maintenance du parc informatique de l'entreprise et le développement de nouvelle application aux différentes structures.

## **F-La Direction des finances et de la comptabilité (DFC)**

La direction des finances et de comptabilité procède à l'enregistrement de toutes les opérations effectués par l'entreprise au cours de l'année. Elle est constituée de deux de deux services :

# Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

## **a-Service comptabilité**

Le service comptabilité procède au contrôle et l'enregistrement de toutes les factures d'achats de prestations et d'investissement.

## **b-Service finance**

Le service finance procède au règlement de tous les factures d'un coté et de l'autre à l'encaissement de toutes les créances de l'entreprise émise à la banque.

## **G-Direction technique (DT)**

La direction technique (DT) assure une maintenance préventive et curative des engins du parc à conteneurs, ces services sont les suivants :

### **a-service engins**

Il assure l'entretien des véhicules lourds.

### **b-service portique**

Le service portique assure l'entretien des portiques et de la grue mobile.

### **c-service méthodes**

Le service méthode assure la mise en œuvre du plan de maintenance des équipements.

## **1-1-3-Les atouts de BMT**

BMT met à la disposition de ses clients une technologie et un savoir-faire dans le traitement des conteneurs pour leurs assurer :

- une rade et un port congestionné ;
- un tirant d'eau d'au moins de 12 m ;
- des quais spécialisés pour les conteneurs ;
- un personnel bien formé et motivé ;
- des moyens modernes pour une meilleure productivité ;
- des temps d'escales très réduit ;

## Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

- un guichet unique pour faciliter les procédures de transit en douane ;
- une traçabilité du conteneur pour un enlèvement rapide ;
- une courtoisie et une qualité d'engagement pour la clientèle ;
- une organisation du transport de conteneur du bout en bout ;
- une capacité de stockage importante ;
- des installations spécialisées pour les référés et les produits dangereux ;
- terminal entièrement sécurisé contre le vol ou toute autre infraction ;
- une interface directe avec les consignataires et les transitaires.

### **1-1-4- Les objectifs du partenariat EPB/PORTEK**

Le rapprochement entre l'EPB ET PORTEK s'est effectué lorsque l'EPB cherchait un partenaire étranger pour développer son terminal à conteneurs et PORTEK aussi cherchait un terminal à opérer en Algérie. C'est donc un processus de l'offre et de la demande. Avant la mise en place du projet, chacun des partenaires avait un objectif à atteindre. Nous allons étudier les objectifs pour chaque partenaire ainsi les objectifs du projet BMT.

#### **A-Objectifs des partenaires**

Avant la mise en place de ce projet, chacun des partenaires exprime un besoin envers l'autre.

Pour l'EPB les objectifs sont :

- accroître le volume du trafic des conteneurs : avant ce partenariat, le trafic des conteneurs vers l'EPB est faible par rapport à la tendance mondiale ;
- équilibrer les marchandises conteneurisées et les marchandises générales ;
- développer son hinterland : réseau routier était inadapté, l'hinterland ferroviaire faiblement développé.

L'objectif de l'EPB est d'accélérer son développement. Pour cela, le port de Bejaia a besoin d'un investissement. Il doit se développer et s'inscrire dans la logique multimodale. C'est

## Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

dans cette optique qu'une joint-venture EPB/PORTEK a été créée pour la mise en place de procédé de gestion efficace et d'une prestation de service répondant aux normes universelles.

Pour PORTEK :

Les objectifs de PORTEK sont d'ordre économique et commercial. En effet, ce qui a intéressé PORTEK a s'allier avec l'EPB, c'est d'abord les facilités qu'offre l'Algérie en matière d'investissements, (pour les sociétés étrangère) reconversion de la dette en investissements : avantages des (agences nationale pour le développement des investissements), ensuite, les avantages économiques qu'offre le port de Bejaia par la couverture de son vaste hinterland par rapport aux autres ports, enfin, sa situation géographique exceptionnelle sur le bassin méditerranéen pour le transbordement des navires et d'autres éléments qu'il faudrait ajouter.

### **B-Objectifs de la BMT :**

BMT a pour objectif de faire de son terminal a conteneur une infrastructure moderne a même de répondre aux exigences les plus sévères en matière de qualité dans le traitement du conteneur, qui sont :

- un gain de productivité ;
- une réduction des couts ;
- une fiabilité d'information ;
- un meilleur service clientèle ;
- faire face à la concurrence nationale et internationale ;
- propulser le terminal au stade international ;
- gagner des parts importante du marché ;
- augmenter la productivité de la manutention ;
- développer le transport de bout en bout ;

## Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

- améliorer le rendement et écourter les temps d'escale ;
- mettre en place des procédures efficaces de gestion et une prestation de service répondant aux normes universelles ;
- satisfaction complète de la clientèle et usagers portuaires en matière de transport et de manutention ;
- prise en charge total et entière des soucis du consignataire pour tout ce qui concerne le conteneur ;
- tenir l'engagement d'assurer un service de qualité dans les meilleurs délais ;
- offrir un niveau élevé de l'efficacité opérationnel pour les clients ;
- obtenir l'excellence dans la gestion des opérations terminales ;
- créer l'emploi.

### **1-1-5-Missions et Réalisations de BMT**

#### **A-Les missions de BMT**

BMT a pour mission principale de :

- traiter dans les meilleures conditions de délais, des couts et de sécurité, l'ensemble des navires et conteneurs ;
- la manutention sur navire aussi bien le chargement et le déchargement des conteneurs et leurs entreposage dans les zones de stockage ;
- le service d'acconage sur les aires spécialisées ainsi que leurs livraisons.
- le déchargement des céréales selon les capacités de BMT ;

Pour se faire, elle est dotée d'équipements performants et de système informatisé (CMTS) liés a la logistique pour pouvoir, a la fois, a offrir des services de qualité, avec, efficacité et fiabilité, ainsi que de satisfaire les différents besoins des clients.

# Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

## B-Réalisations

Parmi les performances de BMT :

- formation de personnel aux nouvelles technologies de manutention et de gestion ;
- accélérer les formalités douanières ;
- réduction importante des séjours a quai des navires et des couts de fret ;
- un instant logique dans les traitements de conteneurs ;
- l'organisation de la structure de terminal qui génère une fluidité de traitement de conteneurs ;
- il est doté des équipements de manutention qui répond aux normes des opérations de conteneurs.

## Section 02 : L'évolution du trafic du transport maritime par conteneurs

Cette section traitera les capacités et équipement du terminal a conteneur ainsi que la rétrospective du trafic du transport maritime par conteneurs (1996-2016)

### 2-1-Capacités et équipements du terminal a conteneurs<sup>3</sup>

Le transport maritime par conteneurs a évolué grâce notamment aux capacités du terminal a conteneur ainsi qu'à ses équipements.

#### 2-1-1-capacités du terminal a conteneurs

Toutes les informations concernant les capacités du terminal a conteneur seront présentés dans les tableaux ci-dessous :

**Tableau N°1 : Quais pour Accostage**

Longueur	500 ml
Profondeur	12 m
Superficie du bassin	60 h
Nombre de postes	04

**Source : <http://www.bejaiamed.com>**

Dans le tableau, figure les informations concernant la longueur, la profondeur, la superficie du bassin ainsi que le nombre de poste a quai.

<sup>3</sup> Capacités et équipements du terminal a conteneurs, document de l'entreprise. Version du site electronique <En Ligne>. <http://www.bejaiamed.com/capacites.php>. Consulté le 24/04/2017

## Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

**Tableau N°2 : Parc a Conteneur Vides**

Capacité	900 EVP
Superficie	15 200 m <sup>2</sup>

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le tableau ci-dessus reprend la capacité et la superficie du parc a conteneurs vides.

**Tableau N°3 : Parc a Conteneurs Reefers**

Capacité	500 Prises
Superficie	2800 m <sup>2</sup>

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le tableau ci-dessus représente la capacité et la superficie du parc a conteneurs reefers.

**Tableau N°4 : Parc a conteneurs pleins**

Capacité	8300 EVP
Superficie	78 500 m <sup>2</sup>

Source : <http://www.bejaiamed.com>

La capacité et la superficie du parc a conteneurs plein sont repris dans le tableau ci-dessus.

