

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA- BEJAIA

Faculté des Sciences Économiques, Commerciales et des Sciences de Gestion

Département des sciences de Gestion

MEMOIRE FIN D'ETUDES

En vue de l'obtention du Diplôme de Master en Science de Gestion

Option : Management Économique des Territoires et Entrepreneuriat

THEME

L'impact de l'activité portuaire sur le transport terrestre

Cas wilaya de Bejaia

Présenté par

- ABBAS Fahem
- BACHIR Siham

Encadré par

M. BELKHIRI Aimad Edine

PROMOTION 2015

Remerciements

Tout d'abord nous remercions Dieu le tout puissant d'avoir guidé nos pas vers les portes du savoir tout en illuminant notre chemin et nous avoir donné suffisamment de courage et de patience pour réaliser ce travail.

Nous adressons nos vifs et sincères remerciements à tous ceux qui ont apportés une contribution de près ou de loin, pour la réalisation de ce travail.

Nous tenons également à remercier plus particulièrement notre encadreur **M^r : BELKHIRI Aïmed edine** pour son soutien et son orientation.

Nos remerciements vont également aux membres du jury pour avoir accepté d'évaluer notre travail.

Dédicace

Je Dédie ce modeste travail :

J'adresse ma plus profonde gratitude à mes chères parents et plus particulièrement à ma très chère mère qui ma soutenu tout au long de mon existence et c'est avec émotion que je leurs exprime toute mon affection, mon admiration et mes profonds respects, je leur témoigne une grande reconnaissance et un profond respect.

A mes frère: Kemel, Lyes

A ma sœur: Lydia

A mes tentes et mes oncles

A tout mes cousins et mes cousines surtout : Nassima, Noura

A tous mes amis proches,

A tous ceux qui ont marqué leurs existences dans ma vie et que mon

Stylo n'a pas cité

Dédicaces

C'est avec beaucoup de reconnaissance que je dédie ce modeste travail à :

- Mes très chers parents, qui ont attendu et espéré ma réussite, je leur témoigne mon respect, ma profonde gratitude et beaucoup de reconnaissance pour tout ce qu'ils ont fait pour moi je ne les remercierai jamais assez.
- A La mémoire de ma chère grand-mère ;
- Ma très chère sœur LYNDA que j'aime profondément ;
- Mes très chers frères HAKIM, SAMIR ;
- Mon cher verveux ILYANE ;
- Mon grand père et ma grande mère ;
- Mon ami intime BIHMEN, je lui souhaite du bonheur et beaucoup de réussite ;
- Mes cousins et cousines ;
- Et toutes mes copines ;

A tous ce qui me connaissent et m'ont aidé de loin ou de prêt.

SIHAM.

Résumé

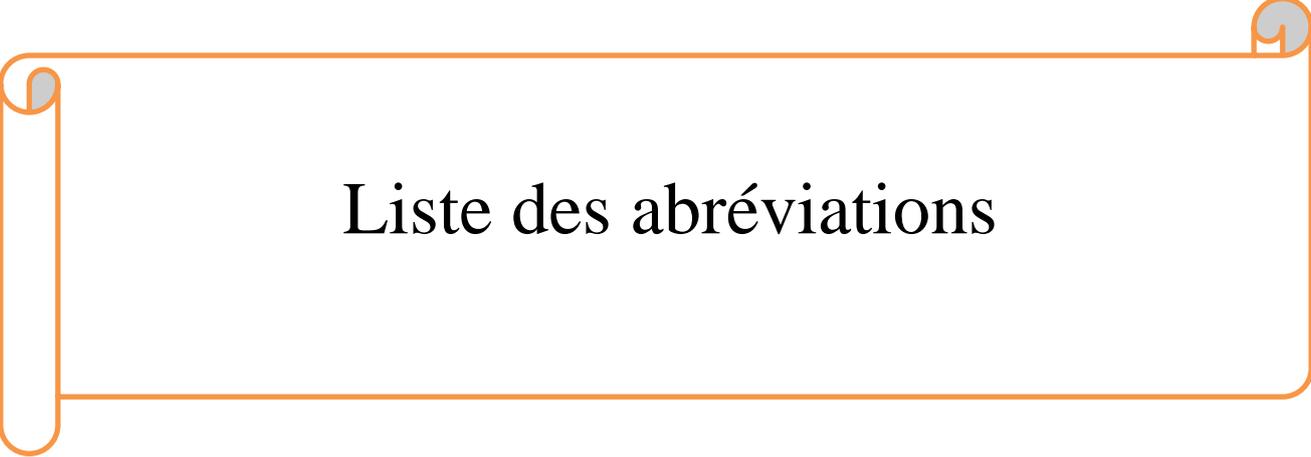
Le secteur de transport apparaît clairement comme un secteur clé dans l'activité portuaire par ces caractéristiques propre, il sert de déplacer les marchandises car cette dernière joue un rôle prépondérant dans la vie des entreprises, le port considère comme un créateur des entreprises.

D'après notre enquête menée sur le terrain auprès des entreprises de transport de marchandise dans la wilaya de Bejaia pour avoir l'impact l'activité portuaire sur ce dernier on a constaté que la plus part des entreprises voix que le port joue un grand rôle dans leurs développement soit dans leurs effectifs employés ou dans leurs évolutions du chiffre d'affaire.

Cette dernière voit que leurs relations avec les services portuaires et très fréquents et qu'ils ont des très bonnes relations avec le port.

L'objet central de notre recherche dans ce mémoire. A travers de ce dernier nous t'entourons d'avoir l'importance du port dans l'activité des entreprises aussi leurs relations avec ce dernier et les obstacles durant l'activité de l'entreprise

Mot clé : Transport, port, l'activité portuaire, réseau routier, marchandises

A decorative orange border with rounded corners and small circular accents at the top-left and top-right, resembling a scroll or a frame.

Liste des abréviations

LISTE DES ABREVIATIONS

APN : Assurances **P**rospection **N**ormale

CATTRM : Condition d'Application des **T**arifs des **T**ransports **R**outiers de **M**archandises

CNTT : Conseil **N**ational des **T**ransports **T**errestres

CMR : Convention de **T**ransport **I**nternational

CNCT : Conseil national des **C**ommissionnaires de **T**ransport

CNUCED : Conférences des **N**ations **U**nies sur le **C**ommerce et le **D**éveloppement

CNTT : Conseil **N**ational des **T**ransports **T**errestres

DTW : **D**irections de **T**ransport de **W**ilaya

EPE : **E**ntreprises **P**ubliques **E**conomiques

EPB : **E**ntreprise **P**ortuaire de **B**ejaia

LOTI : **L**oi d'**O**rientation des **T**ransports **I**ntérieurs

LTA : **L**ettre de **T**ransport **A**érien

ONS : **O**ffice **N**ational des **S**tatistiques

ONP : **O**ffice **N**ationale des **P**orts

RN : **R**oute **N**ationale

SARL : **S**ociété à **R**esponsabilité **L**imitée

SPA : **S**ervice **P**ublic **A**ministratif

TMS : **T**ransport de **M**archandise **S**pécifique

TM : **T**ransport de **M**archandise

TRO : **T**arifcation **R**outière **O**bligatoire

UE : **U**nion **E**uropéenne

UMA : **U**nion du **M**aghreb **A**rabe.

SOMMAIRE

Remerciement

Dédicace

Liste d'abréviations

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre N°1 : Transport routier de marchandise.....	4
Introduction	4
Section N° 1 : Généralités et historiques du transport terrestre.....	4
Section N° 2 : Les Cadres institutionnels et juridiques du transport de marchandises.....	8
Section N° 3 : Identification du secteur de transport.....	17
Section N° 4 : L'activité du transport routier en Algérie	24
Conclusion	28
Chapitre N°2 : l'activité portuaire.....	29
Introduction	29
Section N°1 : Généralité sur les ports.....	29
Section N°2 : Le cadre réglementaire et organisationnel de l'activité portuaire.....	35
Section N°3 : L'activité portuaire en Algérie.....	39
Section N°04 : L'activité portuaire à la ville de Bejaia.....	48
Conclusion	51
Chapitre N°3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats.....	52
Introduction	52
Section N°1 : Présentation de l'enquête de terrain et de l'échantillon.....	52
Section N°2 : Réseau routier de La wilaya de Bejaia.....	56

Section N°3 : Analyse des données de l'enquête.....58

Conclusion74

Conclusion générale.....75

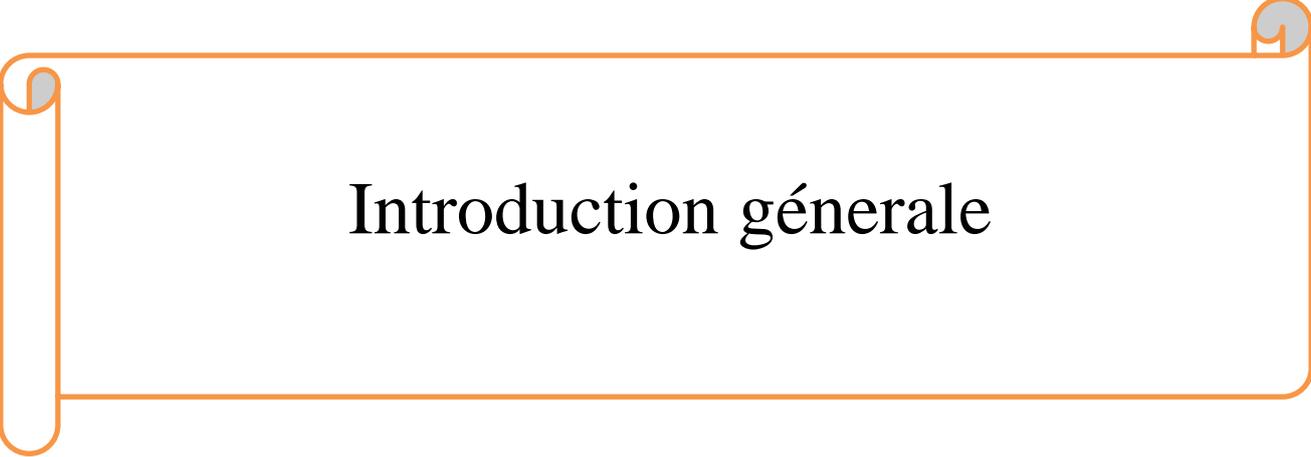
Bibliographie

Liste des tableaux

Table des matières

Les annexes

Résumé

A decorative orange border that resembles a scroll, with rounded corners and a vertical strip on the left side. It frames the central text.

Introduction générale

Introduction générale

Introduction générale

Le secteur de transport apparaît clairement comme un secteur clé dans le développement socioéconomique de chaque pays. Son rôle apparaît également comme un secteur clé dans l'activité portuaire que du fait de son impact sur cette dernière.

En Algérie, et selon les données statistiques de L'ONS de 2010, ce secteur représente plus de 10 % du produit intérieur brut. En effet, l'activité portuaire nécessite un volume de transport de marchandises conséquent, qui reflète les quantités produites par les diverses branches d'activités.

Aussi, l'importance de transport est inséparable des échanges, constatation n'est plus à démontrer dans une économie basée sur une multitude d'échanges tant sur le plan intérieur qu'à l'extérieur. Face à une concurrence farouche entre les entreprises, ces dernières sont confrontées aux problèmes de trouver des marchés pour saisir l'opportunité d'écouler leur production. Mais, face à ce problème, les activités de production et la recherche des marchés se heurtent à l'obstacle de la distance que seul le transport permet de surmonter. En effet, le transport permet l'expansion des échanges, étend les activités de production et contribue à la création des richesses.

La question du lien entre le transport de marchandises et l'activité portuaire n'est abordée que d'une manière superficielle ou purement descriptive. Les études existantes s'intéressent quasi uniquement aux effets des activités portuaires sur le transport sans se préoccuper des influences au sens inverse. A ce sujet, les études des effets du transport sur l'activité portuaire sont très limitées, et traitent souvent des questions liées à des aspects géographiques.

Le transport routier de marchandises, de par sa souplesse d'utilisation et grâce aux infrastructures, est devenu le mode de transport prépondérant. Le cheminement par route est fortement sollicité par les différentes activités. Au sein de l'ensemble de transport, le secteur routier occupe une place absolument prépondérante dans les transports extérieurs.

Dans le contexte algérien, le transport terrestre est un secteur important dans l'économie algérienne. Il est dominé par la route qui détient plus de 85 % des parts de marché.

Les indicateurs relatifs aux activités portuaires et de transport nous permettront de démontrer les évolutions de la structuration spatiale des échanges et de l'économie. Ils permettent aussi de mettre en relief le rôle spécifique d'une région en matière de transport de marchandises. Le territoire est à la fois un système de lieux et un système de flux ; les lieux ne se comprennent pas sans les flux qui les relient. Ces derniers constituent un élément important dans les activités économiques, ils retracent les échanges qui se font entre les unités de production et entre les différentes régions. Dans cette perspective, notre travail se vaut une évaluation de

Introduction générale

cette relation sur le territoire régional nord-est de l'Algérie. En l'occurrence, la wilaya de Bejaia. Elle représente un territoire d'intérêt majeur en matière de transport de marchandises du fait de son dynamisme économique. Il faut souligner ici qu'on entend par dynamisme économique l'ensemble de forces en interaction et en opposition dans un phénomène ou dans une structure. Dans notre travail, le dynamisme régional exprime un mouvement poussé par l'interaction des participants a poussé et à maintenir le dynamisme de la région.

Dans cette optique, et dans le souci de mener un travail d'investigation pour montrer l'importance de l'activité portuaire sur les transports terrestres au niveau de la wilaya de Bejaia et qui concerne son port, nous avons essayé de répondre à la question principale suivante qui constitue d'ailleurs l'objet de notre travail de recherche.

- **Quel est l'impact de l'activité portuaire sur le transport terrestre ?**

De cette question principale découlent trois questions secondaires, mais qui constituent les préoccupations scientifiques essentielles de notre sujet d'étude :

- Comment fonctionne le système de transport de marchandises et quelle est sa relation avec l'activité portuaire ?
- Comment l'activité portuaire peut-être impactée le transport de marchandises ?
- Quels sont les enjeux du transport de marchandises sur l'activité portuaire ?

L'objet principal de ce travail est donc d'examiner l'impact de l'activité portuaire sur le transport terrestre dans le cas la wilaya de Bejaia consista à :

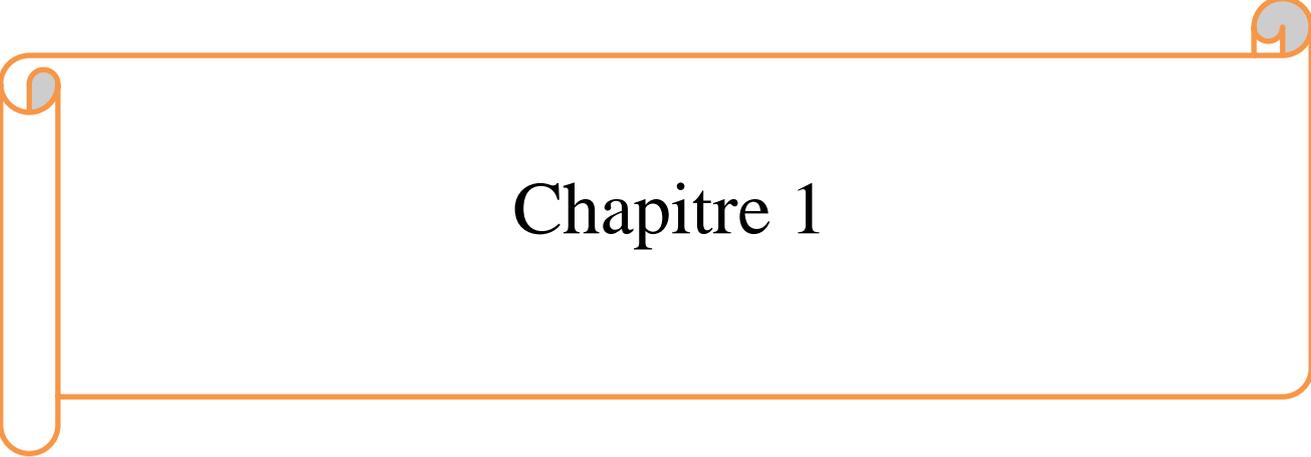
- Analyser le secteur de transport de marchandises et identifier de ses forces et ses risques.
- Établir le lien entre l'activité portuaire et l'activité de transport de marchandises.
- Connaitre la dynamique de l'activité portuaire et identifier les besoins en transport de marchandises.

Ce travail se développe en trois chapitres. Le premier est théorique et se consacre à établir le cadre conceptuel du sujet étudié. Le deuxième chapitre sera consacré à l'étude de la wilaya de Bejaia, consisté aussi à examiner l'activité portuaire et celle de transport de marchandises en s'appuyant sur l'analyse des différents indicateurs et données.

Les données et les supports qui seront utilisés dans ce travail se basent essentiellement sur une recherche bibliographique approfondie appuyée par des données statistiques émanant de différents organismes de la wilaya tels que la direction des transports, DPAT, ainsi qu'une série d'entretiens qui étaient complétés par une enquête quantitative menée notamment, auprès des entreprises de transport de la wilaya de Bejaia. En outre, nous avons consulté plusieurs études réalisées sur le transport routier de marchandises dans différents pays de l'Europe afin

Introduction générale

de repérer les méthodes d'investigation et la transférabilité éventuelle des expériences étrangères au contexte algérien.



Chapitre 1

Introduction

Le transport routier est le plus important type de transport de marchandises, de sorte qu'il joue un rôle important dans la réalisation du développement économique dans divers domaines de productions.

Dans la première section, nous abordons des généralités et historiques du transport terrestre et les types de transport routier de marchandises « où nous trouvons le transport routier ».

Après dans la deuxième section nous abordant le cadre juridique et institutionnel, ainsi dans la troisième section on va parler des modes et les risques de transport terrestre, enfin dans le quatrième section on va citer quelque réglementation et l'importance du transport routier de marchandises en Algérie.

Section N° 1 : Généralité set historiques du transport terrestre

1-1-Historique et importance du transport

Le transport de marchandises fut à l'origine même du commerce, lui-même progressivement un facteur important de l'évolution des grandes civilisations.

Il joue depuis lors un rôle économique dont l'importance continue de croître. Par exemple au XX^e siècle, le développement de l'aviation, celui du camionnage et des autoroutes et l'invention du container et de la palette de manutention ont donné une nouvelle impulsion au transport de marchandises et l'ont placé au cœur de la mondialisation économique.

Aujourd'hui encore, de nouvelles liaisons se développent. Par exemple, la Chine ambitionne un commerce ferroviaire sur les liaisons de transport Europe-Asie d'un montant de un milliard d'euro pour l'année 2014¹.

1-2- Notions générales du transport

1-2-1-Notion de transport

Le transport est un élément fondamental de toute activité, qu'il s'agisse d'activité économique, de loisirs, de sport, de secours ou d'action militaire. Il se réalise par le déplacement d'engins mobiles (voitures, trains, bateaux, avions,...), généralement motorisés, sur une installation qu'on appelle infrastructure.

¹ Pierre BAUCHET ; « L'économie du transport international de marchandises ». Edition Economica ; 2014.

Chapitre I : Transport routier de marchandise

Les hommes, les marchandises, l'information et la communication constituent les éléments essentiels du transport.

Selon le dictionnaire Le Robert le transport est « *Le fait de porter pour faire parvenir en un autre lieu ; manière de déplacer et de faire parvenir par un procédé particulier, véhicule, récipiendaire, etc.* »²

Le transport est le moyen d'acheminement des hommes et des marchandises échangés par voie terrestre, maritime aérienne. Les transports incluent la nature des produits transportés (marchandises, information, hommes) ; le mode de transport concerné (rail, route, tubes) ; les flux (déplacements) ; l'espace de déplacement qui en résulte et les conditions d'exploitation.³

L'exercice d'une activité de transport se fait généralement dans le cadre de procédures qui dépendent d'un système d'exploitation et est régi par une réglementation qui touche divers aspects depuis l'homologation des moyens de transport (véhicules...), l'agrément des conducteurs et les règles de fonctionnement (vitesse, règles de sécurité, etc.).

Une autre définition :

Le transport est considéré comme la catégorie d'activités consistant à déplacer des objets matériels (biens et/ou personnes), grâce à la mise en œuvre des moyens spécifiques et déterminés. Certains de ces moyens sont mobiles : les véhicules ou engins moteurs (il s'agit des voitures, wagons, locomotives, navires, avions, etc.). Les autres moyens de transport sont immobiles : les infrastructures de circulation (route, voies ferrées, canaux, etc.) ou de transbordement (gares, ports, aéroport, etc.)⁴.

Cette définition tend à distinguer « transports » et « déplacement » ces derniers y apparaissent comme les effets utiles d'activités mettant en œuvre des moyens matériels de transport; cette mise en œuvre s'effectue pour une bonne partie dans le cadre d'une des branches de la production à savoir la branche de transport.

1-2-2-Définition de marchandise

Une marchandise est un objet qui est produit ou acheté en quantité pour être revendu publiquement avec un bénéfice. La mise en vente publique de marchandises semblables ou substituables constitue un marché.

² « Petit Robert Dictionnaire alphabétique et analogique de langue Française », Paris, Dictionnaire le Robert 1970.

³ Nonjon A. (1995) «<comprendre l'économie mondiale>>, Ellipses. P264.

⁴ Netter M. (1974) «<capacités de transport, coûts de transport et organisation de l'espace>>, Revue économique. Volume 25, n°2, 1974. p257-274.P257.

Chapitre I : Transport routier de marchandise

En principe, les marchandises sont des biens corporels, mais par extension on parle de services marchands pour désigner des services standardisés qui sont produits et vendus publiquement dans les mêmes conditions que des marchandises. Cette extension maximale du secteur marchand à toutes les activités économiques non commerciales (artisanat, professions réglementées, médecine, arts, religions, éducation, police,...), est une conséquence de l'action politique militante de l'Organisation mondiale du commerce.

La vente de marchandises s'opère sur la base d'un prix, parfois aussi appelé « valeur d'échange » ou « valeur marchande », par opposition aux deux autres composantes de la formation des prix : la valeur d'usage et le coût de production.

On note à ce sujet qu'il existe diverses théories économiques définissant une valeur des biens, considérée parfois différente du prix.

Un sens plus restreint se réfère à des matières et produits de base banalisés et standardisés, échangés et utilisés couramment en grandes quantités (le terme anglo-saxon de "commodités" est parfois alors utilisé). Exemple : Bourse des marchandises.

1-2-3-Définition du transport de marchandises

Selon M.Savy, le transport de marchandises est un service dans la mesure où il ne modifie pas la marchandise à laquelle il s'applique, et la production transport ne s'incarne pas dans un objet ou un bien identifiable. Mais on ne peut pas limiter l'opération de transport dans le caractère de service, et donc la considérer comme une activité ancillaire.

Autre définition :

L'INSEE 2010, définit le transport de marchandises comme suit : « Le transport de Marchandises comprend tout mouvement de marchandises à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien ... Il se mesure en tonnes- kilomètres ou, sur un trajet donné en tonnes»

Le transport de marchandises consiste à acheminer des marchandises - le fret - d'un lieu à un autre à bord d'un mode de transport, quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien ... Il se mesure en tonnes-kilomètres ou, sur un trajet donné en tonnes. Il est effectué en compte propre ou par des tiers ; les transporteurs publics de marchandises. Quand le transport de marchandises est assuré par des tiers, il s'effectue dans le cadre d'un contrat de transport. La nature du contrat de transport est commerciale. Ce contrat énonce jusqu'où et par quel moyen la marchandise sera livrée (et dont le transporteur aura la responsabilité). Le

Chapitre I : Transport routier de marchandise

transporteur est soumis à l'obligation de résultat. Le transport de marchandises est étroitement lié à la logistique⁵.

1-3-Les acteurs du transport routier de marchandises

Le transport a le statut juridique et économique d'une prestation de service. Il met en Rapport deux agents économiques distincts. Le chargeur (client) et le transporteur (Fournisseur) unis par une relation de service⁶. Par ailleurs cette relation de service entre le prestataire et son client, a tendance à s'enrichir quand elle s'élargit à la gestion logistique.

1-3-1-Les Chargeurs

Le mot chargeur est un terme emprunté au vocabulaire du transport. C'est une personne physique ou morale qui confie une marchandise à acheminer à un transporteur pour compte d'autrui. Pour les prestations transport et logistique, les chargeurs sont les donneurs d'ordre. Mais ils peuvent également travailler pour leur propre compte.

Les industriels et les distributeurs. Donc, le chargeur (ou le donneur d'ordre initial d'une mission de transport) est une entreprise de production ou de distribution qui souhaite transporter des marchandises.

Selon les domaines d'activité, on peut distinguer deux principaux types de chargeurs :

1-3-2-Les transporteurs

Il s'agit ici des entités physiques ou morales dont la fonction principale est le transport de marchandises. Le transport pour compte propre n'est pas inclus, il est effectué par les chargeurs eux-mêmes.

Les entreprises de transport routier de marchandises représentent quelques qualités dont les principales sont : la souplesse, la flexibilité, le faible coût de revient et la grande capacité d'adaptation.

Le transport routier offre aux usagers des services rapides, efficaces, souples et bon marché. C'est aussi un mode particulièrement bien adapté aux courtes et aux moyennes distances qui en fait un maillon indispensable de la logistique.

⁵Documentation française vie-publique.fr

⁶Sétra (service d'étude techniques des routes et autoroutes) (2007) Rapport d'études. « Interactions transport et logistique, étude de cas sur le triangle de Weimar». Juin 2007 P47.

Chapitre I : Transport routier de marchandise

1-3-3-Les logisticiens

Le prestataire logistique peut se définir comme⁷ "le professionnel qui gère les flux de marchandises et d'informations, depuis l'usine jusqu'aux rayons des magasins, voire au domicile du client". Il répond à une logique client/fournisseur et ses prestations sont généralement complexes.

Le chargeur fait appel à des intermédiaires qui sont des entreprises logistiques ou des expéditeurs. Ceux-ci organisent, planifient et exécutent des flux de marchandises, leurs activités peuvent inclure également le stockage de la marchandise et la gestion des flux selon les impératifs des clients

Section N° 2 : Les Cadres institutionnels et juridiques du transport de marchandises

2-1-Les cadres institutionnels des transports

Concernant le transport routier de marchandises, le Ministère des Transports assure la tutelle technique et administrative de ses différents services. La gestion de ce sous-secteur s'effectue moyennant une administration centrale et des représentations régionales sous forme de directions des transports pour chaque wilaya. La direction des Transports de wilaya (DTW) a pour mission, entre autres, de veiller à l'application de la réglementation relative aux différents modes de transport et à la méthodologie, de coordonner et de contrôler l'organisation et la mise en marche des différents modes de transport et de délivrer les titres et les autorisations de transport, ainsi que les certificats d'aptitude professionnelle.

Il est à noter que les collectivités locales interviennent également dans la gestion du système de transport routier.

2-1-1-Le cadre réglementaire

La réglementation des transports stipule que l'exercice de l'activité de transport est subordonné à une autorisation. État et collectivités publiques interviennent pour définir le cadre réglementaire dans lequel s'effectue le transport.

Jusqu'à 1988, les activités de transport étaient le monopole des opérateurs publics, le parc de véhicules et les infrastructures et donc l'offre de transport dépendait de l'État.

⁷ SAVY M, « Interactions transport logistique, étude de cas sur le triangle de Weimar », avec Jeannie Creisméas et Bernard Fitchner (CETE de l'Est), étude pour le compte du SETRA et de la DGTM (Ministère des transports), avril 2007.p52

Chapitre I : Transport routier de marchandise

Il faut attendre les nouveaux textes de loi promulgués à partir de 1987, principalement la loi 88-17 du 10 mars 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres consacrant l'ouverture du marché au secteur privé, pour constater une nette amélioration dans l'offre de transport⁸.

Les articles de cette loi définissent la politique de l'État en matière d'orientation du transport de marchandises. Or, sur le terrain, il n'y a aucune directive ni orientation visant à matérialiser les options définies par la politique de l'État dans ce domaine, à part les instructions relatives au traitement administratif des dossiers des opérateurs.

La loi n'a pas évoqué et a négligé plusieurs points qui constituent des instruments essentiels en matière d'orientation du secteur. Aucune mesure concernant le transport par voie ferrée n'était prise, ce qui s'est traduit par une augmentation de la part de la route. Il faut souligner aussi l'absence de l'application de la notion de complémentarité entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui que stipule l'article n° 43, ainsi aucune limitation n'est imposée à l'évolution du parc de véhicules utilisés pour le compte propre.

La tarification et la fiscalité font défaut également. En effet la tarification est libre pour le transport routier et le système de taxe ne joue pas son rôle d'orientation.

Cette loi a consacré l'ouverture du marché au secteur privé, chose qui a permis l'élargissement des capacités offertes, la constitution de petites entreprises de transport et une réponse plus satisfaisante aux besoins de transport.

Pour autant, cette loi a connu plusieurs lacunes en matière de son application du fait de l'absence d'une stratégie cohérente qui s'est traduite par une difficulté insurmontable de coordination, d'encadrement et d'optimisation de l'utilisation des capacités de transport. Cette situation s'est caractérisée par une offre surabondante en termes de capacités.

Ainsi, l'on enregistre un nombre très élevé d'opérateurs disposant dans leur majorité d'entreprises de taille artisanale et qui manquent de professionnalisme. Cette libéralisation a en genre aussi une suroffre de véhicules de tous types et marques, et d'un état précaire, sans oublier l'inadaptation des infrastructures d'accueil⁹.

La loi 88-17 du 10 mars 1988 fut modifiée par la loi 01- 13 du 7 août 2001. Cette dernière a introduit des principes qui visent à la moralisation et la professionnalisation des opérateurs en clarifiant les conditions d'accès à la profession, à savoir la capacité professionnelle, la

⁸ Kaci. D « le nécessaire développement des transports routiers les explications du président de l'UNAT » Le phare n°41 sep 2002 p 14.

⁹ Benallègue. À « le transport routier état des lieux d'un mode largement dominant dans les transports intérieurs » Le phare n°48 avril 2003 p15

Chapitre I : Transport routier de marchandise

disposition en propriété ou en leasing de moyens de transport appropriés, et à l'amélioration des prestations de transport de passagers et de marchandises¹⁰. Cette loi a également porté sur les infrastructures et les équipements liés au transport de marchandises où elle stipule que ces derniers doivent viser la réduction des ruptures de charge répétitives et les délais d'acheminement, la sécurité des transports et la continuité de la chaîne de transport.

L'article 53 de cette loi, a institué un Conseil National des Transports Terrestres (CNTT) qui s'en charge des questions d'ordre technique, financier économique ou social relatif au développement, à l'organisation et au fonctionnement des transports terrestres, mais qui n'a pas vu le jour jusqu'à maintenant.

2-2-Les contrats de transport

2-2-1-Définition

Le contrat de transport de marchandises est un contrat commercial qui doit généralement mentionner la catégorie de marchandises transportées, son poids, volumes ainsi que les lieux de chargement et de déchargement et le nom du transporteur et celui du commissionnaire de transport. Il indique aussi la dangerosité des marchandises transportées ainsi que les sommes à encaisser et les instructions particulières de livraison.

Il est matérialisé par un document dénommé différemment selon le mode de transport :

- En transport routier de marchandises, le contrat se nomme « lettre de voiture »,
- En transport aérien de marchandises, le contrat se nomme « lettre de transport aérien » (LTA),
- En transport maritime de marchandises, le contrat se nomme « connaissance maritime ».

2-2-2-Les parties au contrat

Le contrat de transport, désigné par le terme « lettre de voiture », lie le transporteur à l'expéditeur et au destinataire (article L 132-8 du Code de commerce). Lorsque celui qui est chargé d'un transport le fait exécuter par un tiers, il n'est pas considéré comme transporteur, il est dénommé commissionnaire de transport. Si l'existence d'un contrat de transport est souvent la conséquence d'un contrat de vente, il s'agit bien de deux contrats distincts : le transporteur est étranger au contrat de vente. Il n'a pas à s'en prévaloir, mais on ne peut pas non plus lui opposer des clauses du contrat de vente.

¹⁰ www.joura.dz/n442001

Chapitre I : Transport routier de marchandise

Si un commissionnaire de transport intervient, le contrat de transport est conclu entre le commissionnaire, le transporteur et le destinataire. L'expéditeur et le commissionnaire sont liés par un contrat de commission, mais l'expéditeur et le transporteur disposent toutefois d'une action directe l'un contre l'autre.

2-2-3-La tarification et la réglementation

2-2-3-1-La réglementation

L'instauration d'une tarification routière obligatoire (TRO) par le décret-loi du 14 novembre 1949 fut une importante mesure prise dans le cadre d'une réglementation de coordination entre le rail et la route. Après la loi du 30 décembre 1982 – dite loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) – le décret du 14 mars 1986, relatif aux transports routiers de marchandises, modifia, entre autres, la tarification routière obligatoire (TRO) et les conditions d'application des tarifs des transports routiers de marchandises (CATTRM). La « coordination » dont il était fait état initialement fut remplacée par une notion plus large, celle d'un « développement harmonieux et complémentaire des différents modes de transport ».

Les effets de la politique libérale des pouvoirs publics se retrouvèrent dans l'abrogation de l'ordonnance du 30 juin 1945 autorisant l'encadrement des prix, par l'ordonnance du 1 décembre 1986 relative à la liberté des prix et à la concurrence.

Pour le transport routier, pendant une période transitoire, la TRO est progressivement remplacée par une tarification de référence. Mais les CATTRM ne sont pas remises en cause. La tarification de référence et l'élargissement du Marché commun européen contribueront à faire évoluer cette tarification.

2-2-3-2-Les tarifs

2-2-3-2-1-Les principes généraux

La règle générale en ce qui concerne les transports internationaux routiers de marchandises est la liberté des tarifs. La tarification routière de référence n'est qu'indicative et ne s'applique qu'aux transports intérieurs. Elle résulte de la libre négociation en se basant sur le rapport poids/volume de 1 tonne pour 3m³. Il en résulte le poids en minimum par tonne à prendre en compte ne peut pas être inférieur à 330 kg¹¹.

¹¹BELLOTTI.J, transport international de marchandises, 4^{ème} édition, 2012 .p142-143.

Chapitre I : Transport routier de marchandise

Les tarifs peut être également être établi en tenant compte des nombreux services annexes améliorant le service rendu à la clientèle : rapidité d'enlèvement garantie de délai, exécution de toutes les formalités et manutentions le long de la chaîne logistique.

2-2-3-2-2-La rémunération du transitaire

La commission verse au transitaire apporteur de fret routier se négocie librement et peut atteindre 15 % du prix de tarification.

Quant à la marge sur les manutentions et les primes d'assurance, elles sont environ de 10 %.

2-2-3-2-3-Le paiement contre remboursement

Le transporteur peut être tenu de ne livrer la marchandise que contre son paiement. Dans ce cas, il s'agit d'une « expédition contre remboursement ».

Les CATTRM prévoient que le paiement peut être fait par un chèque bancaire ordinaire. La demande d'un chèque certifié par le transporteur n'est valable que si cette option a été stipulée dans le contrat.

2-4-Les responsabilités liées au transport

2-4-1-La responsabilité de l'expéditeur

Obligation de l'expéditeur : emballer et étiqueter les marchandises respecter les réglementations en cours ; délivrer les marchandises dans un délai convenu ; informer les transporteurs particularités des marchandises procéder au chargement pour les envois de plus de 3 tonnes.

Il doit également veiller à la rédaction du document de transport international et acquitter le prix de transport en « port payé ».

2-4-1-1-Les dommages causés au véhicule du transporteur

L'expéditeur, responsable du chargement, doit réparation au transporteur si le véhicule lui appartenant a été endommagé pendant les opérations de chargement. Les dommages proviennent souvent d'erreurs de manipulation de défaut de conditionnement et d'emballage des marchandises.

Chapitre I : Transport routier de marchandise

2-4-1-2-L'immobilisation prolongée avant le chargement

Aucun texte fixe la durée des délais de chargement et déchargement au-delà desquels le transporteur subirait un préjudice par immobilisation du ou de ses véhicules.

2-4-2-La responsabilité du transporteur

Le transporteur est présumé responsable des marchandises jusqu'à la livraison (article L 133-1 du Code de commerce). À ce titre, il est garant de tous les dommages (« pertes et avaries ») survenant pendant le transport.

Le contrat de transport prend fin à la livraison, laquelle doit être faite à la personne désignée comme destinataire sur les documents de transports. À partir de ce moment, la responsabilité des marchandises étant transmise au destinataire, ce dernier doit signaler les dommages constatés lors de la livraison afin de pouvoir faire jouer la présomption de responsabilité pesant sur le transporteur. Pour cela, il doit émettre des réserves « écrites, significatives et complètes » lors de la livraison.

Par ailleurs, une action contre le transporteur pour des dommages subis par la marchandise nécessite l'envoi, par le destinataire au transporteur, d'une lettre recommandée ou d'un acte d'huissier, notifiant la protestation motivée du destinataire, dans un délai de trois jours à compter de la livraison.

2-4-3-Transports internationaux

En matière de transports internationaux, en Europe, les contrats de transports sont soumis à la convention de Genève, appelée « CMR » (Convention relative au transport international de marchandises par route, 19 mai 1956).

La CMR a vocation à régir tous les transports au départ ou à destination d'un pays l'ayant ratifié, même si le pays expéditeur ou destinataire n'est pas partie. Elle régit tous les contrats de transports routiers de marchandises à titre onéreux devant s'exécuter entre deux pays différents dont l'un ou moins est un pays signataire de la Convention, quels que soient le tonnage et la nature de l'envoi, la nationalité et le domicile des parties, la situation douanière de la marchandise et les conditions de vente.

On ne peut pas déroger par contrat à cette convention. Les lois nationales ne s'appliquent que s'agissant des points non réglés par la Convention elle-même.

Chapitre I : Transport routier de marchandise

2-4-3-1-Les lettres de voiture

2-4-3-1-1-La lettre de voiture CMR

Ce document est la matérialisation du contrat de transport.

Il doit, en principe, être établi par l'expéditeur et être signé par l'expéditeur et par le transporteur¹².

La lettre de voiture contient les principales rubriques suivantes :

- L'identification de l'expéditeur et de transporteur ou des transporteurs successifs.
- L'identification de destinataire à qui seront remises la marchandise, la lettre de voiture n'étant pas un document négociable ;
- L'adresse où doit être faite la livraison ;
- Le lieu de la prise en compte de la marchandise et la date à compter de laquelle sera calculé le délai de livraison jusqu'à soixante jours, au-delà desquels la marchandise sera réputée perdue.
- La liste des documents accompagne la marchandise et placée sous la responsabilité du transporteur.
- Les détails de chargement et les réserves éventuelles du transporteur au moment de la prise en compte de la marchandise.
- Les instructions complémentaires de l'expéditeur.
- Les conventions particulières : délai de transport, déclaration de valeur.

2-4-3-1-2-La feuille de route type UE

Ce document remplace la lettre de voiture CMR lorsque le transport est soumis à tarification obligatoire ou tarification de référence.

2-5La réalisation du transport

2-5-1-La préparation de la marchandise

Comme dans tous les autres modes de transport, les marchandises destinées à être transportées par voie terrestre doivent être conditionnées, emballées et étiquetées selon les usages du commerce.

¹²BELLOTTI.J, *transport international de marchandises, 4^{eme} édition, 2012 .p152*

Chapitre I : Transport routier de marchandise

Le conditionnement (emballage commercial de la présentation) et l'emballage proprement dit (colis, palettes, conteneurs) incombent toujours à l'expéditeur.

Le transporteur, quant à lui, n'est responsable que de l'arrimage des colis, palettes et conteneurs¹³.

2-5-2-Le chargement

Le chargement peut être réalisé soit sous la responsabilité de l'expéditeur, soit sous celle du transporteur, selon la convention des parties.

Le chargement est un acte matériel qui précède l'acte juridique de prise en charge.

2-5-2-1-La prise en charge

Le moment de la prise en charge de la marchandise par le transporteur doit être connu avec précision, car il est le point de départ de son obligation de résultat (voir le code de commerce)

2-5-3-Le transport

2-5-3-1-Les délais

Le transport doit s'effectuer en respectant les délais conventionnels ou contractuels. De nombreux incidents peuvent perturber le transport proprement dit ou causer des pertes et avaries de la marchandise.

2-5-3-2-Les empêchements au transport

L'opération de transport peut être interrompue momentanément ou définitivement pour de très nombreuses raisons : grèves, situation météorologique, pannes diverses, etc.

Dans ce cas le transport doit :

- Prendre des mesures conservatoires non seulement en ce qui concerne la marchandise, mais également en ce qui concerne les intérêts de son client ;
- Avertir aussitôt son client afin de recevoir ses instructions face à la situation constatée.

¹³BELLOTTI.J, *transport international de marchandises*, 4^{ème} édition, 2012 .p141

Chapitre I : Transport routier de marchandise

2-5-4-La phase finale du transport

2-5-4-1La livraison

La livraison est l'acte juridique par lequel le transporteur se libère de la responsabilité liée à la prise en charge de la marchandise.

Elle doit être faite au lieu indiqué sur le contrat. Ce lieu diffère selon le mode de transport utilisé.

Le transporteur peut avoir pour mission de ne livrer la marchandise que contre paiement de son prix. Il s'agit alors d'une « livraison contre remboursement ».