**Tableau N°5 : Zone Pour Empotage et Dépotage**

Capacité	600 EVP
Superficie	3500 m <sup>2</sup>

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le tableau ci-dessus reprend la capacité et la superficie de la zone pour empotage et dépotage

**Tableau N°6 : Le Parc a Conteneurs**

Capacité	10 300 EVP
Superficie	100 000 m <sup>2</sup>

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le tableau ci-dessus contient la capacité et la superficie du parc a conteneurs.

**Tableau N°7 : Zone Extra-Portuaire (a 3 Km du Port)**

Capacité	5000 EVP
Superficie	50 000 m <sup>2</sup>

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le tableau ci-dessus reprend la capacité et la capacité de la zone extra-portuaire située a 3km du port.

# Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

## 2-1-2-Equipement du terminal a conteneurs<sup>4</sup>

Afin de mieux répondre aux besoins du client, BMT a mis en place un équipement du terminal a conteneurs contenant :

**Tableau N°8 : Portiques De Quai Sur Rail (QC)**

Nombre	02
Tonnage	40 tonnes
Type	Panamax

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le tableau ci-dessus reprend le nombre, le tonnage et le type des portiques de quai sur rail.

**Tableau N°9 : Portiques Gerbeur Sur Pneus (RTG)**

Nombre	08
Tonnage	36 tonnes
Gerbage	6+1

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le nombre, le tonnage et le gerbage des portiques gerbeur sur pneus sont repris dans ce tableau ci-dessus

**Tableau N°10 : Remorques Portuaires**

Nombre	18
Tonnage	40 tonnes

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le nombre et le tonnage des remorques portuaires figurent dans le tableau ci-dessus.

**Tableau N°11 : Chariot Manipulateur de Vides**

Nombre	10
Tonnage	10 tonnes

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le nombre et le tonnage des chariots manipulateurs de vide sont représentés dans le tableau ci-dessus.

**Tableau N°12 : Grue Mobile Portuaire (MHC)**

Nombre	01
Tonnage	100 tonnes

Le tableau représente le nombre et le tonnage des grues mobiles portuaires.

---

<sup>4</sup> Présentation de BMT, document de l'entreprise. Version. Du site électronique <En Ligne>  
<http://www.bejaiamed.com>, consulté le 25/04/2017.

## Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

**Tableau N°13 : Steackers**

Nombre	09
Tonnage	40 tonnes

**Source :** <http://www.bejaiamed.com>

Le nombre et le tonnage des steackers sont représenté dans le tableau ci-dessus.

**Tableau N°14 : Remorques Routières**

Nombre	24
Tonnage	36 tonnes

**Source :** <http://www.bejaiamed.com>

Le nombre et le tonnage de remorque routière sont repris dans le tableau ci-dessus.

**Tableau N°15 : Chariots Elévateurs**

Nombre	11
Tonnage	2, 5, 3,10 tonnes

**Source :** <http://www.bejaiamed.com>

Le tableau ci-dessus reprend le nombre et le tonnage de chariot élévateurs.

## Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

**Tableau N°16 : Rétrospectives du trafic des conteneurs (1996-2016)<sup>5</sup>**

Année	Nombre Conteneurs EVP	Marchandises Conteneurisées (Tonnes)
<b>1996</b>	2 938	17 874
<b>1997</b>	4 617	28 088
<b>1998</b>	5 155	50 681
<b>1999</b>	8 746	81 055
<b>2000</b>	13 798	115 756
<b>2001</b>	16 034	146 934
<b>2002</b>	21 843	180 245
<b>2003</b>	19 842	271 846
<b>2004</b>	50 023	444 653
<b>2005</b>	61 661	589 210
<b>2006</b>	75 212	686 976
<b>2007</b>	100 050	857 414
<b>2008</b>	116 423	992 267
<b>2009</b>	151 247	1 235 947
<b>2010</b>	165 162	1 591 639
<b>2011</b>	190 599	1 836 561
<b>2012</b>	226 858	2 163 551
<b>2013</b>	254 602	2 439 022
<b>2014</b>	235 422	2 269 646
<b>2015</b>	248 766	2 322 988
<b>2016</b>	267 375	2 415 302
<b>TOTAL</b>	<b>2 232 510</b>	<b>20 737 655</b>

Commentaire :

\* De 1996 a 2000, le nombre d'EVP est passé de 2 938 a 13 798, soit plus de 10 860 EVP avec un taux d'évolution de près de 370 % en cinq années.

\*De 2001 à 2005, le nombre d'EVP est passé de 16 034 à 61 661 EVP, soit plus de 45 627 EVP avec un taux d'évolution de près de 285%. Cette évolution est le résultat de la mise en exploitation du terminal a conteneur.

<sup>5</sup> EPB département marketing.

## Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

\*de 2006 à 2010, le nombre de conteneurs a doublé passant de 75 212 EVP à 151 247 EVP, soit le double, plus de 101%. Cette évolution est attribuable aux investisseurs engagés au niveau du terminal à conteneurs.

\*Durant la période 2011-2013, le trafic de conteneurs a poursuivi son ascension pour atteindre un taux de croissance de 33.5%.

\*En 2014, le nombre de conteneurs a baissé de 19 180 EVP par rapport à l'exercice de 2013. Une régression du essentiellement à la congestion du terminal à conteneurs.

\*Le trafic de conteneurs a repris son élan durant les deux exercices 2015 et 2016 en enregistrant une progression dans le nombre d'EVP comparativement à l'exercice de 2014.

L'avènement de BMT (année 2005), une entreprise spécialisée dans le transport maritime par conteneur a permis une nette évolution du trafic de par ses infrastructures, ses équipements et son capital humain formé aux techniques de manutention du transport maritime par conteneurs.

Nous avons constaté que l'année 2014 a été marquée par une régression du trafic de 19 180 EVP par rapport à l'année 2013. Cette régression est due essentiellement, comme nous l'avons cité plus haut, à la congestion du terminal à conteneur par manque d'espace d'entreposage des conteneurs, mais également au facteur humain : l'EPB ne disposait que de quatre pilotes qui exerçaient en service de vingt quatre/ quarante huit heures au lieu de vingt quatre/ soixante douze heures par manque de personnel qualifié. De ce fait, le temps d'attente en rade était prolongé. Vu le manque d'effectif, le service de nuit n'était pas assuré afin d'éviter tout risque d'accident.

En 2015, l'EPB a procédé au recrutement des postes spécifiques c'est-à-dire de pilotes. Actuellement elle dispose de 7 pilotes qui exercent en service de vingt quatre/soixante douze heures, ce qui a permis à l'entreprise portuaire de Bejaia de remettre en place les manœuvres de nuit et de permettre ainsi une meilleure fluidité du trafic et une baisse de l'attente en rade.

### **Section 03 : les Zones extra-portuaire et les performances réalisées par le port de Bejaia et de Marseille.**

Cette section comportera des éléments présentatifs du rôle des plates formes logistique extra-portuaire dans l'amélioration de la compétitivité du port de Bejaia ainsi que des éléments de comparaison des performances réalisées par le port de Bejaia et celui de Marseille, en incluant les zones logistiques extra-portuaires des deux ports.