2-5-4-2-Le déchargement

Le déchargement est l'acte matériel concrétisant la livraison.

L'opération de déchargement incombe au transporteur ou au destinataire selon le mode de transport route ou rail. Cette opération doit être faite dans les délais convenus. Elle met fin au contrat de transport.

2-5-4-3-La réception

La réception est l'acte juridique par lequel le destinataire accepte la livraison de la marchandise.

La réception est concrétisée par un émargement sur le document de transport propre au mode de transport utilisé.

Il est recommandé d'apposer une signature lisible et si possible un cachet de l'entreprise.

Cet émargement est une « décharge » qui libère le transporteur de sa responsabilité.

Au moment de la livraison, une vérification peut être effectuée par le destinataire ou également par expert nommé par le président du tribunal de commerce.

En cas de constat de perte partielle, dégâts ou avaries, le destinataire ou son représentant peut émettre des « réserves ».

Les réserves doivent être motivées, précises et prouvées. Elles peuvent être faites sur tout document de transport.

Après l'émission des réserves, le destinataire doit veiller sur la marchandise, ne serait-ce qu'en vue d'une expertise éventuelle.

Pour préserver ces droits, il doit envoyer, dans les trois jours, une <<protestation>>, par lettre recommandée ou exploit d'huissier.

Chapitre I : Transport routier de marchandise

En cas de respect des formalités il y a forclusion, c.-à-d. Fin de non-recevoir du transporteur, contre lequel toute action est alors éteinte

Le Code de commerce prévoit que toutes les actions nées du contrat de transport sont prescrites après un délai d'un an (prescription annale).

La prescription de droit commun en matière commerciale est de dix ans.

Si la vérification montre que la marchandise a subi des dommages compromettant son usage habituel, le destinataire peut la refuser. Dans ce cas, il y a « empêchement à la livraison ».

2-5-4-3-1-Les empêchements à la livraison

Il y a le empêchement à la livraison lorsque :

- La marchandise, alors en « souffrance », ne peut être remise au destinataire désigné qui est soit absent, soit inconnu, soit fait l'objet d'une recherche ;
- Le destinataire constate que les marchandises sont avariées ou arrivent tardivement et qu'il refuse d'en prendre livraison. Les marchandises sont alors « laissées pour compte ».
- L'immobilisation de véhicule chez le destinataire est supérieure à vingt-quatre heures décomptées

Section N° 3 : Identification du secteur de transport

3-1-Les différents modes de transport

Les systèmes de transport terrestre rassemblent deux modes principaux : la route et le rail.

3-1-1-Le transport routier

La route est le grand vainqueur de la concurrence intermodale. Il existe une large gamme de services qu'elle est la seule à assurer dans des conditions économiques efficaces. Sa croissance spectaculaire s'explique par les nombreux facteurs techniques, économiques, psychologiques, etc., mais il faut souligner que c'est le facteur technique qui marque le succès du mode, et plus particulièrement, la qualité de souplesse et d'adaptation aux progrès techniques. Il peut assurer plusieurs opérations : transports de personnes, transports de marchandises, transports urbains, transports de rase compagnie, sur des distances courtes, moyennes et longues avec des unités de charges allant jusqu'à 25 tonnes.

Chapitre I : Transport routier de marchandise

3-1-1-1-L'avantage du mode de transport routier

- Un service possible du port à port sans rupture de charge et un délai court
- Minimiser les délais de livraison

3-1-1-2-Les inconvénients

- L'insécurité
- Contrainte climatique

3-1-1-3-Les axes traités sont

- La réglementation internationale
- La documentation
- La tarification

3-1-2-Les transports ferroviaires

Le transport par rail fut au cœur de l'ère industrielle, jouant un rôle central dans le développement économique des pays d'Europe occidentale, d'Amérique du Nord ainsi que le Japon. Le rail fut la première grande innovation en technologie de transport terrestre et a fourni une impulsion à une série d'importantes mutations en matière d'affrètement et de mouvements de passages. Le rail s'est implanté différemment selon le contexte géographique. Le transport par rail est très flexible en ce qui a trait aux véhicules ; il en existe une variété affectée à différents usages. Cette flexibilité est toutefois minée par la fixité des lignes ferroviaire ainsi que par une distance standard séparant les deux rails d'une voie.

3-1-2-1-Les avantages du mode de transport par fer

- La vitesse.
- Respect de délai en adaptation on long distance.
- Un tonnage plus important.
- Réalisation de porta port.

3-1-2-2-Les inconvénients

- L'insécurité.
- Inadapté à court distance
- Rupture de charge

Chapitre I : Transport routier de marchandise

3-1-2-3-Les axes traités

- La réglementation
- La tarification
- La documentation

3-2-Les types de transport

3-2-1-Les transports homogènes

Le transport est homogène lorsque tous les transporteurs sont soumis à un même régime juridique.

Exemple : Un déplacement de marchandises réalisé par plusieurs transporteurs routiers, sous le même document de transport (lettre de voiture), constitue un transport homogène.

3-2-2-Les transports combinés

Les transports sont combinés lorsque les transporteurs concernés sont soumis à des régimes juridiques différents.

Exemple : un déplacement de marchandises réalisé par les transporteurs routiers, une partie relevant d'une convention internationale ; l'autre du régime national, et transport combiné.

3-2-3-Les transports mixtes

Les transports sont mixtes lorsque le déplacement de marchandise nécessite le recours à plusieurs modes de transport.

Exemple : le pré acheminement en camion, suivi d'un transport principal par train, est un transport mixte.

3-2-4-Les transports mixtes superposés

Les transports sont mixtes superposés lorsqu'un moyen de transport est chargé sur un autre moyen de transport.

Exemple : un camion chargé sur un navire constitue un transport mixte superposé

3-2-5-Les transports multimodaux

Les transports sont multimodaux ou intermodaux lorsque le déplacement de la marchandise est effectué en vertu d'un acte de transport et par au moins deux modes de transport différents. Le

Chapitre I : Transport routier de marchandise

cas le plus usuel couvre la situation suivante : réacheminement, transport principal et post-acheminement

3-3-Le rôle et les enjeux du transport routier de marchandises

3-3-1-Le rôle du transport terrestre

Indubitablement, le transport joue un rôle capital au sein de l'économie de par son omniprésence dans la chaîne de production, et ce, à toute échelle géographique. Le transport se conçoit comme une composante intégrale du cycle de production-consommation.

Le bon fonctionnement des activités de production et du marché - concurrence entre producteurs, division des tâches tant au plan national qu'international entre les divers facteurs de production et entre les différentes localisations - se heurte à l'obstacle de la distance, contrainte spatiale que seul le transport permet de surmonter.

En réduisant cet obstacle majeur qu'est la distance, c'est-à-dire en abaissant le coût du déplacement physique des biens et des personnes, le transport, comme le commerce auquel il est intimement lié, permet l'expansion des échanges, étend les activités de production et contribue à la création des richesses. Il est donc créateur d'utilités et constitue, au sens économique, une activité de production.

Le lien entre les transports et le développement économique fait l'objet d'un débat depuis de nombreuses années. L'idée selon laquelle les transports sont non seulement nécessaire à la croissance économique, mais constituent l'un des principaux moteurs est cependant largement répondu.

Dans ce qui suit, nous résumons le rôle de transport dans trois grands points :

- Dans la croissance économique
- Dans l'amélioration de l'efficacité des entreprises
- Et enfin son rôle dans le marché du travail.

3-3-2-Les Enjeux du transport routier de marchandises

Les enjeux et défis se situent, dans un contexte d'évolution rapide que connaît le secteur tant sur le plan des transformations du marché des transports de marchandises (impacts de l'internationalisation de l'économie, des technologies de l'information, etc.) que des changements au rôle joué par les gouvernements (réforme, déréglementation, etc.).

Chapitre I : Transport routier de marchandise

Les enjeux spécifiques que soulève ce secteur sont d'ordre économique, social, environnemental et sécuritaire. Ces enjeux constituent les grandes préoccupations gouvernementales auxquelles les interventions de l'État devraient répondre.

3-3-2-1-Du point de vue développement économique

Le transport des marchandises est d'une importance vitale pour l'économie. En matière de la contribution au développement économique, le secteur de transport de marchandises relève plusieurs enjeux de compétitivité et d'efficacité. À ce titre, le transport doit être apte à offrir des services de transport répondant aux besoins, des services de qualité et à moindre coût, et à le maintenir et à créer des emplois directs et indirects, qui contribuent au dynamisme économique

L'État doit réserver à cet aspect un grand intérêt, notamment en matière des politiques et de la réglementation du secteur dans le but d'assurer un bon encadrement économique à savoir :

- L'allègement du fardeau réglementaire et administratif, en éliminant les obstacles réglementaires et en harmonisant les normes qui répondent aux besoins des expéditeurs et transporteurs.
- Le développement des ressources humaines notamment la qualification de la main d'œuvre à partir de l'offre des formations qui pourraient répondre à l'évolution du secteur à l'amélioration de la compétitivité et de la productivité des entreprises du secteur, et la préservation du patrimoine routier.
- Le développement d'un système de transport multimodal intégré. Des infrastructures et une industrie des transports qui soutiennent la logistique des entreprises.
- L'implication de plusieurs ministères, par leurs responsabilités sectorielles envers les usagers de services de transport (industries, commerces, ressources naturelles, agriculture, etc.), ont à tenir compte de problématiques de transport dans la réalisation de leur mission.

3-3-2-2-Du point de vue social

Les rémunérations sont assez faibles en moyenne, au regard de l'importance des heures travaillées. La rentabilité des entreprises de transport routier de marchandises est également assez faible en général. Au-delà des difficultés que peuvent connaître employeurs, artisans et salariés, ces difficultés sociales ressortent fréquemment dans des crises qui peuvent être préjudiciables à l'ensemble de l'économie, et qui font du transport routier de marchandises un secteur sensible.

Chapitre I : Transport routier de marchandise

3-2-3-Du point de vue de la sécurité

La sécurité demeure parmi les grands enjeux soulevés par le transport routier de marchandises. En effet ce dernier se déroule directement sur la route ; où les risques d'accidents se présentent à tout moment. Pour assurer un transport sécuritaire, l'État doit définir un système de contrôle qui s'appuie sur la responsabilisation de tous les acteurs de la chaîne de transport et mise autant sur l'inspection en entreprise que sur le contrôle sur route. En outre elle doit mettre en œuvre des normes techniques assurant un haut niveau de sécurité, et réaliser des aménagements aux infrastructures routières qui rendent plus sécuritaire la circulation des camions.

3-4-Les risques du transport routier

Le conducteur effectue 9 tâches, et chaque tâche comporte des risques pour lui.

3-4-1-Prise du véhicule

3-4-1-1-Risque d'accidents

- Chute de hauteur.
- Accident dû au stress.
- Accident de plain-pied.

Et cela arrive dans le cas où les équipements spécifiques du véhicule ne sont pas identifiés, où le tour du véhicule n'a pas été fait, et dans le cas où les pneus et la fermeture des portes n'ont pas été vérifiés.

Renversement et écrasement du conducteur par un tiers dans le cas où il conduit sur la zone de prise de véhicule.

3-4-2-Attelage

- Chute de hauteur.
- Renversement et écrasement du conducteur par un tiers.
- Chute de plain-pied.
- Ecrasement du conducteur par départ en roue libre du véhicule, due à la circulation autour du véhicule pour atteler, monter et descendre.
- Ecrasement du conducteur entre véhicule, tracteur et remorque, par mouvements intempestifs du véhicule dus au fait de brancher les flexibles et atteler une remorque en manque d'air.

Chapitre I : Transport routier de marchandise

- Chocs aux épaules, lombalgies, lumbagos, TMS, causés par beaucoup d'efforts et de nombreuses ouvertures de la sellette pour les tracteurs se déplaçant sous la remorque.

3-4-3–La mise à quai

- Le conducteur effectue fréquemment des manœuvres et descend du véhicule, ce qui le met en danger de :
 - Chute de hauteur.
 - Stress pour les conducteurs qui doivent veiller à ne pas écraser un tiers ou endommager le matériel.
- Ouvrir les portes de cabine et portes de remorques comporte des risques de :
 - Lombalgies.
 - Chocs ou écrasement lié à la chute de marchandises sur le conducteur.

3-4-4-Chargement / déchargement

- Ajuster la hauteur de la remorque par rapport au quai comporte des risques d'écrasement du conducteur par un tiers et de chute de plain-pied.
- Chute de hauteur et lombalgies au moment de bâcher et débâcher ;
- TMS dû à des mouvements répétés et à des charges lourdes qui entraînent de nombreuses manutentions manuelles, coupures, chute de hauteur, agression lors des livraisons des charges, chargement et déchargement.
- Réaliser des manutentions mécanisées dues aux renversements ou écrasement par défaut de maîtrise de l'équipement.
- Risque d'écrasement par chute de la remorque au moment de la dételer, ou poser un tréteau de soutien de remorque en l'absence de tracteur.
- Risques liés aux produits transportés (nature des produits).

3-4-5-Arrimage, sanglace, calage

Utiliser en hauteur es moyens de calage, et fixer la marchandise sur la remorque et dans le véhicule pour prévenir de son renversement, comporte un risque de chute de hauteur et TMS.

Chapitre I : Transport routier de marchandise

3-4-6-Départ du quai

Chute de plain-pied et chute de hauteur au moment de fermer les portes.

3-4-7-Activité de conduite

- Risque d'accidents liés à :

- Une organisation insuffisante des déplacements.
- Une gestion inadaptée, un défaut de maintenance de la flotte des véhicules.
- Communication pendant le déplacement.
- Manque de compétences, d'attention somnolence.
- Agression.

- Agir sur une panne de matériel comporte le risque de sur accidents dus aux pannes, aux éclatements pneumatiques ...

3-4-8-Arrivée chez le client

- Trouver l'adresse du client est stressant.

- Le conducteur qui se rend à l'accueil de l'entreprise à livrer risque de se heurter ou de se renverser suite à collision.

3-4-9-Maintenance de premier niveau

Vérifier les niveaux, les pneus, l'éclairage et rendre compte des défaillances et anomalies comportent des risques de chute de plain-pied et chute de hauteur.

L'activité administrative des étapes 4, 8 et 9 sont sources de stress.

Section N° 4 : L'activité du transport routier en Algérie

4-1-Un diagnostic sur l'activité de transport en Algérie

Dans cette section nous proposerons un diagnostic de l'activité de transport en Algérie. Pour ce faire, nous procéderons à une présentation générale de l'activité de transport de marchandises qui révèle la structure de l'offre de cette activité.

Ce diagnostic nous permettra donc de mettre en lumière la situation du réseau routier, puis les opérateurs de transport et enfin, les forces et faiblesses de ce secteur.

4-2-Les infrastructures de transport routier en Algérie

L'infrastructure est le support physique de l'activité de transport de marchandises. Un bon déroulement du processus de transport exige la disponibilité d'une infrastructure qui présente des caractéristiques physiques et opérationnelles performantes permettant une fluidité efficiente du transport et, donc, des échanges commerciaux.

Cette partie répond sur cette problématique, en essayant de présenter le réseau routier et autoroutier national, tout en insistant sur deux critères essentiels à savoir la qualité de la route et le maillage routier.

4-2-1-Présentation du réseau routier national

Le transport routier est le mode prédominant tant pour le transport de personnes que pour les marchandises. Il assure près de 90 % des échanges¹⁴.

La quasi-totalité des activités économiques et des agglomérations est desservie par le réseau routier qui révèle une densité contrastée. Ainsi on marque une densité très élevée le long de la bande côtière, assez lâche dans les hauts plateaux et réduite en nombre restreint d'axes dans le sud.

La politique actuelle du secteur des travaux publics s'attèle chaque année à réaliser des actions qui permettent la sauvegarde et la préservation du patrimoine routier existant, d'une part, et d'autre part à développer des projets structurants, qui visent à mettre en valeur de manière cohérente le territoire.

On remarque que le réseau routier a marqué une forte évolution en termes d'amélioration de sa qualité, ainsi on enregistre aujourd'hui près de 80 % de routes en état acceptable qui correspond à un linéaire d'environ 905 286 kms¹⁵.

Les autoroutes constituent un défi majeur pour l'État, pour ramener son patrimoine routier au même rang des réseaux des pays développés. L'Algérie, a marqué sa volonté en la matière et a tracé un programme autoroutier riche qu'elle compte l'achever d'ici 2025.

Les paragraphes qui suivent prennent en détail ces programmes autoroutiers définis dans le cadre du schéma autoroutier national.

¹⁴www.mtp.gov.dz/directiondesroutes

¹⁵Idem

Chapitre I : Transport routier de marchandise

4-3-Les forces et les faiblesses du secteur routier de marchandises

4-3-1-Les force du secteur

Le diagnostic de l'organisation et le fonctionnement du secteur a mis en évidence plusieurs constats qui peuvent être présentés en termes de «forces et de faiblesse » de façon synthétique comme suit :

- Le marché de transport routier de marchandises est satisfaisant en terme quantitatif : 185 000 opérateurs, disposant d'un parc de 1 363 272 de véhicules de marchandises d'une capacité de charge utile de 1 299 855 tonnes¹⁶.
- Le grand nombre de petits transporteurs et des véhicules de transport (mais largement amortis) favorisent la fixation des prix de transport à des niveaux faibles et les coûts d'immobilisation sont très bas. Ceci contribue à l'amélioration de la compétitivité au sein de ce secteur.
- L'abondance de l'offre s'accompagne d'une grande flexibilité : les transporteurs se repositionnent rapidement et suivent la demande.
- Le secteur fournit de nombreux emplois de chauffeurs. Il est possible de dire que le secteur contribue à la lutte contre le chômage notamment à partir des nouveaux dispositifs de l'emploi qui encouragent les jeunes à acquérir des véhicules pour transporter des marchandises.
- Le secteur offre des opportunités d'investissements à de nombreux particuliers qui ne disposent que d'un capital modeste.
- La disponibilité d'un parc de véhicules offrant une charge utile très importante et des véhicules très diversifiés répondant ainsi à la demande du marché.

4-3-2-Les faiblesses du secteur

Le cadre réglementaire du secteur souffre d'un vide juridique. Les lois ne sont pas adaptées à la réalité des choses ce qui provoque une absence de leur réalisation sur le terrain. Sur le plan institutionnel, plusieurs lacunes s'imposent : une absence des services d'appui, notamment la police relevant du ministère des Transports qui doit assurer le contrôle des transporteurs ; l'absence de ressources et de compétences permettant aux collectivités locales la prise en charge des missions qui leur sont dévolues en matière d'organisation des transports (plan de transport, plans de circulation, gestion des réseaux de transport urbain) et de la réalisation des

¹⁶Ces constats sont résumés principalement des entretiens réalisés avec les responsables des directions des transports.

Chapitre I : Transport routier de marchandise

infrastructures d'accueil. En outre, l'existence d'opérateurs disposant d'un seul véhicule, opérant par des méthodes de travail artisanales sans perspective de développement à moyen et long termes ; s'ajoute à cela, l'absence de la formation des opérateurs de transport et de leur personnel dans leur domaine d'activité, et les faibles préoccupations de l'État en termes d'encadrement de l'activité ont engendré la non-qualification et le non-professionnalisme associés à une méconnaissance totale de la réglementation.

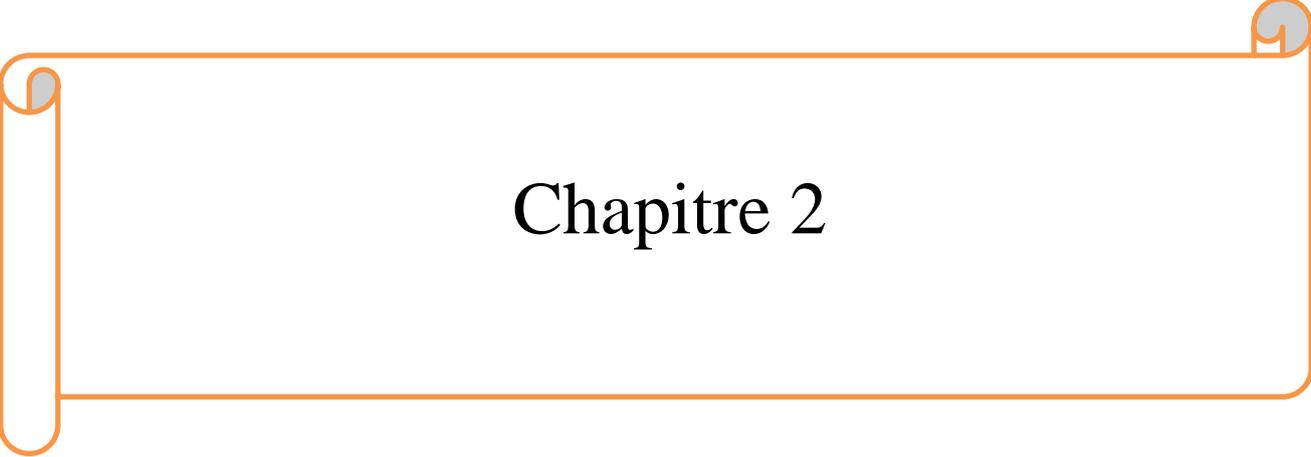
Aussi, la difficulté d'organisation de l'activité des transports routiers et la mauvaise prise en charge des usagers du fait de l'insuffisance des infrastructures d'accueil et des aménagements et de commodités nécessaires à son bon fonctionnement; enfin, la relation entre les acteurs est très fragile, elle est limitée par des inerties organisationnelles qui n'autorisent pas l'exercice de la liberté contractuelle des parties et empêchent l'évolution vers plus d'efficacité des structures (entreprises et structures régulatrices ou organisatrices) des outils (modernisation du parc) et des hommes (formation des conducteurs et de gestionnaires)

Chapitre I : Transport routier de marchandise

Conclusion

Le transport de marchandises n'est pas uniquement un service qui consiste à déplacer les marchandises d'un endroit à un autre mais, un processus et un facteur qui intervient dans la production d'autres biens.

Au cours de toutes les sections de ce chapitre, nous avons vu le rôle et l'importance du secteur de transport routier et le contrat qui relie l'entreprise et le récepteur de marchandises dans une économie basée sur les échanges. Cette importance lui confère un intérêt et une préoccupation majeure dans les politiques de l'Etat en vue d'une recherche permanente pour l'améliorer et le développer pour qu'il puisse remplir ses fonctions de moteur de développement dans la société.

A decorative orange border that resembles a scroll, with rounded corners and a vertical strip on the left side. The text "Chapitre 2" is centered within this border.

Chapitre 2

Chapitre 2 : L'activité portuaire

Introduction

Le dynamisme d'un port repose sur une bonne localisation géographique et sur la compétitivité des activités portuaire qu'il offre.

Dans ce deuxième chapitre l'activité portuaire et au centre de notre étude, celle-ci comprend dans la première section des généralités sur les ports, dans la deuxième on va traiter le cadre règlementaire et organisationnel. Ensuite, dans la troisième section on va parler de l'activité portuaire en Algérie et enfin la dernière section on se penchera à l'activité du port de Bejaia.

Section N°1 : Généralité sur les ports

1-1-Définition d'un port

A la question «Qu'qu' un port ? » André Vigarié¹⁷, répond : « un port est une aire de contact entre deux espace organise pour le transport de marchandises et de voyageurs.

Deux espaces : terrestre et maritime, le port en étant lui-même un troisième qui assure la transaction organisés pour la circulation, cela signifie :

- Structurer par des équipements, voie de terre et de mer et pour le port, bassins, et quais.
- Animes par des flux de marchandises qu'il est possible d'attirer avec plus ou moins d'efficacité.
- Utiliser selon divers modes d'usage des instruments, politique routière, politique des armements, politique portuaire ».

D'autres auteurs ont donné les définitions¹⁸ :

- LE Clere : « Un port est un lieu aménagé sur la côte pour permettre aux navires de faires des opérations commerciales à l'abri de la mer et du larges. »
- R.Rezenthel : «Le port est une entité géographiques et économiques qui n'est pas définit par le droit positif.»
- J.G Baudelaire : « Un ensemble d'installation conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert des marchandises entre le navire de mer et les différents moyen de transport

¹⁷ Ports de commerce et vie littorale, André Vigarié, Hachette, 1979.

¹⁸L'organisation d'un système portuaire, " Cours du Certificat de Gestion Moderne des Ports ", CNUCED/Train For Trade, Genève, Septembre 2012.p7

Chapitre 2 : L'activité portuaire

1-2-Classification des ports

On peut classer les ports selon des nombreux critères, ainsi que le fait par exemple mode vagueras Gonzalez dans son ouvrage « Corso de explotación y dirección de puertos »

Deux types de critère sont amplement suffisants : ceux qui sont base sur les caractéristiques naturelles et physiques, et ce qui tiennent en compte des fonctions remplis par les ports.

1-2-1-Classification selon les caractéristiques naturelles

On distingue deux modelés :

- Les ports naturels.
- Les ports artificiels.

Un port artificielles est un port qui peut être crée à l'intérieur des terre, en creusant les plan d'eaux nécessaires par dragage, il peut être gagné sur la mer, en construisant des digues Quais terre plaines par apport des matériaux.

Nombres des ports sont mixtes, car ils combinent ces deux possibilités.

Un port naturel peut être un port maritime, fluvial ou lacustre. Ce peut être un port d'estuaire ou un port fluvial éloigné de la mer. Ce peut être un port marée ou non.

1-2-2-Classification selon les fonctions

On distingue les ports polyvalents et les ports spécialisés.

Parmi les ports spécialisés on citera :

- Les ports minéraliers.
- Les ports céréaliers.
- Les ports pétroliers.
- Les ports conteneurs etc.

On distingue également les ports selon leurs fonctions et leurs importances économiques :

- Les ports d'intérêt local.
- Les ports d'approvisionnement.
- Les ports de transbordement.
- Les ports de transit, qui alimentent des pays enclavés.
- Les ports industriels intègres dans un complexe industriel.

Un port de commerce et qualifie de port :

- International si la zone qu'il dessert (hinterland) concerne plusieurs Etats.
- National si son hinterland couvre tout ou une grande partie du territoire de son Etat.

Chapitre 2 : L'activité portuaire

- Régional ou local si cet hinterland ne concerne qu'une faible partie du territoire national.

1-2-3-Classification de la CNUCED

La CNUCED a proposé une classification basée sur l'ensemble des prestations fournies par la place portuaire, pour le développement des échanges et du pays, ce sont les ports de première, deuxième et troisième génération¹⁹.

1-2-3-1-Les ports de la première génération

Jusqu'aux années soixante, les ports étaient essentiellement des interfaces entre le maillon terrestre et maillon maritime du transport de marchandises. Leur rôle était alors axé sur le chargement et le déchargement des navires, le stockage et la livraison des marchandises.

Cette façon de voir les choses subsiste à l'heure actuelle, le rôle des ports est figé et limité. De ce fait, il y a tendance à restreindre les activités portuaires au strict minimum. Les investisseurs sont concentrés dans l'acquisition d'infrastructures sans se soucier de ce que devient la marchandise une fois qu'elle est livrée au chargeur.

De tels ports occupent souvent une position de monopole, les besoins des utilisateurs ne sont guère pris en compte. Les intérêts du secteur commercial et du transport sont rarement pris en considération, la promotion commerciale des services portuaires est limitée.

Le port se considère comme un « fief indépendant », et la municipalité où il est implanté le considère de même. L'un est l'autre cherchent rarement à coopérer et leurs plans de développement sont exécutés sans concertation.

Les opérateurs n'agissent pas de concert au niveau commercial mais chacun agit de son côté.

1-2-3-2-Les ports de la deuxième génération

Dans un port de seconde génération, les autorités de tutelle et les prestataires de services portuaires ont une approche globale des fonctions du port. Le port est considéré comme un centre de services dans le domaine des transports, de l'industrie et du commerce. Il peut aussi mettre en œuvre et offrir à ses utilisateurs des services industriels ou commerciaux qui ne sont pas directement liés aux activités traditionnelles de chargement/déchargement, mais qui

¹⁹L'organisation d'un système portuaire, " Cours du Certificat de Gestion Moderne des Ports ", CNUCED/Train For Trade, Genève, Septembre 2012.p 9

Chapitre 2 : L'activité portuaire

le sont indirectement grâce aux facilités logistiques offerts par le port. La politique portuaire, la réglementation et les stratégies de développement sont élaborées d'une manière plus ambitieuse. Il en résulte une extension du champ des activités du port aux services commerciaux ou autres services tels que l'emballage et le marquage des produits. Des installations industrielles sont implantées à l'intérieur de la zone portuaire.

Le port peut donc se développer et s'étendre vers l'arrière-pays, avec toutes sortes d'industries. Les ports de la deuxième génération sont non seulement des centres de transport mais aussi des centres industriels et commerciaux. Ils sont apparus au cours des années 60, avec l'accroissement des importations de matières premières dans les pays industrialisés et leur nouvel essor industriel.

1-2-3-3-Les ports de la troisième génération

Ces ports sont apparus dans les années 80 principalement en raison de l'extension au niveau mondial de la conteneurisation et de l'inter mondialisme. Conjoncture à l'exigence croissante du commerce international.

1-3-Rôle et l'importance du port

Traditionnellement la dynamique des places portuaires s'analyse selon deux perspectives distinctes et complémentaires relatives au fondement des théories macro et micro-économique constitue à considérer les ports comme un élément déterminant du développement économique mondial et a fortiori national.

Dans ce cadre d'analyse traditionnellement trois rôles principaux est assignés aux ports :

-En tant que nœud déterminant du système de transport des ports favorisent le développement du commerce extérieur. En effet le niveau de performance du port fait varier le prix global des exportations et importation.

-L'existence d'un port constitue parfois un facteur d'attraction déterminant pour les firmes à la recherche d'un site d'implantation et contribue, en conséquence au développement industriel local et national.

-Enfin, « la création ou le développement d'un port dans certaines régions est également un instrument privilégié d'aménagement du territoire par la diminution du coût de transport correspondant à la création ou le développement de ce port qui peut également s'analyser comme un raccourci des distances de transport » Autant d'éléments qui soulignent « L'importance des ports dans l'économie nationale » et qui justifient l'attention particulière des différents états et les investissements que leurs gouvernements concèdent.

Chapitre 2 : L'activité portuaire

1-4-Types de ports

Selon localisation de ces ports, on distingue les ports maritimes, lacustres, fluviaux et à sec.

1-4-1-Ports maritimes

Ils sont situés sur la côte d'une mer ou d'un océan ; ce sont souvent les ports principaux pour un pays ayant une façade maritime, accueillant les plus grands tonnages. Ces ports ont besoin de davantage de protection contre les vagues et le vent en raison de leur exposition. Selon l'ESPO ; dans les ports maritimes européens, passent chaque année environ 3,5 milliards de tonnes de fret, et environ 350 millions de passagers (chiffres 2007). Les ports maritimes manient presque tout le fret impliqué dans le commerce extérieur et la moitié de celui impliqué dans le commerce intérieur.

De nombreux ports maritimes sont traditionnellement implantés en fond d'estuaire ou de ria, 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 de l'étroitesse des chenaux navigables permettant de remonter les estuaires, d'où la naissance d'avant-ports, souvent ports en eau profonde, situés le plus souvent à l'entrée de l'estuaire ou en côté du delta, qui peuvent accueillir les navires de grande taille et d'important tirant d'eau, en particulier les navires pétroliers et minéraliers, mais aussi les porte-conteneurs, les cargos, etc. Souvent au début simple annexe du port de fond d'estuaire, l'avant-port est devenu souvent plus important que le port traditionnel, sauf lorsque le port traditionnel a réussi à garder dans un organisme portuaire unique le contrôle de son ou ses avant-ports au prix d'une « marche vers la mer » de ses équipements portuaires modernes et de ses zones industrielles portuaires.

1-4-2-Ports fluviaux

Les ports fluviaux, ou ports intérieurs, sont situés sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal. Ils peuvent intégrer la démarche Eco-port. Ils sont souvent aménagés sur un bras mort, une dérivation ou un élargissement naturel du cours d'eau afin d'éviter que le courant ne gêne les activités portuaire ; certains ports fluviaux sont créés artificiellement en creusant la terre

Chapitre 2 : L'activité portuaire

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 ; on peut donc les considérer comme des ports maritimes au vu de leur trafic. La distinction peut devenir difficile à proximité de l'embouchure.

1-4-3-Ports lacustres

Ils sont situés en bordure d'un lac. S'ils ne sont pas soumis aux aléas des marées, les vagues peuvent poser problème sur les grandes étendues d'eau. Les ports lacustres comprennent les petites marinas, mais également des ports de commerce, comme sur les Grands Lacs nord-américains.

1-4-4-Ports à sec.

Relativement récents (apparus dans les années 1960 aux États-Unis), les ports à sec permettent le stockage à terre de petites unités telles que les voiliers de plaisance et les yachts. Ces « ports » sont situés à proximité d'un port de plaisance ou au moins d'une cale de mise à l'eau.

L'expression « Ports secs » :

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 » s'entend d'un lieu donné situé à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution de marchandises, ayant des fonctions correspondant à celles d'un port maritime, et comprenant des services de dédouanement. Les fonctions rattachées à un port maritime que l'on pourrait s'attendre à retrouver dans un port sec supposent des installations pour la manutention de conteneurs (voire de marchandises en vrac) ; des liaisons avec les infrastructures intermodales ; un regroupement géographique de sociétés et d'organismes indépendants s'occupant du transport de marchandises (tels que transitaires, expéditeurs et transporteurs) ; et la fourniture de services connexes (entre autres, inspections douanières, paiement de taxes, entreposage, entretien et réparation, et liaisons bancaires au moyen des technologies de l'information et de la communication

Chapitre 2 : L'activité portuaire

Section N°2 : Le cadre réglementaire et organisationnel de l'activité portuaire

2-1-La réglementation du droit maritime sur le transport des marchandises

Le droit maritime a élaboré une réglementation relative au transport des marchandises. Par le contrat de transport de marchandises, le transporteur s'oblige à déplacer sur une relation définie une marchandise déterminée. Il va la « prendre en charge » et la « livrer » à l'arrivée. Ces expressions ne signifient rien dans le contrat d'affrètement. Le transporteur sera automatiquement responsable si la marchandise, à l'arrivée, est livrée en moindre quantité ou en plus mauvais état qu'à la prise en charge. Pour se libérer, le transporteur doit faire la preuve de l'une des causes d'exonération prévues par la loi française de 1966, à l'imitation de la convention de Bruxelles de 1924 : faute nautique du capitaine ou de l'équipage, vice propre de la chose, vice caché du navire, incendie, grève ou lock-out... Ces causes sont assez nombreuses et libèrent le transporteur maritime là où un débiteur d'obligation de résultat ne le serait pas suivant le droit commun. Mais ce système est impératif et la convention des parties ne saurait l'améliorer au profit du transporteur (art. 27 et 29). Lorsque sa responsabilité est engagée, le transporteur maritime n'est pas tenu de réparer tout le dommage. Sauf en cas de dol ou si le chargeur a fait une déclaration de valeur, son devoir de réparation ne dépassera pas 3 700 francs par colis ou par unité (francs 1980).

Le transporteur qui prend en charge une marchandise donne un reçu appelé connaissement. Les fonctions de ce titre sont nombreuses : il fait d'abord foi de la prise en charge et, si le connaissement est « embarqué », de la mise à bord. Les connaissements, toujours rédigés sur des imprimés établis par les transporteurs, détaillent au verso les « conditions générales de la compagnie » et, de la sorte, constituent la preuve des clauses du contrat. Enfin, une longue pratique a fait du connaissement un titre représentatif des marchandises qu'il décrit, si bien que la détention du titre équivaut à la possession de la marchandise. Cette pratique, propre au droit maritime, facilite la vente des marchandises en mer et le crédit documentaire.

Dans l'intérêt des tiers (acheteurs et banquiers) mais aussi dans l'intérêt des chargeurs, la loi a reconnu le connaissement comme un titre sûr. Elle a prohibé les clauses par lesquelles le transporteur ruinait la valeur du connaissement (clauses « poids inconnu », « quantité non vérifiée », etc.) et prescrit que le transporteur devait délivrer un connaissement net, sans réserves, sauf s'il n'a pas pu vérifier les indications relatives à l'état et à l'importance de la marchandise que lui a fournies le chargeur.

Chapitre 2 : L'activité portuaire

2-2-Les acteurs de la place portuaire

L'efficacité d'un port repose sur la cohérence de la répartition des fonctions entre les différents acteurs portuaires. On distingue plusieurs sphères liées à la régulation, aux opérations portuaires, à la cohésion de la place portuaire et aux activités marchandises liées au port :

2-2-1-Le consignataire

Le consignataire de navires et la personne physique ou morale qui est chargée, soit à titre permanent, soit à titre occasionnel, d'effectuer, au nom et pour le compte de l'armateur et ou du transporteur maritime, tant au port d'embarquement du navire qui lui est consigné c'est-à-dire adressé les opérations que le capitaine effectue lui-même²⁰:

- Il accomplit auprès de l'autorité portuaire, administrative ou autre les formalités qui incombent au capitaine.
- Il reçoit au port d'embarquement les marchandises à transporter.
- Conclue des contrats de manutention de remorquage et de pilotage.

2-2-2-Le transitaire

Le transitaire est un auxiliaire très important dans le commerce extérieur il intervient dans la chaîne de transport soit comme mandataire soit comme commissionnaire de transport²¹ :

- En tant que il est mandataire, il agit soit pour le compte du chargeur à l'embarquement, soit pour le compte du réceptionnaire au débarquement. Il a pour rôle de suppléer le chargeur ou le réceptionnaire.
- En tant que commissionnaire de transport, la mission de transitaire est d'organiser le transport de bout en bout. Il a la maîtrise totale des opérations et peut prendre dès lors les initiatives les plus larges.

2-2-3-Les douanes

Le passage portuaire implique impérativement l'intervention des services portuaires de douanes, étant donné le caractère de frontière maritime des ports de commerce. Les attributions des douanes sont d'ordre fiscal, économique, de la protection du consommateur et de lutte contre les grands trafics.

²⁰Sections 2et 3 du chapitre III, Livre deuxième de Code Maritime Algérien.

²¹ Cours de commerce maritime et contentieux (PLD), Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, 2003.

Chapitre 2 : L'activité portuaire

Ainsi, à l'import de réceptionnaire de cargaisons, cela consiste en la conduite et présentation en douane les marchandises en disposant le manifeste²². De la sorte, une marchandise est dite sous douanes lorsqu'elle a été présentée à la connaissance d'un bureau de douanes pour être dédouanée, c'est-à-dire donner une destination douanière à la marchandise.

2-2-4-l'autorité portuaire

Elle exerce au minimum une responsabilité sur le plan nautique de la sécurité et de la police. Ce pouvoir lui est confère par une autorité publique. Les compétences de l'autorité portuaire dépassent souvent ces simples fonctions pour s'étendre à la prise en charge de l'infrastructure et parfois, à des activités commerciales, des manutentions par exemple. Elle assure un rôle de régulation et de coordination da la place portuaire²³.

2-2-5-L'entreprise portuaire

Elle exerce une activité commerciale sur le domaine portuaire et offre des services aux navires ou aux marchandises. L'entreprise est un maillon dans la chaine de service portuaire. Les statuts des entreprises sont variés : entreprises à capitaux privés ou publics, coopératives, associations etc. elles exercent dans un cadre concurrentiel ou protégé parfois en raison de monopoles de fait (marche limite ouvert à un seul operateur) ou de droit (la profession de pilotage)²⁴.

2-2-6-La communauté portuaire

C'est l'ensemble des opérateurs portuaires associes dans l'intérêt commun du port. Cette communauté, animée par un organisme indépendant du port, est une force de proposition et de comme proposition. C'est un interlocuteur privilégié de l'autorité portuaire, elle constitue un instrument de cohésion entre des parties prenantes aux objectifs parfois divergent.

2-2-7-l'agglomération portuaire

C'est un ensemble encore plus large qui inclut la communauté portuaire, le tissu d'entreprises péri portuaires et les institutions locales ou régionales associées à la vie économique du port.

²² Document douanier qui récapitule toutes les marchandises embarquées ou débarquées lors d'une escale.

²³ Evolution de la gestion et de l'organisation des ports, Synthèse n° 13, ISEMAR, Janvier 1999.

²⁴ Les amendements de la loi 98/05 du 25 Juin 1998 modifiant et complément, l'ordonnance 76/80 du 23 Octobre 1976portant code maritime algérien(SMA).

Chapitre 2 : L'activité portuaire

Elle constitue un ensemble économique indispensable au port. L'impact du port sur une région et de plus en plus sensible, pour les grands projets d'aménagement par exemple²⁵.

2-3-L'organisation portuaire

La répartition des fonctions est très variable selon les ports. Elle dépend de facteurs historiques, géographiques, politiques et économiques.

L'activité du port s'organise en premier lieu autour de l'autorité portuaire qui a une responsabilité pour animer la place portuaire et promouvoir son développement. On considère plusieurs modèles d'organisation portuaire :

2-3-1-Le port dit «propriétaire foncier »

Propriétaire du domaine, il est responsable de sa valorisation auprès d'entreprises portuaires auxquelles il confie l'équipement et l'exploitation commerciale. Il définit les règles de concurrence entre opérateurs.