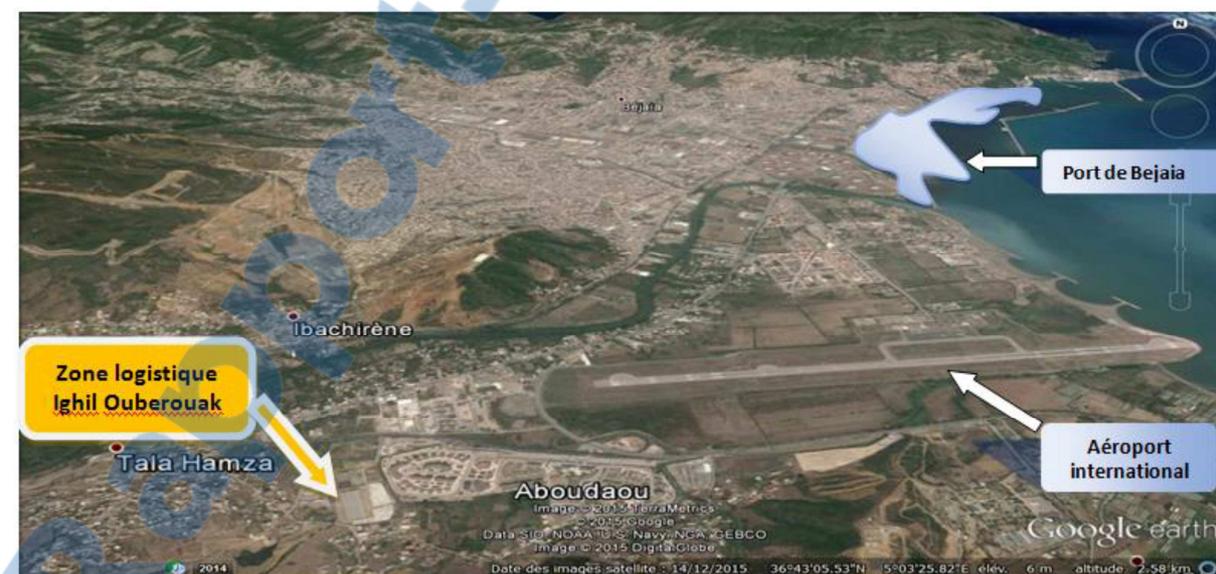
# Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

## 3-1- La zone logistique extra portuaire d'Ighil Ouberouak et de Tixter

Dans le souci d'une amélioration qualitative de l'infrastructure et des services fournis aux clients des transporteurs de marchandises, et afin d'augmenter la capacité de la réception du terminal à conteneur et, surtout, d'harmoniser le trépied rationalisation des infrastructures portuaires, satisfaction des clients et recherche d'une rentabilité économique, le port de Bejaia prévoit la mise en exploitations des zones extra-portuaires qui ont pour objectif la dotation de la logistique globale du port d'un dispositif de soutien aux performances en terme de délais, coût et qualité du service. Actuellement, l'entreprise portuaire de Bejaia a entrepris une initiative visant la création de trois zones hors port :

1 - la Zone logistique extra portuaire d'Ighil Ouberouak située à cinq (5) kilomètres du port s'étend sur une superficie totale de 48 560 m<sup>2</sup>.

Figure 9: Zone logistique extra portuaire d' Ighil Ouberouak (Bejaia)



Source : Image tirée de Google Earth.

2 - La zone logistique de TIXTER, située dans la wilaya de Bordj Bou Arreridj, qui est d'une superficie de 185 914 m<sup>2</sup>. Elle est essentiellement réservées pour les marchandises conteneurisées et homogènes.

## Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

Figure 10: Zone logistique extra portuaire de Tixter wilaya de Bordj Bou Arreridj



Source : Image tirée de Google Earth.

### 3-1-2- Les objectifs assignés à ces zones.

Les objectifs assignés à ces zones sont multiples, offrir des solutions novatrices pour une exploitation durable et intégrative à forte valeur ajoutée pour les importateurs/industriels, profiter particulièrement aux petites et moyennes entreprises en leur offrant des possibilités d'achats groupés supplées par des services de groupage/dégroupage et de distribution, offrir des espaces logistiques multimodaux de taille significative avec notamment la qualité des infrastructures ferroviaires existantes, qui constitue d'ailleurs un avantage comparatif important pour fixer de nouvelles activités logistiques principales et annexes profitables pour l'ensemble des acteurs de la chaîne du commerce international.

L'entreprise portuaire prévoit aussi une autre zone logistique à El Kseur à 25 km du port, qui servira comme liaison entre la zone industrielle de la région et l'autre zone industrielle de Taharacht d'Akbou. Cette dernière englobe le plus grand pôle national dans l'industrie agroalimentaire. Sachant que la wilaya est classée actuellement troisième au niveau national en terme d'entreprises activant dans ce domaine. Mais ce projet ne sera mis en exploitation qu'une fois la pénétrante devant faire jonction avec l'autoroute Est-Ouest et le dédoublement de la voie ferrée seront achevés.

# Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

## **3-2-Présentation des zones extra-portuaire FOS DISTRIPORT et Zone de la FEUILLANE.**

Le port de Marseille Fos développe deux zones logistiques principales. Fos Distriport et La Feuillane, idéalement situées autour des terminaux conteneurs de Fos-sur-Mer. Au cœur du marché euro-méditerranéen, ces deux zones logistiques sont spécialisées dans le stockage sous douane et la distribution en Europe par camion, par train ou par barge fluviale. Chaque année, de grands comptes investissent au port de Marseille fos pour implanter leur hub Sud-européen. La région de Fos-sur-Mer offre plus de 3 millions de m<sup>2</sup> dédiés à la logistique et à la distribution, dans un rayon de 30 km.

### **3-2-1- Zone extra-portuaire FOS DISTRIPORT**

La zone extra-portuaire FOS DISTRIPORT se caractérise par :

- 160 ha pour 617 000 m<sup>2</sup> de capacités ;
- Plus de 300 000 m<sup>2</sup> construits et commercialisés ;
- 300 000 m<sup>2</sup> supplémentaires en d'aménagement et de développement ;
- Proximité immédiate du terminal (moins de 1 km) Optimisation de brouettages (dérogation par arrêté préfectoral sur la traction de 2x40') ;
- Passage sécurisé et fluide (temps d'immobilisation < 7 mns) Choix du lieu de visite avec l'agrément OEA (Opérateur Économique Agréé) ;
- Proximité de la Zone de Services Portuaires qui optimise les prestations annexes Cellules disponibles à partir de 5 000 m<sup>2</sup> Possibilité de développer des bâtiments de 20 000 m<sup>2</sup> à 70 000 m<sup>2</sup>.

### **3-2-2- Zones extra-portuaire de la FEUILLANE**

La zone extra-portuaire de la Feuillane se caractérise par :

- 140 ha pour 364 000 m<sup>2</sup> de capacités ;

## Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

-149 000 m<sup>2</sup> construits et commercialisés ;

-215 000 m<sup>2</sup> en cours de développement & d'aménagement ;

-Possibilité de développer des entrepôts sous Douane afin de bénéficier des avantages d'Opérateur Economique Agréé ;

-Terrains d'une qualité permettant l'implantation d'entrepôts logistiques d'envergures à fortes contraintes de portance Possibilité de développer des bâtiments de 5 000 m<sup>2</sup> à 70 000 m<sup>2</sup> ;

-215 000 m<sup>2</sup> en cours de développement & d'aménagement ;

-Site idéal pour développer une plateforme logistique industrielle et densifiée Proximité avec le Terminal Conteneurs (12 kms) et l'ensemble des réseaux de pré-post acheminement.

## Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

### 3-3- Ci-après les performances des ports de Bejaia et de Marseille.

**Tableau N°17 : comparaison des performances du port de Bejaia et de Marseille.**

<u>Eléments traités</u>	<u>Performance Réalisées par le port de Bejaia</u>	<u>Performances réalisées par le port de Marseille</u>
<u>Volume moyen traité par jour</u>	<u>800 EVP</u>	<u>3290 EVP</u>
<u>Temps de traitement moyen d'un conteneur sur le terminal a l'importation</u>	<u>17 jours</u>	<u>4 jours</u>
<u>Délais entre vu à quai et l'obtention du bon à sortir</u>	<u>3.20 jours</u>	<u>2 jours</u>
<u>Délais entre le bon à sortir et la date d'enlèvement</u>	<u>5 jours</u>	<u>2 jours</u>
<u>Temps de traitement moyen d'un conteneur a l'exportation</u>	<u>7 jours</u>	<u>4 jours</u>
<u>Temps moyen de dédouanement d'un conteneur</u>	<u>4 jours</u>	<u>1 jour</u>
<u>Fluidité du passage portuaire routier</u>	<u>7h</u>	<u>26 min</u>
<u>Temps moyen entre embarquement et débarquement des navires</u>	<u>8 jours</u>	<u>3 jours</u>

# Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

## **Commentaire 1 : Port de Bejaia**

Le délai de rotation d'un navire, est passé de 7,38 jours en 2012, à 8 jours en 2015, ce qui s'explique par l'allongement de l'attente en rade de certains navires.