2-3-2-Le port dit « port outil »

Propriétaires des infrastructures et des outils il confie ces derniers en concession ou en simple location

2-3-3-1-Le port dit « port opérateur »

Propriétaire de l'ensemble du port qu'il exploite lui-même. Il offre également les services de manutention.

²⁵Evolution de la gestion et de l'organisation des ports, Synthèse n° 13, ISEMAR, Janvier 1999.

Chapitre 2 : L'activité portuaire

Section N°3 : L'activité portuaire en Algérie

3-1-La typologie des ports algériens

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

Quant au critère lié au trafic, il met en évidence une spécialisation par port. Néanmoins, un tel classement ne reflète pas exactement l'activité économique de chaque port car la valeur ajoutée à la marchandise à la cour de 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 général, il s'agit : Alger, Dellys, Oran, Annaba, Mostaganem, Djen-Djen, Ténès et Ghazaouet.
- Trois ports mixtes : Bejaia, Arzew et Skikda (ancien port).
- Deux ports spécialisés dans les hydrocarbures : Bethioua et Skikda (nouveau port)

3-2-L'avant pays des ports algériens

L'organisation du TM des différentes routes sur lesquelles l'avant pays repose, peut revêtir deux formes : celle d'une ligne régulière qui est le mode le plus utilisé, ce sont elles qui assurent la liaison avec les partenaires, la seconde forme est celle de tramping. Certains produits tels que les épices, le pétrole et le gaz qu'actuellement, ont spécialisés certaines routes, route des épices, route de pétrole, etc.

La politique protectionniste suivie par l'Algérie, après l'indépendance en matière de TM, 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 la main dure du gouvernement algérien sur le commerce extérieur avant 1994 ne permet pas aux compagnies maritimes de se diriger vers le port de leur choix.

La primauté des échanges avec la France demeure après l'indépendance jusqu'en 1970, où le taux de participation française dépasse celui de l'ensemble européen. Mais suite à la

Chapitre 2 : L'activité portuaire

dégradation des relations entre les deux pays en 1971 (la nationalisation des hydrocarbures²⁶ par l'Algérie) et la volonté de ce dernier de diversifier ses partenaires commerciaux. Cela a pour résultat la diversification de l'avant-pays et la naissance de nouvelles lignes maritimes. Ce qui fait la distinction entre deux zones d'activités, le premier est régional ou intra-maghrébine (L'UMA), et la deuxième internationale ou extra-maghrébine :

3-2-1-La zone intra-Maghrébine

Quant aux échanges avec le pays maghrébins, la faiblesse du commerce persiste est dû à la nature du système productif, la dépendance de l'Algérie aux hydrocarbures dans ses exportations, le Maroc à l'égard de phosphate et la Tunisie avec les services touristiques. Encore les contentieux frontaliers et autres, demeure longtemps envenimé la relation intermaghrébines (le conflit politique entre l'Algérie et le Maroc sur le Sahara) c'est un entrave pour la concrétisation du projet de coopération bilatérale. Les chiffre de tonnages échangés entre l'Algérie et les pays maghrébins, étaient de 0.5% à l'exportation et de 1.38% à l'importation entre 1960-1970, quel restaient trop loin en comparant avec l'union européenne. Dans le même sens la naissance en 1989 de l'UMA, n'a eu aucun impact sur l'espace portuaire maghrébin. Pour atteindre ses objectifs, l'UMA faudrait privilégie l'aspect économique à l'aspect politique et le secteur maritime peut être perçu comme un facteur d'intégration au sein de cette ensemble. En effet, les obstacles rencontrés par ces armements respectifs de ces pays peuvent favoriser la mise en place d'une politique maritime commune, pour l'exploitation commune de certaines lignes régulières, ainsi l'organisation des relations et des dessertes communes. Quant au cabotage intra-maghrébin, il pourrait 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 attend-il encore de nombreuses adaptations

3-2-2-La zone extra-maghrébine

Les exportations de l'union européenne comprennent, les produits manufacturés, une part importante de produits alimentaires qui ont connu un bond durant les dix dernières années, en importations de base essentiellement sur les hydrocarbures puis ensuite les minéraux. La

²⁶La nationalisation des hydrocarbures le 24 février 1974 qui avait marqué la fin d'un processus de recouvrement de la souveraineté nationale sur l'ensemble des richesses naturelles du pays.

Chapitre 2 : L'activité portuaire

principale route européenne se divise en deux grandes routes maritimes. La route « Gibraltar²⁷ Northern Rouge » et la route « intra méditerranée », reliant les façades maritimes européennes Sud aux ports algériens.

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 par Alger -Boston, Alger- Philadelphie, et avec le CANADA par Alger-Montréal.

3-3-Le système portuaire en Algérie

L'activité portuaire englobe toutes les activités qui sont liées à la réception des navires : leurs chargements, leurs déchargements, 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 considérer comme une base méthodologique de toute approches sur les ports maritimes, ce triptyques compose 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 responsable pour 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, richesse créée par le port) et spatial rayonnement du port à travers 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, Bejaia le rôle est international mais les marchandises n'ont pas la même valeur et ne créent pas la même richesse dans l'économie portuaire et le caractère polyfonctionnel est un argument portuaire²⁸.

²⁷ Gibraltar ; territoire britannique comprenant le cap rocheux, appeler le rocher de Gibraltar (autrefois calpe), la superficie de Gibraltar est de 5.8 Km²

²⁸ VIGARIE, A ; les pays en développement et la mère .Cahier de sociologie économique, le havre, 1979.

Chapitre 2 : L'activité portuaire

La notion du 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 le poids économique dans l'arrière-pays n'est pas aussi dense que celui des grands ports donc les arrière-pays suggère 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 est un pays socialiste, le caractère centralisateur politique et économique a la forte répercussion sur le transport. Les conditions de monopole et de contrôle renforcées par la bureaucratie ont eu pour conséquence que le port d'Alger, ou siège 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 sans planifiées par les pouvoirs public et c'est le port national notamment Alger qu'est choisi.

Par ailleurs dans notre cas, les ports évaluent dans un contexte différent de celui des ports d'un pays à économie libérale : 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. Alors que dans les pays libéraux.

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 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.

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 de réseau du transport terrestre constituent des limites. Cependant, celle-ci n'exclut 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 prétendre vendre ses services à des coûts raisonnables.

Chapitre 2 : L'activité portuaire

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 à ses limites. Il apparaît que l'application de ces concepts méthodologique ne peut trouver son origine que pour les ports des pays développés qui sont capable d'adapter une politique de conquête de marché et ceci dans le cadre d'une concurrence inter portuaire.

3-4-L'évolution et le cadre juridique de l'organisation portuaire en Algérie

3-4-1-L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie

En Algérie, l'analyse de la législation et de la réglementation des ports autonomes et plus précisément à la parution des décrets :

-N⁰63-442 du 5 novembre 1963 définissant le régime spécial des ports autonomes.

-N⁰63-443 du 9 novembre 1963 portant l'application du décret définissant les régimes spéciaux des ports autonomes. Pour mieux illustrer l'organisation des ports en Algérie, nous avons remarqué que cette organisation est passée par cinq phases :

3-4-1-1- La première phase :

Elle 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 pour la première mission.
- La chambre de commerce concessionnaire et ses adhérents pour les missions de gestion et de l'exploitation.

La distinction en termes d'intervention et d'attribution est commandée par le souci premier de ne confère à l'état et ses démembrements que les actions et en outre, ce souci s'explique par le fait que la durée de vie des infrastructures est telle qu'économiquement son amortissement ne peut revenir à une seule génération.

3-4-1-2-La deuxième phase

Elle 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 N⁰63-442 et N⁰63-444 de novembre 1963, les ports autonomes d'Alger (décret N⁰63-44 du 09 novembre

Chapitre 2 : L'activité portuaire

1963 portant modification du décret N°62-268 du 12 mars 1962 instituant le régime d'autonomie), d'Oran, d'Arzew (décret N°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.

3-4-1-3-La troisième phase

C'est l'ère de l'ordonnance N° 71-29 du 13 mai 1971 avec l'avènement de l'office nationale des ports (ONP) et de l'ordonnance N° 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 connu le jour.

La principale motivation apportée par ces textes à côté de l'ONP réside dans le fait que le nouvel établissement à caractère administratif. Durant cette phase est créée la société Nationale des Manutentions (SONAMA).

3-4-1-4-La quatrième phase

Cette phase s'inscrit dans le cadre de la politique de restriction des entreprises et obéit scrupuleusement aux objectifs qui l'ont régi. Cette phase se caractérise par le slogan «mettre un terme à la rupture de la chaîne de transport» ; par là même la notion de responsabilité.

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

3-4-1-5-La cinquième phase

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

-La loi 88-01 du 12 janvier 1988 portant loi d'orientation des entreprises publiques économiques (EPE).

-La loi 88-02 du 12 janvier 1988 relatives aux fonds de participation ;

3-4-2-Le cadre juridique

L'encadrement juridique sur lequel s'appuie la réforme de secteur portuaire est le nouveau dispositif législatif constitué par la loi 98-05¹⁹ 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 jusqu'à présent par une seule et même entité au niveau de chaque port (l'entreprise portuaire).

Chapitre 2 : L'activité portuaire

La réforme comprend :

La démonopolisation des activités portuaires commerciales et 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 évolueront ainsi dans un marché concurrentiel.

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 préservation des ouvrages et installations du domaine portuaire et des modalités de répression des infrastructures à ces règles.

3-5- Statuts et missions des autorités portuaires

Suivant les dispositions de la loi sus citée (loi 98-05) et notamment son article 891, les nouvelles autorités portuaires assurent toutes les missions de service public liée à l'entretien, au développement, à la gestion, la préservation et 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 pilotages et de lamanage. Désormais, le statu de ces autorités est défini comme un établissement public à caractère industriel et commercial, date 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 ports dont elle a la charge, le texte suscite précise aussi les missions fondamentales énonces précédemment et d'évoluer à l'autorité portuaire :

3-5-1-Entretien et développement

ces autorités auront à assurer l'entretien et la modernisation des infrastructures et également l'intégralité du financement du développement des superstructures, des outillages portuaires et sont tenues, en outre, de jouer un rôle des actifs en matière de planification du développement de l'outil portuaire, à travers notamment une participation .Désormais consacré à l'élaboration des schémas de développement portuaire.

3-5-2-Gestion et exploitation

cette mission se rapporte à l'utilisation du domaine public portuaire qui lui est affecté et composé d'infrastructures et de superstructures et de défense de grevées et de servitude au

Chapitre 2 : L'activité portuaire

profit de la circulation maritime et de développement des ports et qu'elle a vocation à exploiter, entretenir et préserver et ce en conformité aux lois. Elle peut aussi exploiter directement certains ouvrages et installation spécifiques, jouit aussi de droit de regard sur les tarifs douaniers pratiqués, sur les investissements réalisés par des tiers sur le domaine portuaire. 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 particulière les activités commerciales nécessaire au fonctionnement des ports.

3-5-3-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.

3-6-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, elles concernent en premier lieu le niveau statutaire, qui lui-même engendre des incidences à l'influence très négative ,voire dangereusement bloquante .Cet état de fait explique la faiblesse des investissements portuaires aussi bien en infrastructures qu'en équipements .La particulière nature des ports algériens²⁹ :

3-6-1-Sur le plan organisationnel

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 1998³⁰, non seulement a consacré la séparation de ces deux missions.

Phénomène particulier persiste malgré la promulgation de textes d'applications. 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 publié, sans application comme les précédents. Sa particularité est qu'il prévoit l'élaboration de cahiers des charges, jamais conçu depuis.

²⁹El watan économie du 17 au 23 mars 2008, p13 et 14.

³⁰ 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 2 : L'activité portuaire

3-6-2-Sur le plan des infrastructures

Construites pour la plupart entre la fin du 19^{ième} siècle et la première moitié du 20^{ième} 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. La conséquence est qu'il est aujourd'hui impossible de recevoir des navires gros porteurs.

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. 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 l'incompétitivité des produits industriels usinés localement dont le prix de revient est pénalisé par les coûts de passation. Ce phénomène 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.

3-6-3-Sur le plan des équipements

En premier les 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 de l'heure, contre souvent 1000 à 1500 tonnes ailleurs.
- Les silos en place sont souvent anciens, même les plus récents n'ont pas été conçus pour atteindre des rendements normatifs.

En deuxième il y'a aussi le traitement du conteneur ; au cours des années 90, trois ports ont bénéficié d'un concours externe pour la réalisation de terminaux à conteneur. 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 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.

Chapitre 2 : L'activité portuaire

Section N°04 : L'activité portuaire à la ville de Bejaia

4-1-Historique du port de Bejaia

Le port de Bejaia, est constitué de vestiges, de ruines et de richesses historiques, jonché par des civilisations du monde qui remonte à une époque néolithique. Bejaia joua un grand rôle dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen, grâce au dynamisme de son port, la sécurité de la région, la bonne politique et les avantages douaniers. Bougie a su attirer beaucoup de puissants marchands. La Saldae romaine devient un port d'embarquement de blé du grenier de Rome, ce n'est qu'au XIème siècle, que Bgaieth, devenue Ennaceria, pris une place très importante dans le monde de l'époque ; le port de Bejaia devient l'un des plus importants de la méditerranée. Il est avant tout un port de commerce et de pêche, il est classé 3^{ème} port pétrolier, 2^{ème} port en marchandises générales au niveau national pour l'année 2009³¹.

4-2-Description géographique du port de Bejaia

4-2-1-L'implantation de l'entreprise portuaire de Bejaia

Le port de Bejaia dessert un hinterland composé de sept wilayas du Sud Est du pays. La ville et le port de Bejaia disposent des dessertes routières reliant l'ensemble des villes du pays, de voies ferroviaires et d'un aéroport international. Le port, est délimité par :

- Au nord par la route nationale N°9.
- Au sud par les jetées de fermeture et du large sur une largeur de 2 750m.
- A l'est par la jetée Est.
- A l'ouest par la zone industrielle de Bejaia.

4-2-2-Mouillage

le port de Bejaia est connu ,comme l'un des meilleurs de la côte algérienne ,la rade de Bejaia offre d'excellentes potentialités en matière de protection et des fonds propices à un bon mouillage, avec des profondeurs allant de 10m à plus de 20m . Abrisée de tous les vents sauf du nord est à l'est, la rade est limitée par une ligne imaginaire s'étendant du Cap Carbon au Cap Aokas. Pour les pétroliers la zone de mouillage est située à l'est du Chemin d'accès.

³¹ CD-Multimédia de l'EPB

Chapitre 2 : L'activité portuaire

4-2-3-Accès au Port

il ya trois passes :

- La passe principale d'accès, large de 320m et draguée de 10 à 13.5m. Elle est formée par les deux musoirs du jet.
- La passe Abdelkader, large de 110m et draguée à 12m
- La passe de la Casbah, située entre le vieux port et l'arrière port, sa largeur est de 125m et draguée à 12m.

4-2-4-Bassins du Port

Le Port de Bejaia est constitué de trois bassins :

- Bassins de l'avant-port : Sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10m et 13.5m. L'avant-port est destiné à traiter les navires pétroliers.
- Bassins du vieux Port : Sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 8m.
- Bassins de l'arrière Port : Sa superficie est de 55 hectares et les tirants d'eau varient entre 10m et 12m.

4-3-Les missions du port de Bejaia

Le port de Bejaia en tant qu'entreprise, a des missions à accomplir, qui est la raison d'être même du port qui est la gestion, l'exploitation et le développement du domaine portuaire sont les charges essentielles de la gestion de l'EPB, c'est dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays. Elle se doit d'assumer la police et la sécurité au sein du pays. Elle est chargée des travaux d'entretien, d'aménagement, de renouvellement et de création d'infrastructures. L'EPB assure également le remorquage, le pilotage, la manutention et l'acconage³².

4-4-Les activités et services du port

Il existe une multitude activité et services à offrir à ces clients et usagers, d'où elle possède un portefeuille d'activité très riche :

1. L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
2. L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.

³²CD-Multimédia de l'EPB.

Chapitre 2 : L'activité portuaire

3. L'exercice du monopole des opérations d'acconage et de manutention portuaire.
4. L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et de l'amarrage.
5. La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire.

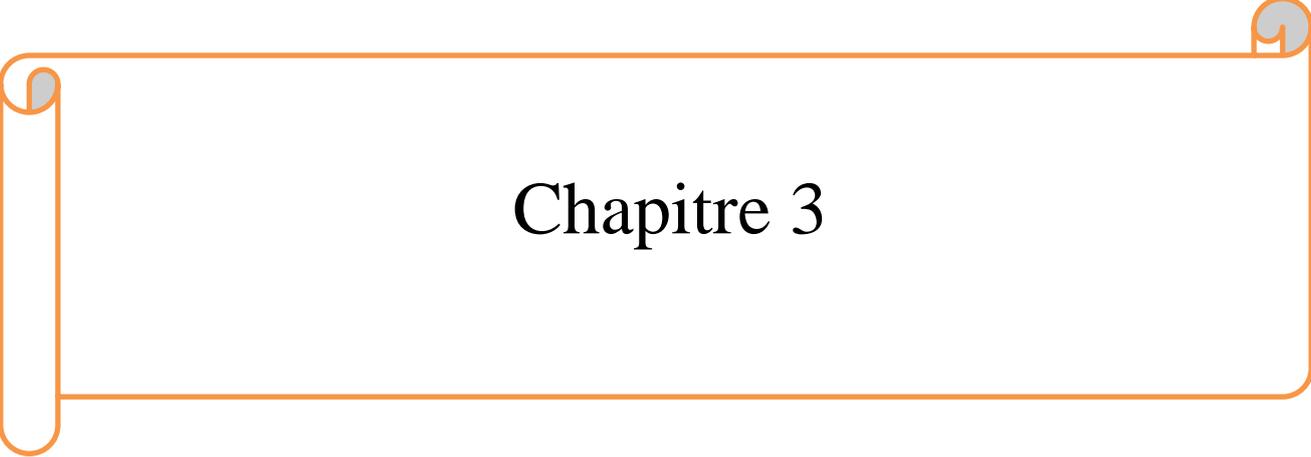
Chapitre 2 : L'activité portuaire

Conclusion

Le secteur portuaire présente des caractéristiques et types qui attestent de son hiérarchie et qui ont été revues en analyses pour y parvenir à avoir une relation avec le transport routier qui est affecté dans la gestion de marchandises de l'activité portuaire et qui lui permet de servir au bien du pays.

La structure de l'activité portuaire en Algérie nous a permis d'avoir la relation de ce dernier avec les services de transport et le cadre réglementaire de la gestion du port algérien et d'avoir la difficulté rencontrée durant l'activité.

Enfin, on s'est basé sur la description de la situation géographique ainsi que l'activité portuaire de la ville de Bejaia et ces missions.



Chapitre 3

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

Introduction

Après avoir fait le tour sur une investigation théorique en expliquant les divers concepts du transport terrestre et l'impact de l'activité portuaire, qui est le point de repère de répondre à notre problématique, celle-ci occupe une place très importante dans notre sujet de recherche. On procèdera à analyser les principaux résultats de notre enquête de terrain.

Par ailleurs, il ne s'agit pas seulement de se baser sur une simple exploration théorique, mais d'affronter les diverses prospections à la réalité du terrain afin d'obtenir des éléments de réponses qui nous permettant de vérifier l'apport théorique que nous avons exposé et de répondre par la suite sur notre problématique.

A cet effet, nous allons présenter dans ce chapitre l'enquête du terrain on précisant ces objectifs, l'échantillon visé, et le questionnaire de l'enquête et sa structure.

Enfin, nous allons traiter, analyser globalement les informations obtenues lors de l'enquête auprès des différentes entreprises de transport dans la wilaya de Bejaia.

Section N°1 : Présentation de l'enquête de terrain et de l'échantillon

On présente notre enquête menée auprès d'un ensemble des entreprises de transport sur le terrain de la wilaya de Bejaia. L'objectif est de recueillir le maximum d'information nécessaire à notre analyse qui nous permettra, par la suite, de confirmer nos hypothèses.

1-1-Objectifs et déroulement de l'enquête

Cette partie est consacrée à l'exposition de la démarche poursuivie dans l'enquête de terrain, elle va contenir des représentations de la forme et le contenu de notre questionnaire. Ce dernier est élaboré afin de recueillir les informations qui nous permettront de répondre à notre problématique de départ, en tenant compte du cadre théorique développé dans le 1^{er} et le 2^{eme} chapitre.

Nous avons élaboré un questionnaire afin de mener à bien notre enquête de terrain sur le processus de l'impact de l'activité portuaire sur le transport terrestre dans la wilaya de Bejaia. Ce questionnaire est adressé aux différentes entreprises de transport dans la wilaya de Bejaia.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

1-2-Présentation de l'échantillon

L'échantillonnage est un moyen qui permet de viser une partie plus large des entreprises dans le but de tirer des conclusions qui permettent à vérifier le sujet de notre recherche. Il s'agit de faire connaître des résultats relatifs à notre sujet.

Il est nécessaire alors de déterminer l'échantillon à étudier.

Afin de déterminer notre échantillon final, nous avons ciblé un ensemble des entreprises dans la wilaya de Bejaia. Utilisant un échantillonnage simple en raison de viser les entreprises qui ont une relation avec les services portuaires.

Elle cerne un maximum d'entreprises possibles.

Une fois échantillonnage à suivre est choisie, nous avons ciblé un ensemble des entreprises qui appartiennent à la wilaya de Bejaia. Nous avons sélectionné un nombre de 25 entreprises.

1-3-Présentation du questionnaire

Dans le but on va explorer le mieux dans le terrain d'étude, nous avons mis en place un questionnaire qui nous permettra de mener à bien notre investigation dans la wilaya de Bejaia.

Il s'avère un moyen grâce auquel, nous pouvons collecter les informations dont nous avons besoin pour confronter nos hypothèses sur le terrain. Il vise à structurer des réponses autour les entreprises de transport qui sont en relation avec les services portuaires dans la wilaya de Bejaia.

Notre questionnaire se compose de trois axes qui sont présentés comme suit :

- La première partie : Le profil de répondant consiste à recueillir les informations générales sur les entreprises enquêtes.
- La deuxième partie : La relation entretenue avec les services portuaires dans cette partie on parle de l'évolution de l'entreprise par rapport au chiffre d'affaires et l'effectif de l'entreprise, après on parle de la relation de l'entreprise avec les services portuaires.
- La troisième partie : On va exposer les obstacles et les solutions trouvées par les entreprises de transport dans leurs relations avec les services portuaires.
- Le questionnaire de l'enquête que nous avons élaboré contient trois types de questions :

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

- Les questions fermées uniques

Le premier type de question a pour l'objectif de vérifier certaines situations, notamment l'expression directe de nos hypothèses. Il procure l'avantage de la faciliter de réponses et de traitement. Les questions dichotomiques s'illustrent dans la formulation d'une question contenant uniquement une possibilité de réponse. L'exemple type de ce genre de question que nous avons utilisé et présenté comme suit :

-pensez-vous que votre localisation dépend aujourd'hui étroitement de la présence d'un port?

- 1- Oui 2-Non 3- Aucun avis

- Les questions fermées multiples

Le deuxième type de question et pour l'objectifs de déterminer un nombre de réponses supérieur ou égale à deux on lui laissant la liberté de choix de développé le point important de ce type de question est illustré comme suit :

-Le secteur d'activité de votre entreprise :

- Entreprise de transport
- Entreprise de distribution
- Entreprise du commerce international et transport
- Entreprise de production ayant une fonction de transport
- Autre veuillez préciser.....

- Les questions ouvertes

Ces questions servent à approfondir et à explorer un sujet vague et particulier. Dans ce genre de question, nous laissons la liberté au répondant de s'exprimer et de développer son idée sans intervenir. Nous posons uniquement la question à travers laquelle nous voulons avoir son opinion. Voici un exemple :

- Que dites-vous sur la nouvelle pénétrante ?

.....
.....
.....

L'ensemble de réponses aux questions nous permettre de répondre à notre problématique de recherche.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

1-4-Deroulement du questionnaire et outil méthodologique utilisé pour la collecte des informations

Pour la collecte des informations concernant le travail d'étude, avec la méthode pour le déroulement du questionnaire. Elle est nommée « administration directe du questionnaire », dans laquelle l'enquêteur n'est pas présent lors du remplissage du questionnaire. C'est le répondant qui rapporte lui-même ses réponses. Notre enquête sur le terrain s'est déroulée durant la période du 5 mai au 15 mai de l'année en cours.

Cependant, on peut dire que le travail de recherche empirique s'est déroulé d'une manière linéaire sans entrave, puisque nous avons doublé d'effort et multiplier les appels et les rappels pour pouvoir obtenir leurs accord de nous recevoir et de répondre à nos questions. Entre celles qui ont refusé et celles qui n'ont pas tenu leurs promesses, les raisons évoquées sont les mêmes et sont liées à leurs manques de temps libre et leur indisponibilité.

Ce qui nous a rendu le travail difficile est la dispersion de l'échantillon d'étude sur toute la région de Bejaia, ce qui a nécessité des déplacements multiples sur les axes côtiers, la ville et de la vallée de la Soummam pour toucher au maximum d'entreprise qui est en relation avec les services portuaires au niveau de la wilaya de Bejaia.

Tableau N°1 : Bilan de l'enquête

Entreprise	Questionnaire distribué	Questionnaire retourné vide	Questionnaire annulé	Questionnaire saisi
	25	9	1	15

Source : résultat de l'enquête sur le terrain

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

Section N°2 : Réseau routier de La wilaya de Bejaia

2-1-Présentation de la wilaya de Bejaia

La wilaya de Bejaïa est située au nord-est de l'Algérie dans la région de la Kabylie. Le chef-lieu de la wilaya est la ville éponyme de Bejaïa.

La superficie de la wilaya est de 3 261 km² pour une population totale estimée à 915 836 habitants. La wilaya de Bejaïa est principalement peuplée de Berbères kabyles, souvent trilingues parlant kabyle, arabe algérien et français.

La wilaya de Bejaia est limitée au nord par la mer méditerranée, au sud par les wilayas de Bouira et de Bord Bou-Arredj, à l'ouest par la wilaya de Tizi-Ouzou et à l'est par les wilayas de Sétif et Jijel.

Au nord de la wilaya se trouve le massif du Bouhatem et le massif du Djurdjura, au centre se trouve la vallée de la Soummam et au sud le massif de Bousselam et les Babords.

La wilaya de Béjaïa est traversée par plusieurs oueds (rivières) du fait d'une forte pluviométrie. Les plus importants oueds sont l'oued Soummam (90 kms), l'oued Agrioun (80 kms), l'oued Djemaa (46 kms), l'oued Zitouni (30 kms)³³.

Le climat de la wilaya est de type continental avec un hiver frais et un été chaud, mais acceptable.

L'économie de la wilaya est diversifiée, l'industrie représente une part importante, presque toutes les branches sont présentes, mais les activités manufacturières et de transformation sont le plus représentées. Les industries du cuir et du textile occupent une grande partie de la population du secteur industriel.

2-2-Présentation du réseau routier de la wilaya de Bejaia

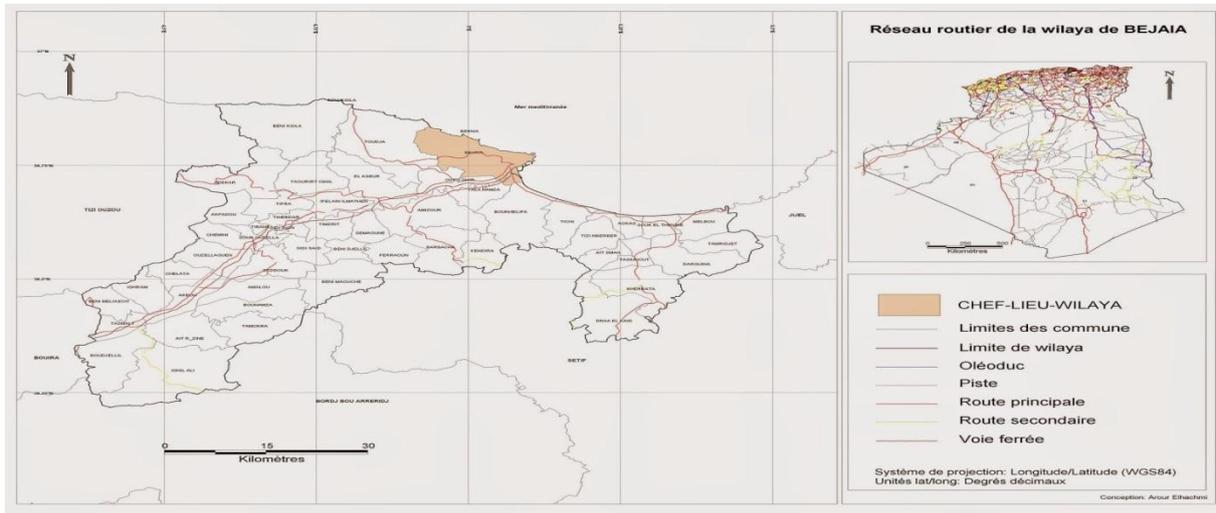
Le réseau routier de la wilaya de Bejaïa est l'un des plus denses d'Algérie avec notamment 3 933,7 km de routes nationales, 411,7 km de chemines de wilayas, 3 228 km de chemins communaux et 6 208 m en ouvrage d'art le tunnel de Kherrata. Une pénétrante autoroutière, qui reliera la wilaya de Béjaïa à l'autoroute Est-Ouest, s'étend sur une longueur de 100 km et traversera les localités de Béjaïa, El Kseur, Sidi Aïch, Akbou et Tazmalt dans la wilaya de

³³Annuaire statistiques de l'EPB ; 89.90.93.95.98.2000.2002.2003.2004.2005.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

Bejaia, pour aboutir à la ville de Ladjiba dans la wilaya de Bouira. Cette pénétrante est en cours de réalisation.

Figure : La carte du réseau routier de la wilaya de Bejaia



Les intempéries de ces derniers jours ont influé négativement sur la circulation dans la wilaya de Bejaia. En effet, les chutes de neige et les pluies diluviennes enregistrées ce week-end ont fortement affecté le réseau routier de la wilaya, dont certains axes ont été obstrués alors que d'autres ont été rendus difficiles à la circulation. C'est ainsi donc que la RN 26 A, menant de Bejaia à Tizi Ouzou par Akbou, a été coupée à la circulation à hauteur du P.K 14 de la commune de Chellata par la neige qui s'est abattue, sans arrêt, sur la région. La même situation a été enregistrée au niveau du chemin de wilaya n° 159, reliant la RN 26 A à Ifri par Chellata. Ce chemin a été obstrué par la neige au niveau du tronçon situé entre Elma et Ighil Boudlas. Par contre, la route nationale n° 9, reliant les wilayas de Bejaia et Sétif, est difficile à la circulation suite à un éboulement de terrain enregistré du côté d'Oued El Bared, dans la commune de Kherrata. Il en est de même au niveau de la route menant d'Akbou à Tazmalt via Ighram, laquelle est, également, difficile à la circulation. Les travaux d'aménagement de la RN 75, reliant Bejaia à Sétif via Barbacha et Kendira, ont causé des désagréments aux riverains au niveau de la commune de Kendira. Les eaux pluviales ont inondé certaines maisons et les propriétaires lancent un SOS pour l'achèvement, dans les meilleurs délais, des travaux afin d'éviter la situation qu'ils vivent actuellement. Des inondations de maisons ont également été enregistrées au niveau du quartier d'Ireyahen, à la sortie Est de Bejaia, où les travaux d'évacuation des eaux de pluie doivent commencer très prochainement.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

Section N°3 : Analyse des données de l'enquête

Après avoir fait une description de notre terrain d'étude on passera à l'analyse des informations et des résultats de l'enquête.

Cette analyse nous permettra d'avoir un aperçu général de point de vue des entreprises implantées au niveau de la wilaya de Bejaia.

3-1-Analyse le profil de l'entreprise

Afin de connaître le profil de l'entreprise et son secteur d'activité on a posé ces questions :

Tableau N°2 :La catégorie socioprofessionnelle

Votre catégorie socioprofessionnelle		
	Nb	% cit.
Cadre supérieur	3	20,0%
Cadre dirigeant	10	66,7%
Maîtrise	2	13,3%
Autre veuillez(précisez)	0	0,0%
Total	15	100,0%

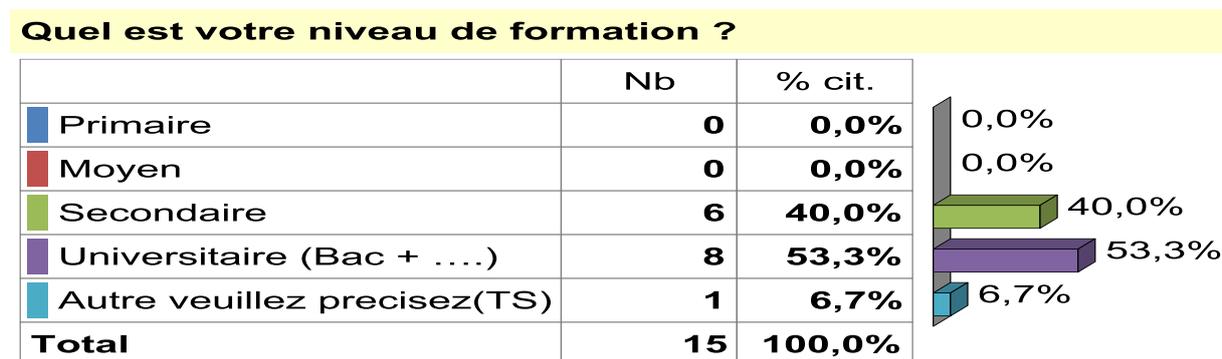
A 3D bar chart to the right of the table shows the percentage distribution for each category. The bars are colored: blue for 'Cadre supérieur' (20.0%), red for 'Cadre dirigeant' (66.7%), green for 'Maîtrise' (13.3%), and grey for 'Autre veuillez(précisez)' (0.0%).

Source : Etablir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

D'après notre enquête au sein des entreprises de transport, on a constaté que la plupart des répondants sont des cadres dirigeants avec un taux de 66.7%, alors que 20% seulement sont des cadres supérieurs, l'explication a donné, c'est que la plupart des entreprises sont soit des entreprises familiales soit sont gérées par le patron lui-même. Dans ce cas, on peut dire que suite à la taille des entreprises, ces dernières n'exigent pas un effectif important et par conséquent moins de cadres supérieurs.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

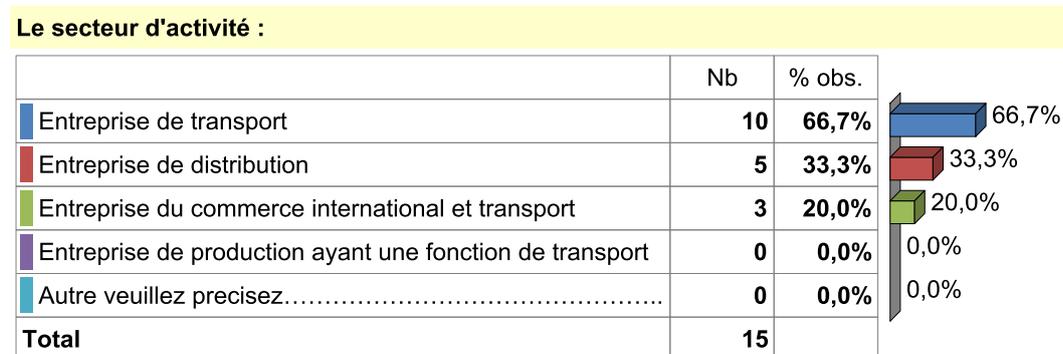
Tableau N°3 :Le niveau de formation



Source : Etablir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

D'après notre constat sur le terrain, les cadres qui travaillent auprès de ces entreprises de transport ont un niveau d'étude universitaire avec un taux de 53.3%, la plupart qui travaillent dans ces entreprises sont universitaires par rapport aux autres fonctionnaires qui ont un niveau de formation secondaire. De plus, les entrepreneurs préfèrent que la gestion de leurs entreprises soit pris en charge par des cadres qui ont un niveau de formation qui suivent le développement de système de management pour obtenir un meilleur rendement.

Tableau N°4 : Le secteur d'activité



Source : Etablir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

Notre analyse sur le terrain nous a permis de voir le secteur le plus important qui contient plus d'entreprises soit étatique ou privé est le transport direct de marchandises avec un taux de 66.7%. Il considère comme un axe parmi les axes du développement de secteur économique de pays.

Ce secteur plus important parce que les entreprises de transport permettent à plusieurs autres entreprises de production de développer leurs activités par la recherche des autres marchés et d'acquérir des parts de marché.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

Par contre les entreprises de distribution qui ont un taux de 33% généralement sont des entreprises qui font la distribution de leurs produits même si dans la plupart des cas, travaillent avec leurs propres matériels.

Tableau N°5: Le statut de l'entreprise

Statut de votre entreprise		
	Nb	% cit.
Public	2	13,3%
Privé	13	86,7%
Mixte	0	0,0%
Autre veuillez precisez.....	0	0,0%
Total	15	100,0%

Source : Etablir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

A l'avènement des années 1990, l'Etat à commencer de privatiser plusieurs entreprises qui ont cessé leurs activités. Suite à cette conjuncture, l'Algérie a ouvert ses portes au secteur privé qui a commencer de fleurir et de racheter pas mal d'entreprises étatiques. C'est pour cela notre analyse sur le terrain démontre que le taux des entreprises privés au niveau de la wilaya de Bejaia et de 86.7%.

Tableau N°6 : Le statut juridique de l'entreprise

Statut juridique de votre Entreprise:		
	Nb	% cit.
SARL	10	66,7%
SCN	0	0,0%
SPA	4	26,7%
EURL	0	0,0%
Autre veuillez precisez.....	1	6,7%
Total	15	100,0%

Source : Etablir notre soin à partir du logiciel le sphinx

L'enquête menée sur le terrain nous montre que les entreprises installées au niveau de la wilaya sont des entreprises à responsabilité limitée avec un taux plus important qui est à l'ordre de 66.7% par rapport aux autres entreprises comme SPA avec seulement un taux de 26.7%.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

3-2-Analyse la relation entretenue avec les services portuaires

Tableau N°7 :L'évolution en pourcentage du chiffre d'affaire de l'entreprise par rapport à leurs activités avec les services portuaires



Source : Etablir notre soin à partir du logiciel le sphinx

L'enquête menée sur les entreprises de transport dans la wilaya de Bejaia, nous a permis de relever que les entreprises qui entretiennent plus de relation avec le port sont celle ou leur chiffres d'affaires varie entre 11% à 20%, suit par d'autres entreprises qui réalise uniquement 2%à 10% de chiffres d'affaires avec un taux de 33,3 %.

Tableau N°8 :L'évolution en pourcentage des effectifs employés dans l'entreprise par rapport à leurs activités avec les services portuaires



Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx

La meilleure installation des entreprises auprès des organismes portuaires et l'augmentation de leurs activités a permis aux entreprises de transport d'avoir une évolution en pourcentage des effectifs employé de 2% à20% cela est dûà l'évolution de l'activités de l'entreprise qui les a poussé à chercher plusieurs effectifs pour adapter à la demande des services portuaires.

Cette évolution pour les entreprises a permis d'offrir l'emploi au sein de la wilaya de Bejaia et de participer à diminuer le chômage.

Notre analyse a permis d'avoir en pourcentage le nombres des entreprise qui est de 46.7% qui ont une évolution des effectifs entre 2% à 20% et de 40% pour les entreprises qui ont une

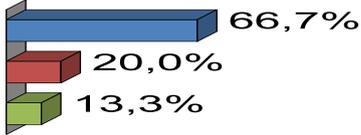
Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

évolution entre 21% à 40%. De ce fait, on peut dire que le port de la wilaya de Bejaia est un lieu stratégique pour les entreprises de transport.

Tableau N°9 : L'augmentation du tonnage traité par le port augmente t'il le chiffre d'affaire E

l'augmentation de tonnage traité par l

	Nb	% cit.
 Oui	10	66,7%
 Non	3	20,0%
 Aucun avis	2	13,3%
Total	15	100,0%



Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx

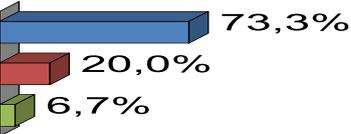
Note enquête menée sur le terrain nous a permis d'avoir le nombre des entreprises qui ont répondu par « oui » sur l'évolution de leurs activités par rapport à l'augmentation du tonnage traite par le port qui est à l'ordre de 66.7%. Cela ne peut être expliqué que par leurs installations auprès de port ou par leurs relations avec les services portuaires soit par un intermédiaire ou par un contrat qui détermine la nature de la relation et le service d'activités.

Il est reconnu que l'augmentation du tonnage traité par le port augmente le chiffre d'affaires de l'entreprise.