Quant au séjour a quai, il affiche une stabilité en passant d'une moyenne de 3.05 jours en 2012 a 3.20 jours en 2015, une légère augmentation qui s'explique par la réception de navires de grande taille tels que : les céréales et le porte conteneur.

## **Commentaire 2 : Port de Marseille**

Les différents indicateurs dédiés à cette thématique sont tous ou presque améliorés, que ce soit au niveau macro logistique (par exemple, temps de séjour import), ou au niveau micro-logistique (par exemple, vu à quai ou le bon à sortir).

Ainsi, on peut mettre en exergue deux facteurs principaux contributeurs de cette amélioration:

-une optimisation des process au sein de chacun des métiers et une nouvelle dynamique de coordination entre ces derniers.

- l'appui du Cargo Community System AP+, clé de voûte dans la transmission des informations pour ces métiers.

La grande force du port de Marseille est sa réactivité "en temps réel" associée à un processus logistique respectant des interventions coordonnées de chacun de ces métiers, améliorant ainsi la productivité de l'ensemble

La communauté portuaire de Marseille Fos imagine d'ores et déjà des indicateurs encore plus performants à partir de 2017, notamment grâce à l'arrivée prévue de son nouvel outil,

"Cargo Intelligence 5"

## Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

### 3-4-comparaison des performances réalisées par le port de Bejaia et celui de Marseille ainsi que des zones logistiques extra-portuaire.

Lorsqu'on parle de temps, souvent les humains ne le prennent pas en compte parce que la négligence s'installe dans leur vie et ils se mettent à en profiter du moment qu'ils sont libres, sauf pour ceux qui sont objectifs et qui ont l'esprit d'aller de l'avant. Donc, quand il s'agit d'engins comme le navire, le temps est très important parce que les armateurs ont l'esprit de dire « *The time is money* », qui veut dire « *le temps, c'est de l'argent* ». Pour cela, il cherche le meilleur endroit où ils peuvent décharger leurs cargaisons le plus tôt possibles pour gagner du temps.

Ce qui est à souligner, est que les armateurs veulent rester un temps limité et l'autorité portuaire a aussi ces propres objectifs qui font qu'elle veut opérer un nombre maximal de navire pour augmenter leur cadence. Cette convergence d'idée est surtout « utopique », du fait que les autorités portuaires n'atteignent pas souvent leur cible, en raison :

-soit du manque d'infrastructures nécessaires.

-soit de la congestion de navire.

Donc, ce qui est important est savoir comment gérer ces temps qui sont :

-Le temps d'attente : avant accostage et après appareillage ;

- Le temps passé au quai ;

- Le temps d'opérations à quai ;

Ces différents temps doivent être respectés.

Dans notre cas, nous avons décidé d'établir une comparaison entre le port de Marseille et celui de Bejaia, et pour ce faire nous avons pris en compte plusieurs éléments, à savoir le nombre d'EVP traités par jour, le temps du séjour au quai, le délai entre l'arrivée au quai et l'obtention du bon à sortir, le temps entre l'embarquement et le débarquement des navires, ainsi qu'une comparaison des zones extra-portuaires dont les deux ports disposent.

## Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

Après avoir analysé les performances réalisées par les deux ports, on a constaté que les performances du port de Bejaia sont de loin inférieures à celles réalisées par le port de Marseille que se soit en matière d'evp traités par jour qui est de 3290 evp pour le port de Marseille et de 800 evp pour le port de Bejaia ou en matière de temps de traitement moyen d'un conteneur sur le terminal à l'importation où nous remarquons qu'au port de Bejaia le temps qu'il faut pour traiter un conteneur à l'importation est de dix sept jours contre deux jours au port de Marseille.

La différence qui existe entre les deux ports, qu'on vient de présenter s'explique par le manque d'espace de stockage, dont le port de Bejaia souffre, malgré les efforts déployés ces dernières années afin de disposer de plus d'espace de stockage telle que la création de deux zones extra-portuaires de Ighil Ouberouak et Tixter. Mais cela n'est pas suffisant pour régler les problèmes dont souffre le port du fait qu'on compare sur le plan surface et distance du port avec les deux zones dont dispose le port de Marseille, nous constatons que même en fusionnant les deux zones extra-portuaires du port de Bejaia, on n'atteindra pas la moitié de la surface d'une seule zone extra-portuaire du port de Marseille. Sur le plan distance aussi les zones de Tixter dans la wilaya de Bordj Bou Arreridj est distante de plus de 100 km du port de Bejaia, alors que du côté du port de Marseille la zone extra-portuaire la plus éloignée est distante de 12 km, sachant qu'à chaque fois que la distance est petite le temps des navettes entre le port et ces zones sera moindre, ce qui joue un rôle très important dans la compétitivité.

Plusieurs autres éléments font que le port de Bejaia est loin d'être compétitif par rapport au port de Marseille tels que les entraves administratives et les lenteurs. Cela se prouve par le temps moyen de dédouanement d'un conteneur qui est de un jour au port de Marseille et de quatre jours au port de Bejaia, il y'a aussi le temps moyen entre embarquement et débarquement des navires qui n'est que trois jours à Marseille et de huit jours à Bejaia. Autre que ça la fluidité du passage portuaire routier qui est de 26 min au port de Marseille et de 7h au port de Bejaia.

Tout cela influence négativement sur les importateurs, les exportateurs ainsi que les armateurs et donne une image peu convaincante du port de Bejaia : par ses performances réalisées il est considéré comme un port peu compétitif malgré sa situation géographique qui représente un énorme avantage.

## Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)

---

### **Conclusion :**

L'organisation de BMT a travers ses moyens humains et matériels a largement contribué à l'essor du transport maritime par conteneur au port de Bejaia.

A travers notre étude et les données recueillis au niveau de BMT, nous constatant que cette dernière a pu accroître le trafic du transport maritime par conteneur avec une évolution d'une année à une autre. Mais tout en restant loin des performances réalisées par les autres ports du bassin méditerranéen en général et du port de Marseille en particulier.

## Conclusion générale

---

La réalisation de ce travail nous a permis en premier lieu de constater que le conteneur est devenu en moins d'un siècle un vecteur indispensable des échanges internationaux. Il a en effet permis la multiplication des transports tant maritimes que terrestres, et ce par la rapidité et l'importance des opérations de chargement et de déchargement.

En Algérie, les investissements dans le domaine de la conteneurisation n'ont eu lieu que vers les années 2000, ce qui confirme notre hypothèse qui stipule que les ports maritimes algériens accusent un retard considérable en ce qui concerne le transport par conteneurisation. Ce retard est dû au manque d'infrastructures et d'équipements de manutention, et au problème d'encombrement des espaces de stockage et d'entreposage. En prenant conscience de l'importance de la conteneurisation, l'Etat algérien a décidé d'ouvrir l'activité portuaire aux investisseurs privés, afin d'améliorer la situation de la conteneurisation en confiant ces tâches aux grands opérateurs des terminaux à conteneurs dans le monde. Cela dans le but de moderniser les ports et de mettre en place des terminaux à conteneurs modernes et, surtout, plus performant.

Le port de Bejaïa est classé en deuxième position au niveau national derrière le port d'Alger, et il est le premier port en Algérie à avoir un terminal à conteneurs, dédié uniquement au traitement des conteneurs.

Le port de Bejaïa contribue d'une façon efficace dans les échanges commerciaux de l'Algérie. Il a enregistré des tonnages très importants, malgré la conjoncture économique actuelle. Sur le plan des importations, l'Etat a dû mettre en place un ensemble de mesures visant à les réduire ainsi qu'un programme de relance de la production nationale.

Par ailleurs, le port de Bejaïa s'est inscrit, au plan logistique, dans une démarche de d'optimisation des opérations de commerce extérieur, en mettant en œuvre des zones logistiques extra-portuaires, affectées au stockage des conteneurs vides, en vue de désengorger le port humide.