Tableau N°10 : Localisation de l'entreprise auprès de port

localisation dépend aujourd'hui étroit

	Nb	% cit.
 Oui	11	73,3%
 Non	3	20,0%
 Aucun avis	1	6,7%
Total	15	100,0%



Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx

D'après notre analyse sur les entreprises de transport de Bejaia 73.3% ont répondu que leur installation ou leur localisation dépend aujourd'hui étroitement de la présence d'un port pour exercer leurs activités. Cela confirme l'importance de la localisation et ses impacts sur l'augmentation du chiffre d'affaires.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

Tableau N°11 : Les marchandises traitées par l'entreprise est-elle transitée

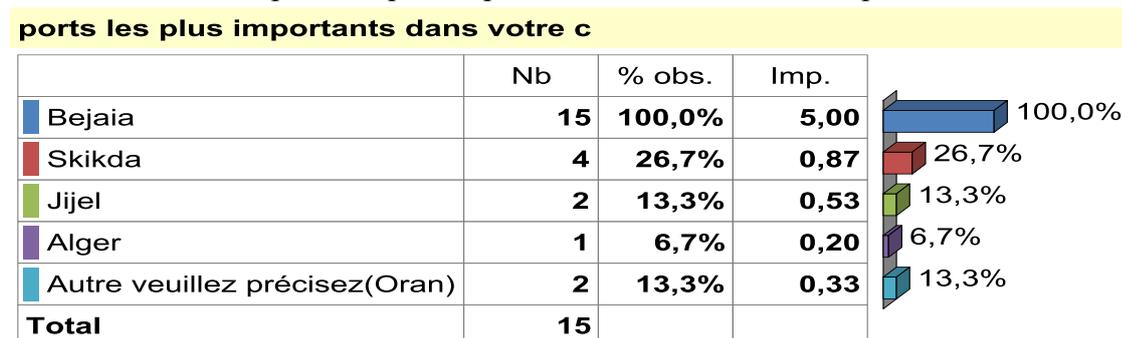


Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx

Notre analyse sur le terrain nous a permis de déterminer que 80% des entreprises exercent leurs activités ou les marchandises traitées par ces derniers sont des marchandises transitées par un port.

L'ensemble des marchandises qui venant par l'extérieur et qui entre par le port sont toujours transitée par le port ou un bureau de transit.

Tableau N°12 :Les ports les plus importants à l'activité de l'entreprise



Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

L'enquête menée sur les entreprises de transport nous a permis de déterminer que le port le plus important dans leurs activités et le port de Bejaia.

Toutes les entreprises exerces leurs activités avec le port de Bejaia soit par la proximité du port ou l'importance de ce port par la capacité des marchandises traitées par le port ou les importateurs qui préfère le port de Bejaia par les facilites administratives et surtout par la qualité de service.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

Tableau N°13 :La relation avec les services portuaires

relation avec les services portuaire

	Nb	% cit.
Très fréquentes et très importantes	10	66,7%
Fréquentes et très importantes	3	20,0%
Moyennement fréquentes et moyennement importantes	2	13,3%
Pas fréquentes et pas importantes	0	0,0%
Total	15	100,0%

Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

Les entreprises de transport qualifie que leurs relation avec les services portuaires et très fréquentes en plus que ça elle est très importantes.

Notre analyse a permis de déterminer en pourcentage le nombre des entreprises qui qualifie leurs relations avec les services portuaires par un taux de 66.7%

Les entreprises de transport fréquentent toujours les sévices portuaires et leurs activités dépendent étroitement des activités de port.

Tableau N°14 :Qualification de la relation de l'entreprise avec le port

Relations avec services portieres

	Nb	% cit.
Trés importantes	9	60,0%
Importantes	6	40,0%
Peu importantes	0	0,0%
Pas importantes	0	0,0%
Inutiles	0	0,0%
Total	15	100,0%

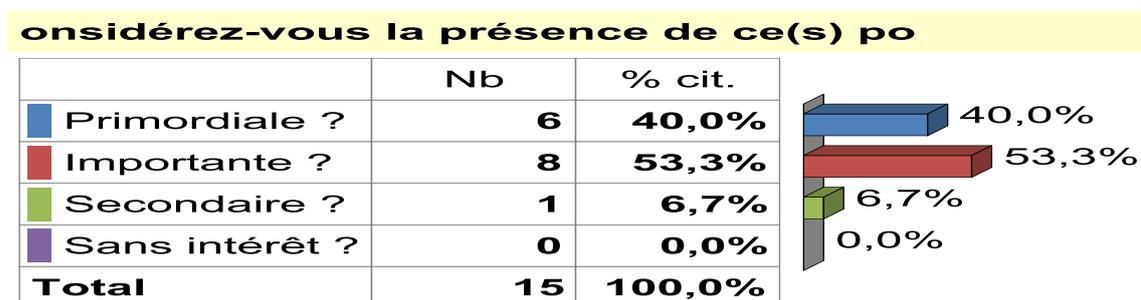
Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

L'enquête du terrain a déterminé 60% des entreprises de transport qui ont une relation très importante avec les services portuaire ne trouvent pas des difficultés.

Par contre, 40% des entreprises voit que leurs relations avec les services portuaires et seulement importants.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

Tableau N°15 : La présence de port

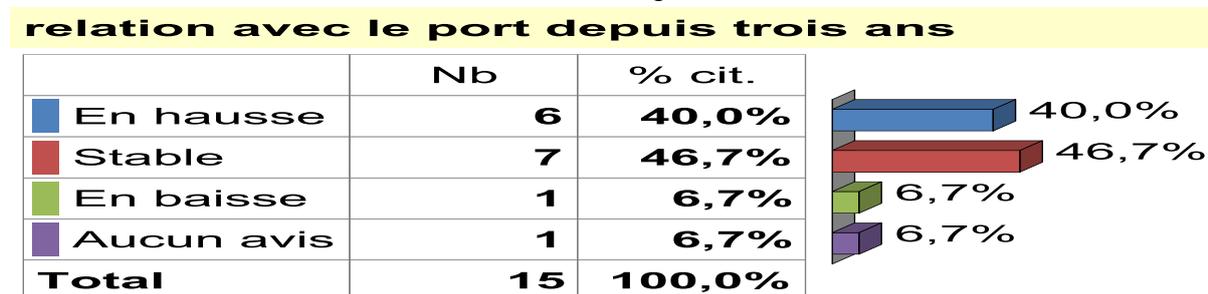


Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

Notre enquête du terrain nous a permis de faire une analyse sur l'importance d'un port dans l'activité de l'entreprise de transport et nous a montré que 53.3% voit que la présence de ce dernier est importante. Par contre, 40% voit que la présence de ce dernier est primordiale.

Les entreprises de transport voient que la présence de ce dernier a un grand impact sur l'économie de la wilaya, surtout l'évolution de leurs chiffres d'affaires.

Tableau N°16: Evaluation de la relation de l'entreprise



Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

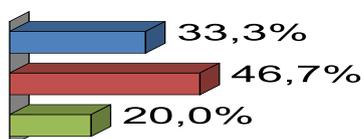
L'enquête menée sur les entreprises de transport dans la wilaya de Bejaia nous a permis d'avoir l'évolution de la relation de l'activité de l'entreprise avec le port. Cette relation est en hausse ou elle stable. Dans ce cas, 46.7% disent que leur activité est stable durant les 3 dernières années par contre 40% voit que leur activité est en hausse pendant cette durée.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

Tableau N°17 : Les marchandises traitées par l'entreprise sont-elle à destination d'un port

destination d'un port:

	Nb	% cit.
Oui	5	33,3%
Non	7	46,7%
Aucun avis	3	20,0%
Total	15	100,0%



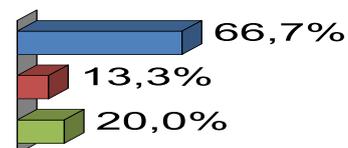
Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

Les marchandises transitées par un port sont des marchandises rarement destination d'un port. Les résultats montrent que les entreprises de transport ont répondu avec un taux de 46.7% que les marchandises transportées par leurs entreprises sont des marchandises qui sont à destination d'un port par.

Tableau N°18 : Les marchandises traitées sont-elles transitées par un port

marchandises transitant par un port de

	Nb	% cit.
Oui	10	66,7%
Non	2	13,3%
Aucun avis	3	20,0%
Total	15	100,0%

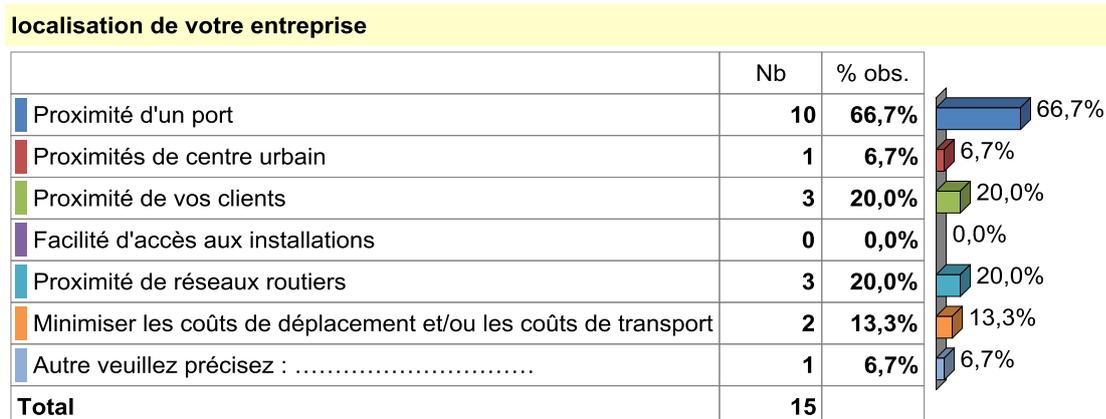


Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

Les marchandises transitées par un port sont des marchandises généralement prévenant d'un port. Les résultats montrent que les entreprises de transport ont répondu avec un taux de 66.7% que les marchandises transportées par leurs entreprises sont des marchandises qui viennent par le port. Cela est expliqué par fait que les flux de marchandises sont constitués principalement par des produits importés.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

Tableau N°19 :La localisation des entreprises

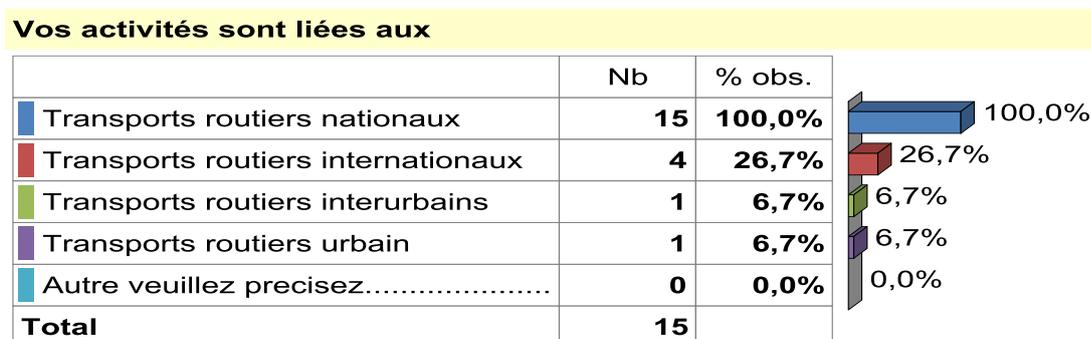


Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

L'analyse menée sur les entreprises de transport dans la wilaya de Bejaia nous a permis d'avoir les raisons d'installation des entreprises.

Notre analyse a déterminé que 66.7% des entreprises préfère d'installer à proximité d'un port pour faciliter les déplacements de leurs véhicules de transport près du port ce qui induira nécessairement la réduction des délais de livraison par exemple.

Tableau N°20 :Les activités de l'entreprise



Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

L'analyse du terrain sur la nature du transport exercé par les entreprises du transport révèle que c'est le transport routier national qui domine même qui totalise l'ensemble de ces entreprises à l'ordre de 100%. Ça veut dire que les entreprises de transport exercent leurs activités à sein du territoire national.

Parmi les entreprises qui exercent leurs activités au niveau national on a 26.7% qui exerce un transport routier international par exemple : Tunisie, Maroc, Egypte...etc.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

Tableau N°21 :Les marchandises traité par l'entreprise

Parmi les marchandises traitées par vot		
	Produit	Total
produits agricoles	8	8
denrées alimentaires	4	4
combustibles	0	0
produits pétroliers	1	1
minerais ferreux	1	1
minerais et déchets non ferreux	0	0
industrie chimique engrais	3	3
Produit alimentaire	3	3
BTP	3	3
Électroménager	2	2
Autres	0	0
Total	25	25

Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

Notre enquête sur le terrain nous a permis de déterminer la nature de la marchandise traitée par les entreprises. Ya plusieurs marchandises qui sont traitées et défère selon la nature de transport effectué par l'entreprise. On a des produits agricole, les denrées alimentaires, produits alimentaires, électroménager, produit chimique...etc.

Ces produits qui sont transportés par les entreprises ou leur traitement nécessite un transfert spécial avec des conditions particulières, par exemple on ne peut pas transporter des céréales dans le même véhicules qui transport produits pétroliers.

3-3-Les critères qui déterminent les couts de transport au sein d'une entreprise sont

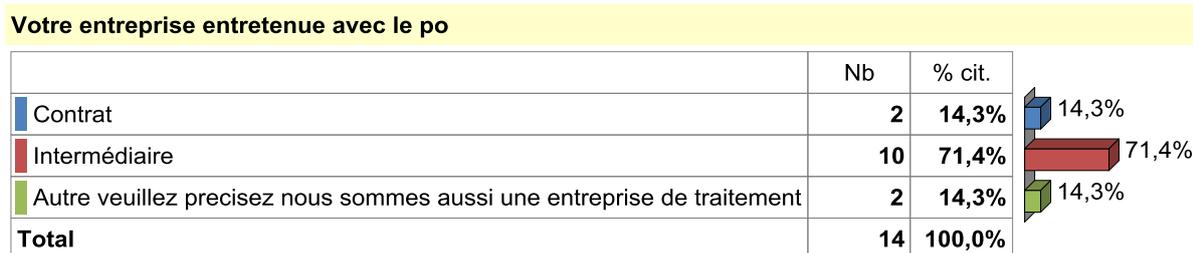
Les entreprises de transport déterminent les couts de transport sur la nature des charges effectués par l'entreprise comme la consommation du carburant et les frais de mission du chauffeur. Ou par la distance de la mission du point de départ jusqu'à au point d'arriver, on peut dire aussi, la nature de la route de cette mission est ce que c'est une route défile ou non.

Ya-t-il des entreprises qui détermine les coûts du transport par le KM après calcul, les charges qui vont effectuer durant la mission exemple 42Da par le KM, ce barème effectuer sur le transport du carburant au sein de la wilaya de Bejaia.

Ya-t-il aussi des entreprises qui effectués le cout de transport selon le barème national qui le détermine.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

Tableau N°22 :L'entreprise entretenue avec le port



Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

Concernant les résultats de l'enquête du terrain auprès des entreprises de transport sur la nature d'entretien avec les services portuaire, les résultats nous ont permis de constater que 71.40% des entreprises entretenues avec le port par un intermédiaire par contre une minorité qui ont un contrat qui détermine la nature du travail dans le port.

Tableau N°23 :Les sous-traitants en cas de surcharge



Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

Notre analyse sur le terrain nous a permis de déterminer que les entreprises qui exercent une activité avec les services portuaires suggèrent une surcharge de travail.

Le nombre en pourcentage des entreprises qui appelle à des sous-traitants et de 85.7%,et qui répondit par oui cela pour partager la surcharge.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

Tableau N°24 :La nature de partenariat avec l'entreprise

nature de votre partenariat :

	Nb	% obs.
Partenariat en cas de surcharge ponctuelle de travail	10	66,7%
Partage des charges	3	20,0%
Mise en communs les charges	0	0,0%
Autre veuillez préciser(contrat transporteur prive)	2	13,3%
Total	15	100,0%

Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

L'analyse du terrain nous a permis d'avoir la nature d'entretenu avec les services portuaires et quand ces entreprises ont une surcharge du travail, elle fait appelle à autre entreprises pour partager la surcharge. La majorité des entreprises avec un taux de 66.7% ont fait appel à autres entreprises, mais c'est un partenariat en cas de surcharge ponctuelle du travail.

Tableau N°25 :Représente l'accès au port

l'accès au port

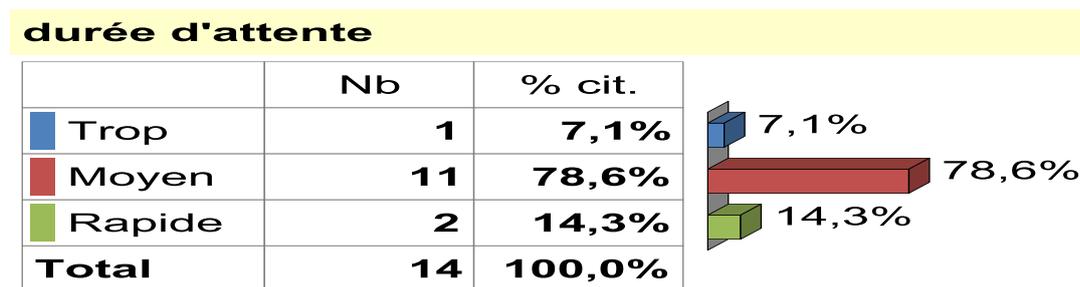
	Nb	% cit.
Facile	6	42,9%
Moyen	8	57,1%
Difficile	0	0,0%
Total	14	100,0%

Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

L'enquête du terrain sur la nature d'accès au port est de 57.1% voit que l'accès au port est moyen, il n'y a pas des difficultés. Par contre, 42.9% voit que l'accès au port est facile, toutes les entreprises voient que le port Bejaia est le plus facile pour l'accès par rapport aux autres ports au niveau national.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

Tableau N°26 :Tableau qui représente la durée d'attente



Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

Notre résultat sur la durée d'attente auprès du port de Bejaia avec les entreprises de transport, montre que la durée d'attente devant un port pour accéder à l'intérieur elle est moyenne. Par ailleurs, le nombre des entreprises en pourcentage qui ont répondu sur cette durée et de 78.6% même s'il y a des entreprises qui voient cette dure d'attente rapide avec un taux très réduit 17.3%.

La réponse sur la question ouverte :

3-4-Les entreprises de transport voient que la nouvelle pénétrante qui va toucher la wilaya de Bejaia très importante parce qu'elle va diminuer l'embouteillage qui se trouve dans la route N°26 surtout sur Akbou qui est un vraicalvaire pour les transporteurs, en plus, va diminuer la durée du trajet et par conséquent, faciliter les déplacements.

4 Les obstacles rencontrés et les solutions durant l'activité

Tableau N°27 :Les difficultés au port



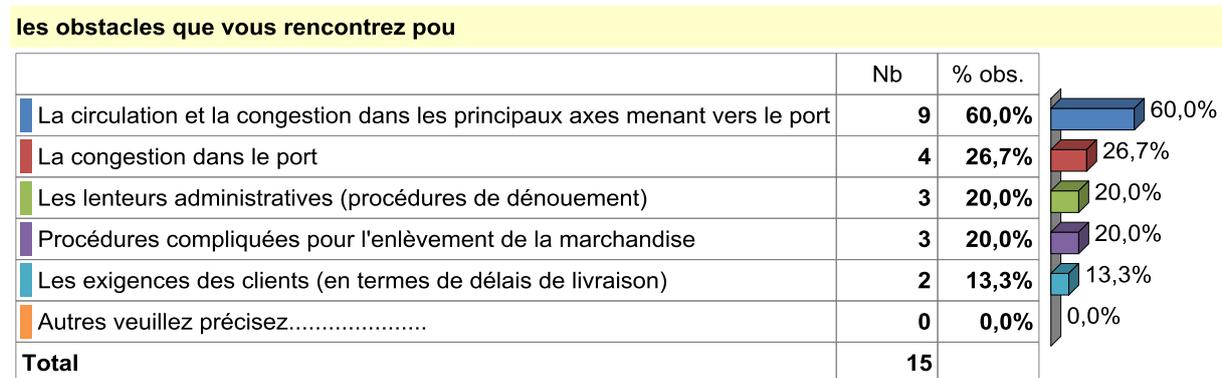
Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

Les données de terrain auprès des organismes de transport révèlent que 66.7% ont répondu par un « Oui » concernant les difficultés rencontrées pour accéder au port par les organismes

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

portuaires. Par contre, ils disent, que les services portuaires intervenants pour faciliter leurs entrées ou leurs accès pour fluidifier la circulation et éviter la congestion devant le port.

Tableau N°28 :Les obstacles rencontrés dans le port



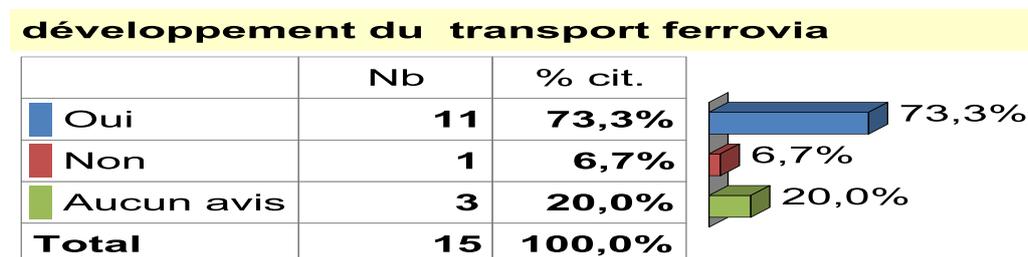
Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

L'enquête du terrain nous a permis d'avoir les obstacles racontés durant l'exercice de l'activité dans l'entreprise portuaire de Bejaia.