Depuis la création de BMT, le nombre de conteneurs et le taux de croissance de la marchandise conteneurisée ne cesse d'augmenter le trafic de conteneurs a réalisé en 2016, un total de 267338 EVP, soit une hausse de 7,4% avec 18572 EVP de plus, par rapport à l'exercice 2015<sup>1</sup>. Par contre une difficulté majeure réside dans la cadence de traitement des navires porte-conteneurs, et ce pour différentes raisons :

- insuffisance de quais d'accostage ;
- tirants d'eau profonds insuffisants pour accueillir les navires de gros tonnage ;
- asphyxie du port du fait d'aire d'entreposage insuffisant pour entreposer les conteneurs.

---

<sup>1</sup> EPB département marketing.

## Conclusion générale

---

Toute fois, les faiblesses qui été relevées sont objectives. Elles peuvent être expliquées par le retard enregistré dans le lancement des travaux d'extension du port, activités confié a l'entreprise Cosider<sup>2</sup>, dans le but de les réalisées dans les plus bref délais.

D'autre part, dans le travail que nous avons réalisé, on a procédé à une approche comparative entre le port de Bejaia et l'un des meilleurs ports mondiaux en termes de compétitivité, en l'occurrence le port de Marseille. Cette comparaison nous a permis de voir que sur le plan d'EVP traité par jour, le port de Bejaia réalise quatre fois moins que le port de Marseille. Autre que ça, on remarque qu'au port de Bejaia, pour traiter un conteneur a l'importation, il faut dix sept jours, contre deux jours seulement au port de Marseille. Au niveau du temps moyen de dédouanement d'un conteneur aussi, le port de Bejaia est loin des normes internationales : le port de Bejaia réalise un temps de quatre jours alors qu'au port de Marseille on y met seulement un jour.

Plusieurs éléments expliquent cette faible compétitivité du port de Bejaia : les entraves administratives et les lenteurs, informationnelles et autres.

Enfin des investissements dans les moyens, une réorganisation, une formation, peut être même un travail d'audit, nous paraissent incontestables et urgents pour relever les défis qu'impose la compétitivité au port de Bejaia.

---

<sup>2</sup> EPB département marketing.

## **Bibliographie**

### **Ouvrages**

- Benoit N**, transport maritime, le développement de la conteneurisation, mémoire de fin d'étude, Édition 56eme promotion, paris, 2003, p 35.
- BOUCHET P**, le transport maritime dans le commerce international, édition economica, paris 1992.
- Chao A**, NVOCC, à la recherche d'une identité, BTL,Paris, 1993.
- Chuqian Z**, Affectation de l'espace de stockage dans les terminaux à conteneurs, Singapour 2003, p 883-903.
- D'ORLEANS J**,port de guerre, éditions de gerfaut, Barcelone 2005.
- Daniel L**, ville portuaires au Maghreb ; acteur du développement durable, éditions Economica, paris 2014, p 61.
- Daniel L**,ville portuaires au Maghreb ; acteur du développement durable, éditions Economica, paris 2014, p 42.
- Daniel T, Hervé M, Jacques C**, La logistique d'entreprise, édition Dunod, Marseille, 1996, P 120.
- Jacques G**, Les transports maritimes dans la mondialisation, édition L'harmattan, Paris, 2008, P 185.
- Jean-Patrick M**, Risques et assurances transports, édition L'argus de l'assurance, Paris, 2003, P 420.
- Jean-Pierre Paulet**, la mondialisation ; édition armand colin, paris 2007 p 54.
- KOSTER, A**, transbordement de conteneurs dans un terminal à conteneur, édition amalthee, Montreal 2003.
- KSOURI I**, le contrôle du commerce extérieur et des changes, 2eme édition GAL, Alger 2008. P 22.
- LEGRAND G, HUBERT M**, la gestion des opérations import export, éditions dunod, paris 2008.
- Mayer V, Rolin C**, Technique du commerce international, édition nathan, paris, 1997.
- MIRLIN P**, géographie de l'aménagement, PUF, paris 1991.
- MOHAMED CHERIF F-Z**, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie problèmes et perspectives, OPU, Alger 2004.
- PASCO C**, commerce international, 6eme édition, éditions economica, paris 2007.
- ROODBERGEN K J**, opérations maritime dans les terminaux à conteneurs, DOI, New york 2013.

### **Articles et revues**

1. Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), étude sur le transport maritime, 2015, Rapport sur le commerce et le développement.

2. Lassaad L, La compétitivité : Concepts, définitions et applications, Institut National de la Recherche Agronomique de Tunis (INRAT), Département d'Economie Rurale, 2014, la revue de l'UTICA.
3. VIGARIE A, les pays en développements et la mère, cahiers de la sociologie économique et culturelle, numéro 22, Le Havre, 1979.

### **Mémoires et thèses**

1. **BENOIT N**, transport maritime, le développement de la conteneurisation, mémoire de fin d'étude, école supérieure des transports, le havre 2003.
2. **Halal S**, le rôle de la conteneurisation dans le développement du transport maritime en Algérie, Université Abderahmane Mira Bejaia, 2013.
3. **HESENEY L**, Multi-agent systèmes container terminal management, thèse de doctorat, belking of technology 2006.
4. **MERZOUG S**, la place de transport maritime de marchandise dans le développement économique de la wilaya de Bejaia, mémoire de magister en sciences économiques, Université de Bejaia 2005.

### **Rapport d'organismes officiels**

1. Conférence des nations unies pour le commerce et le développement (CNUCED).
2. Journal Officiel de la République Algérienne.
3. Rapport Statistique du Ministère des Transports (MDT)
4. Rapport Statistique Ministère des Travaux publics
5. Rapport Statistique Ministère de Commerce
6. SOLAS, 2015.

### **Textes réglementaires et législatifs**

1. loi 88-01 du 12 1988, portant loi d'orientation des entreprises publiques économiques.
2. Loi 88-02 du janvier 1988, relatives aux fonds de participation.
3. Loi 98-05 de 1998, portant le nouveau code maritime.
4. ordonnance n°71-29 du 13 mai 1971, portant sur la création de l'office nationale des ports.
5. ordonnance n°75-40, du 17 juin 1975, portant sur l'organisation des séjours de marchandises dans des ports.
6. décret n°63-442 de novembre 1963, portant modification du décret n°62 instituant le régime d'autonomie des ports.
7. décret n°63-445 du 9 novembre 1963, portant modification du décret n°62 instituant le régime d'autonomie des ports.

### **Sites internet**

1. [www.memoireonline.com](http://www.memoireonline.com)
2. [www.sndl.cerit.dz](http://www.sndl.cerit.dz)
3. [www.bejaiaimed.com](http://www.bejaiaimed.com)

4. [www.marine-marchande.net](http://www.marine-marchande.net)
5. [www.marseille-port.fr](http://www.marseille-port.fr)
6. [www.leconomiste.com](http://www.leconomiste.com)
7. [www.ummto.dz](http://www.ummto.dz)
8. [www.abhatoo.net.ma](http://www.abhatoo.net.ma)

**Liste des annexes :**

1-Organigramme générale de la BMT.

2-Bon à délivrer.

3-Avis d'arrivée

4-Fiche de suivie des opérations.

5-Demande de dépotage a quai.

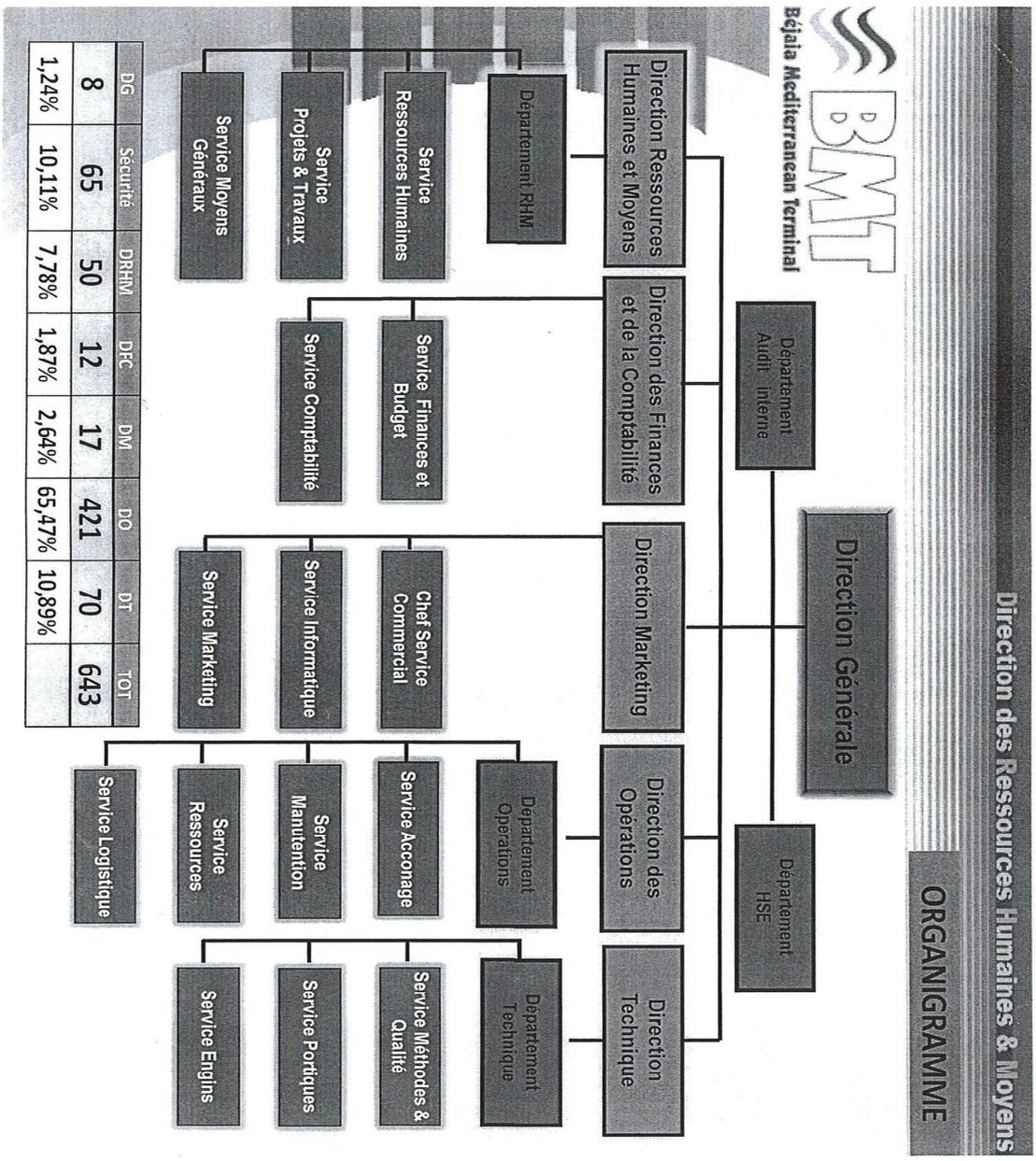
6-Bon de mise a quai.

7-Autorisation d'entrée de marchandise

8-Bon à enlever

9-Facture BMT

10-Facture EPB



**CMACGM BEJAIA**

06 AVENUE BEN BOULAID BEJAIA

Capital: 207 000 000 DA NIF:099916000895666/ NIS: 099716019873601 RC:99B0008956 AI:06010175522

Banque: AGB:032001074393001208-10

Tel: 034212038/034212193 Fax: 034 212578

**BON A DELIVRER**Client **SARL BENTRACOM BENNACEUR**

M'SILA/LOCAL N 07 28150 MAGRA WILAYA DE M'SILA ALGERIA NIF :

Transitaire : 2008000026 **TRANSIT BOUHARICHE**BL **MRS0758011** lieu Chrgt **FRMRS** ###

échangé le: 28/02/2017

Voyage **0286TN**Gros **311**Navire **MARINA**Prov.Navire: **MARSEILLE**Quai **BEJAIA**D.Accost **18/02/2017**POD **DZBJA**Poste **BEJAIA**

Article	BL	Détails	Type	Marchandise	Unite	Poids	Tare
016-00	MRS0758011	CLHU3936016	20ST	STC CMV CHAIR DEM CROIS 1% AVEC ANTICOCCIDIEN-CMV PONDEUSE/CMV DINDE /CMV BOVIN ENGRAISSEMENT/CMV DI	20	22 580,000	2 230,000
016-00	MRS0758011	TRLU3844825	20ST		20	22 560,000	2 230,000
016-00	MRS0758011	ECMU1873953	20ST		20	22 540,000	2 230,000
016-00	MRS0758011	TRHU2652286	20ST		20	22 600,000	2 230,000
016-00	MRS0758011	TGHU3260225	20ST		20	22 480,000	2 230,000
016-00	MRS0758011	CMAU1904310	20ST		20	22 480,000	2 230,000
016-00	MRS0758011	CMAU0073763	20ST		20	22 580,000	2 230,000
016-00	MRS0758011	TEMU2498460	20ST		20	22 500,000	2 230,000
016-00	MRS0758011	TCKU2547050	20ST		20	22 560,000	2 230,000
016-00	MRS0758011	CMAU1550789	20ST		20	22 500,000	2 230,000
016-00	MRS0758011	CRSU1456239	20ST		20	22 500,000	2 230,000
016-00	MRS0758011	BSIU2105163	20ST		20	22 480,000	2 230,000

A. BRAHIMI

**BON A DELIVRER**  
Réf. Le.....

Nombre de lignes : 12

Important:

1- L'ayant droit sur les marchandises déclare avoir pris connaissance que le (les) conteneurs dont il a pris livraison doivent être restitués à CMA CGM Algérie au plus tard 85 jours après la date d'accostage du navire qui l'(les) a transportés.  
En cas de dépassement, l'ayant droit sur les marchandises assumera seul la responsabilité des conséquences d'un tel dépassement et sera tenu de prendre à sa charge les conséquences liées au dépassement de ce délai. CMA CGM Algérie se réserve toutes les voies de recours appropriées afin de préserver les intérêts de notre armateur

2- Les conteneurs CMACGM doivent être restitués à BMT port de Bejaia .

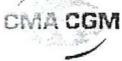
CMACGM ALGERIE

28/02/2017

1 / 1

**CMACGM BEJAIA**

06 AVENUE BEN BOULAID BEJAIA

Capital: 207 000 000 DA NIF:099916000895666/ NIS: 099716019873601 RC:99B0008956 AI:06010175522 

Banque: AGB:032001074393001208-10

Tel: 034212038/034212193 Fax: 034 212578

BL: MRS0758011 - MRS0758011 - FR001

**AVIS D'ARRIVEE**

Client : 0001929110 - REF: DZIM0868552

Récépionnaire: BENTRACOM SARL

RN 28 MAGRAA M'SILA ALGERIA

Voyage 0286TN Navire MARINA Provenance MARSEILLE D. Accost: 18/02/2017

Zone.: BEJAIA/BEJAIA/BEJAIA Gros: 311 lieu chargement: ###

Art	BL1	Détail BL	size	MerchandiseD1	Colis	Poids	Tare
016-00	MRS0758011	ECMU1873953	20ST	STC CMV CHAIR DEM CROIS 1% AVEC ANTICOCCIDIEN-CMV PONDEUSE/CMV DINDE /CMV BOVIN ENGRAISSEMENT/CMV DI	20	22 540,000	2 230,000
016-00		TRLU3844825	20ST		20	22 560,000	2 230,000
016-00		TRHU2652286	20ST		20	22 600,000	2 230,000
016-00		CMAU1904310	20ST		20	22 480,000	2 230,000
016-00		TEMU2498460	20ST		20	22 500,000	2 230,000
016-00		CMAU1550789	20ST		20	22 500,000	2 230,000
016-00		BSIU2105163	20ST		20	22 460,000	2 230,000
016-00		CRSU1456239	20ST		20	22 500,000	2 230,000
016-00		TCKU2547050	20ST		20	22 560,000	2 230,000
016-00		CMAU0073763	20ST		20	22 580,000	2 230,000
016-00		TGHU3260225	20ST		20	22 480,000	2 230,000
016-00		CLHU3936016	20ST		20	22 580,000	2 230,000

## Les rubriques de facturation

Codrub	libelle	montant
DZA01	FRAIS MANUTENTION PORTUAIRE	264 600,00
DZA02	FRAIS INTERVENTION AGENCE	17 640,00
DZA03	DOCUMENTATION FEE	2 100,00
DZA05	FRAIS LOGISTIQUE	12 600,00
DZA06	TAXE PEAGE	5 471,68
DZA07	TAXE BL	1 000,00
VAT00	TVA (DZA01+DZA02+DZA03+DZA04+DZA05)	56 418,60
<b>Montant=</b>		<b>359 830,28</b>
TROIS CENT CINQUANTE NEUF MILLE HUIT CENT TRENTE D A ET VINGT HUIT CTS		

1USD 110,2575 1EUR= 116,4981

ALTC

-ANNEXE 05-



Direction des opérations  
Service Accostage

FICHE DE SUIVI DES OPERATIONS N°: 127120

Client: T UCA

Client Final: OAIC OFFICE

Gros: 1749

Navire: MSC RONIT

ATB: 26.08/16 00:00

Article 01

NB:

N° TCS	TYPE TCS	Type	PRESTATION	DATE	NER JOURS
GLDU8463959	20	GP	LIVRAISON	03/09/16 00:00	6
TCLU2727825	20	GP	LIVRAISON	03/09/16 00:00	6
MSCU3435739	20	GP	LIVRAISON	04/09/16 00:00	7
MEDU2932560	20	GP	LIVRAISON	04/09/16 00:00	7
FSCU7736081	20	GP	LIVRAISON	04/09/16 00:00	7
MEDU6734128	20	GP	LIVRAISON	04/09/16 00:00	7
TGCU0138911	20	GP	LIVRAISON	04/09/16 00:00	7
CRXU1978472	20	GP	LIVRAISON	04/09/16 00:00	7
MEDU2348647	20	GP	LIVRAISON	05/09/16 00:00	6
DFSU2010683	20	GP	LIVRAISON	05/09/16 00:00	6

-ANNEXE 07-

# SARL TRANSIT BOUDEBZA

TEL: 213 - 168 - 201 313 / FAX: 213 - 034 - 168 314  
RAMPE DU PORT 06000 BEJAIA  
EMAIL : [atboudbza@yahoo.fr](mailto:atboudbza@yahoo.fr)

REF AILLTD N° 107 /16  
REP : 2027/16  
N° D10 : 36149 DU : 24/08/2016

Bejaia le: 24/08/2016

GROS : 1579 ART : 35-13

A  
Monsieur l'inspecteur principal des  
Brigades des Douanes de Bejaia

Objet : Autorisation de dépotage

Monsieur,  
Nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir nous autoriser  
l'opération de dépotage des marchandises GROUPAGE.

- \*Client: SPA BATICOMPOS
- \*Nature de la marchandise: MATERIEL POUR PONTS ROULANTS
- \*Nombre de colis: 02 CAISES
- \*Nombre de conteneurs: 01 TC
- \*Numéro de conteneur: DSEGU45990L0

Fin Dépotage  
Le 04.08.16  
SBMT

- \*Date de dépotage:
- \*Horaires de travail (Dépotage) de: 08h à 17h.
- \*Grade et nombre d'agents:

Autorisation du service des douanes

De M. Abdelhak S. Morkole de la Rte  
Commerciale en présence obligatoire  
d'un agent et sur présentation  
d'un document légal  
Le 29.08.16

المفتش الرئيسي للفرق  
بجاية



T.E.L



- ANNEXE 06 -

## EURL HAROUN TRANSIT

Rue Ahmed Ougana Bejaia  
TEL: 034 22 20 88  
Fax: 034 22 21 99

BEJAIA LE 01/09/2016

A  
MONSIEUR LE CHEF DE LA BRIGADE  
COMMERCIALE DE  
BEJAIA

### MISE À QUAI

NOM NAVIRE : EEMSDJIK DU : 19/08/2016

NOM DU CLIENT: EURL SOCAFIL

NOMBRE : 01 TC

GROS : 1700 ARTICLE : 153

REP : 1362/16

N° ORDRE	N° CONTENEUR	TYP E TC
01	GESU 694 772/1	



BMT

DOUANE



<b>DOUANE ALGERIENNE</b>			AUTORISÉ PAR :			
NON A ENLEVER			SMATI ABDELHAFID (CIRCUIT ROUGE) <b>U192</b>			
<b>LES MARCHANDISES DESIGNÉES CI-DESSOUS</b>						
CODE	BUREAU	LIBELLE	REGIME	ENREGISTREMENT N° DECLARATION	DECLARATION DATE	DATE EMISSION
0201	BEJAIA-PORT		TORO	2017 / 004433	2017-03-07 14:18	2017-03-13 15:03
<b>IMPORTATEUR / EXPORTATEUR REEL</b>						
SARL BENTRACOM BENNACER MAGRA M'SILA						
<b>DECLARANT</b>						
1998/12 TRANSIT BOUHARICHE SALAH 14, RUE AHMED OUGANA-BEJAIA						
<b>MANIFESTE</b>						
		ANNEE	TYPE	N° D'ENREGISTREMENT		
		2017	M	000311		
LIGNE	NOMBRE DE COLIS	NATURE MARQUE DES COLIS DESIGNATION DES MARCHANDISES				
16/00	240 COLIS	STC CMV CHAIR DEM CROIS 1% AVEC ANTICOCCIDIEN-CMV PONDEUSE/CMV				
<b>OBSERVATIONS</b>						
NUMERO DE REFERENCE : MRS0758011 LIEU D'EMMAGASINAGE : BEJAIA PORT QUITTANCE NUMERO : 2017/003828 PAIEMENT EN IMMEDIAT						

LES MARCHANDISES DEVRONT ETRE ENLEVEES DANS LES DELAIS FIXES PAR LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR.

-Annexe 08

**Rapport-gratuit.com**  
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES





Bejaia Mediterranean Terminal

SPA au Capital de 500 000 000 Da  
N° Immatriculation Fiscale: 000406018473045  
N° d'Article: 00063851  
N° du registre de commerce: 048 0184730  
N° RIB BADR: 00 300 357 300 486 3000 74

NIS: 0 004 0601 09003 73

Facture N°: 6953/17

Code Client: 472022  
Raison Sociale: TST BOUHARICHE

Client Finak: SARL BENTRACOM

Adresse: 11.RUE AHMED OUGANA  
N° Immatriculation Fiscale: 193318240014447  
N° du Registre de commerce: 99A 0923219  
N° d'Article fiscal : 06010303094

Nom Bateau: MARINA/CMA  
ATB: 18/02/2017  
ATD: 18/02/2017  
N° Dossier: 0

N° Voyage: 60067/17  
N° Gros: 311/17  
N° Article: 16

Code	Désignation	Quantité	Nbr J	Prix U	Montant
200	LOLO.VISITE.ZQP	12	1	4.500,00	54.000,00
600	SCELLEMENT.TCS	12	1	150,00	1.800,00
Total Hors Taxe					55 800,00
Total TVA ( 19% )					10 602,00
Total TTC					66 402,00

Facture arrêtée à la somme de :  
Soixante-six mille quatre cent deux dinar .

Faite à Bejaia le 12/03/2017

Cachet Facturation



RC N° 00 B 0183582  
 N° Identification Fiscale  
 0000 0601 8358 299  
 N° Article  
 0601 0106 010  
 RIB CPÀ Béjaïa  
 N° 00400 302 401 70110 01 - 67  
**N° Identification statistique**  
**0982.060.100.098.40**  
 N° de Gros 20170311  
 Nom du navire MARINA  
 Date d'entrée 18/02/2017  
 Date de sortie 18/02/2017

**FACTURE N° :**

Béjaïa le :

Nom :

Adresse :

PRESTATION : REDEVANCES PARC A CONTENEURS

DDD.IMP.148/00

SECT_0 DESIGNATION	Quantité Unité	Prix Unit	Montant (DA)
130 ARTICLE DE NEUS FOUR 1 1	12,000 TCS	21,980	263.760
		TOTAL HT	263.760
		TVA à 10%	26.376
		TOTAL TTC	290.136
		TOTAL TTC	290.136

**Arrêtée la présente facture à la somme de :**  
 TROIS MILLE SOIXANTE-TROIS DA  
 ET SIX CTS

**SERVICE FACTURATION**

- Le client ou son représentant doit s'adresser à la facturation de la DDD au plus tard le cinquième jours ouvrable après la fin des opérations pour récupérer sa facture.
- Le délais de paiement est fixé à quinze (15) jours à compter de la date d'émission de la facture.
- Le délais de contestation des factures est fixé à huit (08) jours à compter de la date de leur émission. Passé ce délai, aucune réclamation ne saurait être acceptée.

Tél. +213 (0) 34 16 83 43/44-034 16 80 13/19-034 16 82 50 - الهاتف.  
 Fax. +213 (0) 34 16 80 69 - الفاكس.  
 Web : www.portdebejaia.dz

## Liste des tableaux :

Tableau N°1 : Quais pour accostage .....	76
Tableau N°2 : Parc a conteneur vides.....	77
Tableau N°3 : Parc a conteneurs reefers.....	77
Tableau N°4 : Parc a conteneurs pleins.....	77
Tableau N°5 : Zone pour empotage et dépotage.....	77
Tableau N°6 : Le parc a conteneurs .....	77
Tableau N°7 : Zone extra-portuaire (a 3 Km du Port).....	77
Tableau N°8 : Portiques de quai sur rail (QC).....	78
Tableau N°9 : Portiques gerbeur sur pneus (RTG).....	78
Tableau N°10 : Remorques portuaires.....	78
Tableau N°11 : Chariot manipulateur de vides.....	78
Tableau N°12 : Grue mobile portuaire (MHC).....	78
Tableau N°13: Steackers .....	79
Tableau N°14 : Remorques routières .....	79
Tableau N°15 : Chariots élévateurs.....	79
Tableau N°16 : Rétrospectives du trafic des conteneurs (1996-2016).....	80
Tableau N°17 : comparaison des performances du port de Bejaia et de Marseille....	86

## Liste des figures

<b>Figure N° 1 :</b> Représentation de la communauté portuaire .....	8
<b>Figure N° 2 :</b> Hiérarchie et dynamique des ports du Maghreb .....	30
<b>Figure N° 3 :</b> Affectation des navires à des postes à quai d'un terminal a conteneurs .....	59
<b>Figure N° 4 :</b> portique de parc.....	62
<b>Figure N° 5 :</b> Zone logistique extra portuaire d' Ighil Ouberouak (Bejaia).....	82
<b>Figure N °6 :</b> Zone logistique extra portuaire de Tixter (Bordj Bou Arreridj).....	83

## Liste des graphes

<b>Graphe N° 1 :</b> Trafic mondial de conteneurs .....	17
<b>Graphe N° 2 :</b> Le trafic marchandise des ports Algériens .....	32

## Liste des schémas

<b>Schéma N° 1 :</b> Le processus d'import et d'export des conteneurs dans un terminal.....	22
<b>Schéma N° 2 :</b> Jointe venture EPB/PORTEK.....	68

# **Table des matières**

## **Table de matières**

### **Dédicaces**

### **Remerciements**

### **Liste des abréviations**

### **Sommaire**

<b>Introduction générale</b> .....	1
<b>Chapitre 1 : La conteneurisation et l'évolution des ports</b> .....	6
<b>Introduction</b> .....	7
<b>Section 1 : Les caractéristiques d'un port et les types de port</b> .....	7
1-1 Définition d'un port maritime .....	7
1-2 Les caractéristiques d'un port .....	8
1-3 Les types de ports... ..	10
<b>Section 2 : Transport maritime et intervenants dans la chaîne de transport maritime</b> .....	13
2-1 Histoire du transport maritime .....	13
2-2 Structure du transport maritime .....	15
2-3 Les intervenants dans la chaîne du transport maritime .....	16
<b>Section 3 : La conteneurisation</b> .....	17
3-1 La naissance du conteneur .....	17
3-2 La structure du conteneur .....	18
3-4 Les différents types de conteneurs .....	19
3-5 les principes de standardisation et les avantages de la conteneurisation .....	20
<b>Conclusion</b> .....	24
<b>Chapitre 2 : Evolution et évaluation du système portuaire Algérien</b> .....	25
<b>Introduction</b> .....	26
<b>Section1 : L'organisation de l'espace portuaire Algérien</b> .....	26
1-1 La typologie des ports algériens .....	26
1-2 Les interrelations ville-port .....	27

1-3 L'avant pays des ports algériens.....	29
<b>Section 2</b> : Evolution du système portuaire algérien .....	32
2-1 Le système portuaire en Algérie .....	33
2-2 L'évolution du système portuaire en Algérie .....	35
2-3 Les réformes .....	37
2-4 Les ports algériens à l'épreuve de la modernité.....	40
<b>Section 3</b> : Les contradictions du système portuaire algérien .....	42
3-1 Sur le plan organisationnel .....	42
3-2 Sur le plan infrastructures. ....	43
3-3 Sur le plan équipements .....	45
<b>Conclusion</b> .....	47
<b>Chapitre 3</b> : La compétitivité des ports et problèmes portuaires .....	48
<b>Introduction</b> .....	49
<b>Section 1</b> : Facteurs de compétitivité ou facteurs clés de succès d'un port... ..	49
1-1 Les facteurs de la compétitivité portuaire .....	49
1-2 Les facteurs clés de succès d'un port .....	52
1-3 L'enjeu de la facilitation .....	55
<b>Section 2</b> : Problème portuaire.. ..	57
2-1 Les problèmes portuaires dans les différents niveaux .....	58
2-2 Problèmes liés à la zone à quai .....	59
2-3 Problèmes liés à la cours .....	62
<b>Section 3</b> : Les facteurs commerciaux et marketing dans la compétitivité d'un port .....	64
3-1 Les facteurs commerciaux et marketing .....	64
<b>Conclusion</b> .....	65
<b>Chapitre 4</b> : Terminal à conteneurs de Bejaia (BMT).....	66
<b>Introduction.</b> .....	67
<b>Section 1</b> : Bejaia méditerranéen terminal.....	67

1-1- Présentation de Bejaia méditerranéen terminal (BMT) .....	67
<b>Section 2</b> : L'évolution du trafic du transport maritime par conteneurs.....	76
2-1 Capacités et équipement du terminal à conteneurs .....	76
<b>Section 3</b> : Les zones extra-portuaires et les performances par le port de Bejaia et de Marseille.....	81
3-1 La zone logistique extra-portuaire de Ighil Ouberouak et de Texter .....	82
3-2 présentation des zones extra-portuaires FOS DISTRIPOINT et la FEUILLANE.....	84
3-3 Les performance des ports de Bejaia et de Marseille : comparaison .....	86
3-4 Comparaison des performances réalisées par le port de Bejaia et celui de Marseille ainsi que des zones logistiques extra-portuaire .....	87
<b>Conclusion générale</b> .....	92
<b>Bibliographie</b> .....	94
<b>Listes des annexes</b>	
<b>Liste des tableaux</b>	
<b>Liste des figures</b>	
<b>Table des matières</b>	

## **Résumé**

Dans le contexte de mondialisation actuelle qui signifie l'accélération et l'intensification des échanges entre pays, la qualité et la compétitivité des infrastructures portuaires déterminent grandement la compétitivité des entreprises et des économies nationales. Notre recherche a porté justement sur la compétitivité et les performances réalisées par Bejaia Méditerranéen Terminal, une entreprise née d'une alliance stratégique entre l'entreprise portuaire de Bejaia et l'entreprise Singapourienne PORTEK. En faisant une étude comparative entre BMT et le port de Marseille, nous sommes arrivés aux résultats que le port de Bejaia est loin d'être compétitif par rapport au port de Marseille. Cela se prouve par le temps moyen de dédouanement d'un conteneur qui est de un jour au port de Marseille et de quatre jours au port de Bejaia, il y'a aussi le temps moyen entre embarquement et débarquement des navires qui n'est que de trois jours a Marseille et alors qu'il est de huit jours a Bejaia.