Les entreprises de transport voient que 60% des obstacles sont dus à l'embouteillage et la congestion dans les principaux axes menant vers le port, et 26.7% dans la congestion dans le port et les lenteurs administratives.

Les entreprises de transport voient que ces obstacles constituent un frein pour leurs développements.

Tableau N°29 :Le développement du transport ferroviaire



Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

L'enquête du terrain nous a permet d'avoir l'avis des transporteurs sur le développement ferroviaire qui va optimiser la fluidité et la circulation de marchandises à partir d'un port,

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

73.3% ont répondu par un « oui » parce qu'ils voient que le transport ferroviaire va jouer un grand rôle dans le développement économique de la région.

Tableau N°30 : Des bonnes relations avec le port

entretenir de bonne relation avec le		Nb	% obs.
Développement des plates formes logistiques en dehors des périmètres du port	8	53,3%	53,3%
Développement de transport ferroviaire	3	20,0%	20,0%
Amélioration du cadre réglementaire et assouplir les procédures administratives	6	40,0%	40,0%
Prévoir un plan de circulation pour la ville en vue de décongestionner le port et les principales voies de circulation de la ville	7	46,7%	46,7%
Total	15		

Source : Établir notre soin à partir du logiciel le sphinx.

Pour avoir des bonnes relations avec les services portuaires et d'après l'analyse du terrain les entreprises de transport voient que la meilleure relation avec les services portuaires développe leurs capacités soit du chiffre d'affaires ou le nombre d'effectifs employés et parmi les solutions préconisées, 53.3% ont opté pour le développement des plates-formes logistiques en dehors des périmètres du transport. Et un taux de 46.7% opte pour un plan de circulation pour la ville en vue de décongestionner le port et les principales voies de circulation. Enfin, un taux de 40% pour l'amélioration du cadre réglementaire et assouplir les procédures administratives.

5-Le point de vue des gestionnaires avec les services portuaires

Les gestionnaires au sein des entreprises de transport dans la wilaya de Bejaia voient que leurs relations avec les services portuaires et satisfaisantes avec quelques problèmes minimes au sein de port qui sont soit les pannes de l'air tige, le retard dans le scanner des conteneurs et le problème de la petite superficie lors de la sortie des véhicules dans le port, S'ajoute à cela le manque de l'espace notamment pour l'entreposage et le stockage dans l'enceinte portuaire.

Chapitre 3 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats

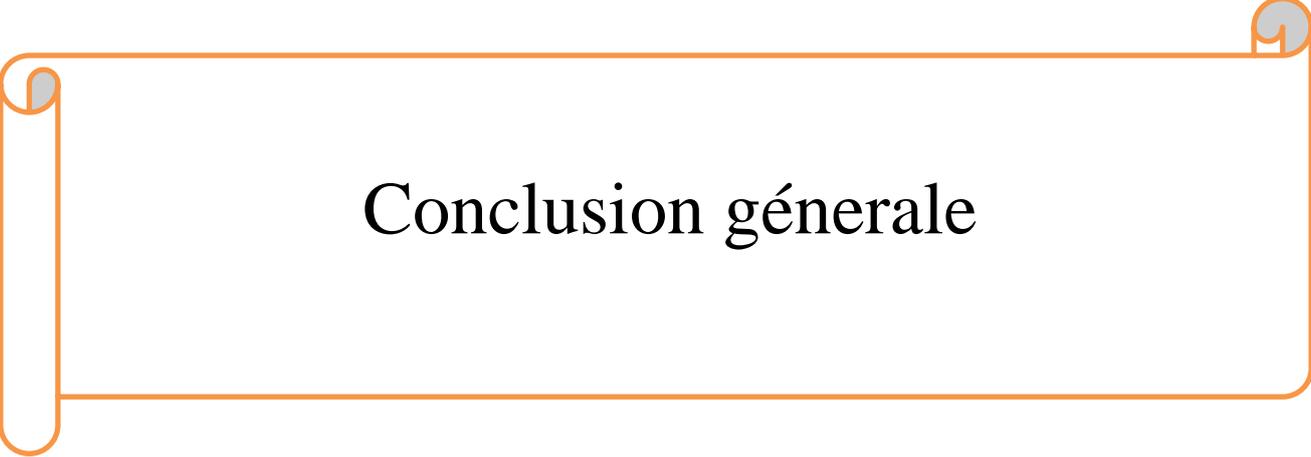
Conclusion

Durant tout ce chapitre, la démonstration de l'impact de l'activité portuaire sur transport de marchandises dans la wilaya de Bejaia qui était notre préoccupation principale, nous l'avons cernée en dépit des contraintes ou plus exactement les difficultés qui nous ont limités de faire notre analyse sur un grand nombre d'échantillons. Cette analyse résume donc la relation entretenue avec les services portuaires et les obstacles rencontrés durant l'exercice de l'activité.

En effet, l'implantation des entreprises auprès du port de Bejaia, a permis d'avoir des bonnes relations avec le port et de faciliter l'activité de la circulation de marchandises.

Les impacts de l'activité portuaire ne sont pas à démontrer, vu le rôle et l'importance de ce secteur pour les autres activités.

De son côté, la politique de transport intervient directement dans l'organisation et dans l'offre de transport, elle lui dicte les lois qui le régissent et l'orientent vers la stratégie nationale des transports.

A decorative orange border with rounded corners and small circular accents at the top-left, top-right, and bottom-left corners, resembling a scroll or a frame.

Conclusion générale

Conclusion générale

Conclusion

Comme nous l'avons constaté précédemment, le mot transport peut-être analysé de différentes manières : économiquement, administrativement et institutionnellement. Dans ce cas, l'intervention et le rôle de l'Etat apparait indispensable pour l'encadrement et l'organisation de ces activités. Mais, cette intervention est déterminée par la politique du transport, laquelle est tributaire des enjeux de l'économie nationale, elle-même fortement influencée par la conjoncture régissant le commerce international.

Administrativement, le transport est régi par un arsenal de dispositifs réglementaires et institutionnels qui dirige et contrôle toutes ces activités. Les différentes structures habilités à veiller à son organisation prennent des décisions concernant le régime domaniale, et la sécurité, secteur actuellement incontournable dans toutes les activités humaines.

Le rôle de l'Etat s'est renforcé davantage et s'est développé de diverses façons selon les pays et qui a évolué différemment en fonction de chaque, comme par exemple, la représentation se fait par le biais de quelque institut conjugué avec celle de l'intervention de la puissance publique sur l'ensemble du domaine transport ou en représentant le seul organisme en charge de la gestion du transport. Les objectifs à atteindre sont la fiabilité, la sécurité, le transfert des marchandises pour un prix compétitif. A titre d'exemple, dans le transport maritime, les armateurs seront d'autant plus attirés par les transporteurs offrant des qualités de services répondant au mieux à leurs attentes.

Par ailleurs, l'installation des entreprises auprès des ports vise à faciliter d'exercer leurs activité avec cette infrastructure stratégique, représente en même temps un grand instrument du développement de ces entreprises.

L'activité portuaire joue un rôle capital notamment de point de vue économique, et surtout par son rôle comme maillon important pour les entreprises de transport de marchandises comme source de leurs principales activités qui n'est autre que celui de la distribution et de l'acheminement des marchandises aux points convenus.

Economiquement le port est défini par des types qui désigne la nature et la classification de port ainsi le rôle et l'importance de ce dernier.

Administrativement, le port est régi par des segmentations et des organisations qui dirigent ces activités. L'objectifs de assigné à ce dernier et d'attirer les importateurs à exercer leurs activité avec toute sécurité.

Conclusion générale

En conclusion, nous pouvons dire qu'à partir de cette étude, nous avons essayé de s'intéresser aux impacts de l'activité portuaire sur le transport terrestre dans la wilaya de Bejaia. Le travail d'investigation mené par le moyen du questionnaire sur le terrain auprès de 25 entreprises de transport, nous a permis de constituer des éléments de réponse à la question de départ et de vérifier les hypothèses émises.

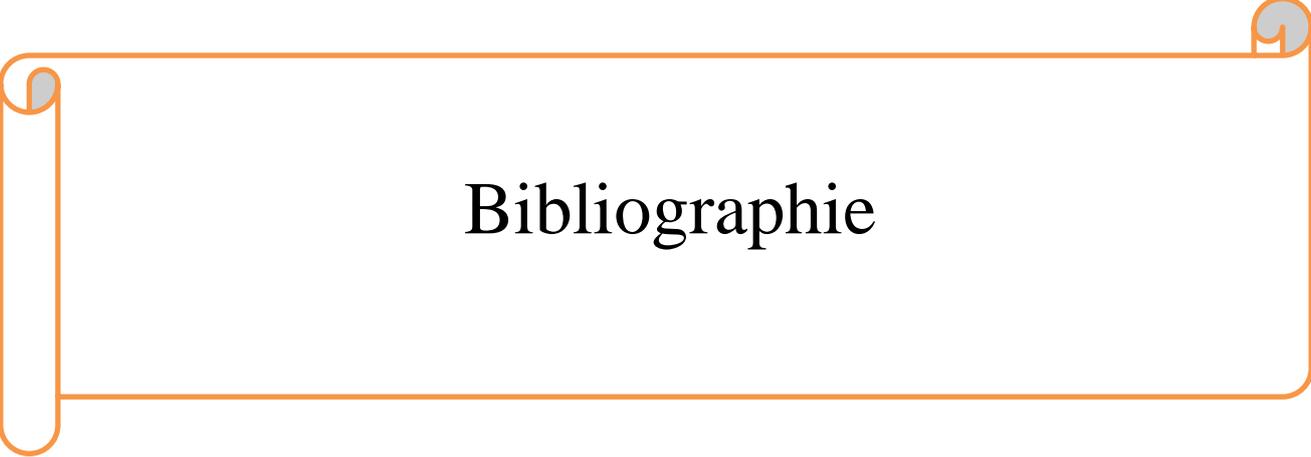
De manière générale, il ressort des résultats obtenus que l'impact de l'activité portuaire sur le transport de la wilaya de Bejaia a des effets qui relèvent de la nature de la relation avec les services portuaires. En effet, le port de Bejaia joue un grand rôle dans le développement des entreprises de transport de marchandises dans la wilaya de Bejaia.

Le port est considéré comme un créateur des entreprises de transport auprès de lui, surtout leur dimension qui se développe par la création de l'emploi et par l'augmentation du chiffre d'affaires.

Nous pensons que le port de Bejaia de par sa meilleure gestion par les autorités qui veillent à son organisation attire plusieurs entreprises de transport pour livrer la marchandise. Par ailleurs, les entreprises de transport ne trouvent pas des difficultés pour accéder à l'intérieur du port pour faire sortir les marchandises. Néanmoins l'état doit revenir à ses missions de base quant à la gestion et l'exploitation des ports ainsi que la prestation de services.

Les entreprises de transport affirment qu'ils ont de très bonne relation avec le port de Bejaia et que leurs activités dépendent étroitement de cette structure. Mais, ces opérateurs trouvent parfois des difficultés, cela suite aux quelques entraves administratives dues bien évidemment à l'ensemble des procédures d'enlèvement des marchandises et les lourdeurs provenant de la part des autres services, notamment la Douane.

Avant de finaliser notre conclusion, il faut signaler que la plus grande obstacle pour la réalisation du présent travail a été la difficulté d'avoir des ouvrages concernant le thème lesquels ne sont pas nombreux et les difficultés sur le terrain durant la collecte des informations. La plupart des répondant se montrent réticent et évoquent sou le problème de confidentialités des informations.



Bibliographie

BIBLIOGRAPHIE

LES OUVRAGES

- Greffe. X, Mairesse. J, Reiffers J. L (1990) « Encyclopédie économique », volume 2, Economica. PP 1707 -1708.
- SAVY M, « Interactions transport logistique, étude de cas sur le triangle de Weimar », avec Jeannie Creisméas et Bernard Fitchner (CETE de l'Est), étude pour le compte du SETRA et de la DGTM (Ministère des transports), avril 2007.p52
- Pierre BAUCHET ; « L'économie du transport international de marchandises ». Edition Economica ; 2014.
- Sétra (service d'étude techniques des routes et autoroutes) (2007) Rapport d'études. « Interactions transport et logistique, étude de cas sur le triangle de Weimar».Juin 2007 P47.
- Nonjon A. (1995) <<comprendre l'économie mondiale>>, Ellipses. P264.

LES ARTICLES

- BELLOTTI, J, transport international de marchandises, 4^{ème} édition, 2012.p142
- Benallègue. A « le transport routier état des lieux d'un mode largement dominant dans les transports intérieurs » Le phare n°48 avril 2003 p15
- CD-Multimédia de l'EPB
- Ces constats sont résumés principalement des entretiens réalisés avec les responsables des directions des transports.
- Cours de commerce maritime et contentieux (PLD), Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, 2003.
- Document douanier qui récapitule toutes les marchandises embarquées ou débarquées lors d'une escale.
- El watan économie du 17 au 23 mars 2008, p13 et 14.
- Evolution de la gestion et de l'organisation des ports, Synthèse n° 13, ISEMAR, Janvier 1999.
- Gibraltar ; territoire britannique comprenant le cap rocheux, appelé le rocher de Gibraltar (autrefois calpe), la superficie de Gibraltar est de 5.8 Km²

- 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.
- Kaci. D « le nécessaire développement des transports routiers les explications du président de l'UNAT »Le phare n°41 sep 2002 p 14
- Les amendements de la loi 98 /05 du 25 Juin 1998 modifiant et complément, l'ordonnance 76/80 du 23 Octobre 1976portant code maritime algérien (SMA).
- L'organisation d'un système portuaire, "Cours de Certificat de Gestion Moderne des Ports " CNUCED/Train For Trade, Genève, Septembre 2004.
- Netter M. (1974) <<capacités de transport, couts de transport et organisation de l'espace>>, Revue économique. Volume 25, n°2, 1974. pp. 257-274.P257.
- Petit Robert Dictionnaire alphabétique et analogique de langue Française », Paris, Dictionnaire le Robert 1970.
- VIGARIE.A ; Ports de commerce et vie littorale, Hachette, 1979.
- VIGARIE, A ; les pays en développement et la mère .Cahier de sociologie économique, le havre, 1979

LES MEMOIRE

- Harrar Sabéha, transport de marchandises et impact sur l'activité économique régionale, cas de la région Nord-Ouest, mémoire de magister, dirigé par Ait Habouche Abdelmadjid.
- Mohamed Kheyar &Nourdine Zerouklane : « La politique maritime algérienne après la libéralisation du commerce extérieur ». Université de Bejaia - licence en sciences économiques, 2008.

SITES INTERNETS

- Ministre des transports <http://www.ministre-transport.org.dz>
- www.joura.dz/n442001
- www.mtp.gov.dz/directiondesroutes
- <http://fr.wikipedia.org>



Liste des tableaux

Liste des tableaux

Tableau N°1 : Bilan de l'enquête

Tableau N°2 : La catégorie socioprofessionnelle

Tableau N°3 :Le niveau de formation

Tableau N°4 : Le secteur d'activité

Tableau N°5:Le statut de l'entreprise

Tableau N°6 : Le statut juridique de l'entreprise

Tableau N°7 : L'évolution en pourcentage du chiffre d'affaire de l'entreprise par rapport à leurs activités avec les services portuaires

Tableau N°8 : L'évolution en pourcentage des effectifs employés dans l'entreprise par rapport à leurs activités avec les services portuaires

Tableau N°9 :L'augmentation du tonnage traité par le port augmente t'il le chiffre d'affaire E

Tableau N°10 : Localisation de l'entreprise auprès de port

Tableau N°11 :Les marchandises traitées par l'entreprise est-elle transité

Tableau N°12 :Les ports les plus importants à l'activité de l'entreprise

Tableau N°13 :La relation avec les services portuaires

Tableau N°14 :Qualification de la relation de l'entreprise avec le port

Tableau N°15 : La présence de port

Tableau N°16:Evaluation de la relation de l'entreprise

Tableau N°17 :Les marchandises traitées par l'entreprise sont-elle à destination d'un port

Tableau N°18 :Les marchandises traitées sont-elle transite par un port

Tableau N°19 :La localisation des entreprises

Tableau N°20 : Les activités de l'entreprise

Tableau N°21 : Les marchandises traité par l'entreprise

Tableau N°22 :L'entreprise entretenue avec le port

Tableau N°23 :Les sous-traitants en cas de surcharge

Tableau N°24 :La nature de partenariat avec l'entreprise

Tableau N°25 :Représente l'accès au port

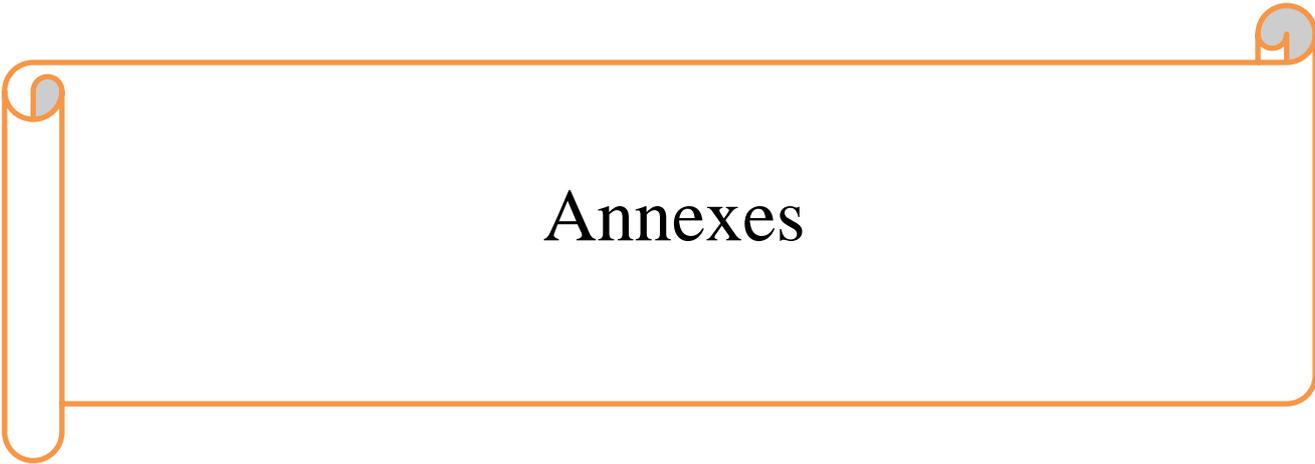
Tableau N°26 :Tableau qui représente la durée d'attente

Tableau N°27 : Les difficultés au port

Tableau N°28 :Les obstacles rencontré dans le port

Tableau N°29 :Le développement du transport ferroviaire

Tableau N°30 :Des bonnes relations avec le port



Annexes

1	FU	Votre catégorie socioprofessionnelle	Votre catégorie socioprofessionnelle:	Cadre supérieur ; Cadre dirigeant ; Maîtrise ; Autre veuillez préciser) ; ;	
2	FU	Quel est votre niveau de formation ?	Quel est votre niveau de formation ?	Primaire ; Moyen ; Secondaire ; Universitaire (Bac +) ; Autre veuillez précisez(TS) ;	
3	F M	Le secteur d'activité :	Le secteur d'activité :	Entreprise de transport ; Entreprise de distribution ; Entreprise du commerce international et transport ; Entreprise de production ayant une fonction de transport ; Autre veuillez précisez..... ;	2
4	FU	Statut de votre entreprise	Statut de votre entreprise:	Public ; Privé ; Mixte ; Autre veuillez précisez..... ;	
5	FU	Statut juridique de votre Entreprise:	Statut juridique de votre Entreprise:	SARL ; SCN ; SPA ; EURL ; Autre veuillez précisez..... ;	
6	FU	pourcentage de votre chiffre d'affaire	Comment, se présente pour vous, l'évolution, en pourcentage de votre chiffre d'affaires ?	2% à 10% ; 11% à 20% ; > de 21% ;	
7	FU	Le pourcentage de l'effectif de vos em	Le pourcentage de l'effectif de vos employés en relation avec les activités portuaires	2% à 20% ; 21% à 40% ; > de 41% ;	
8	FU	l'augmentation de tonnage traité par l	Selon vous, l'augmentation de tonnage traité par le port, est-elle dans l'augmentation de votre chiffre d'affaires ?	Oui ; Non ; Aucun avis ;	
9	FU	localisation dépend aujourd'hui étroit	Pensez-vous que votre localisation dépend aujourd'hui étroitement de la présence d'un port?	Oui ; Non ; Aucun avis ;	
10	FU	vosre connaissance, par un port ?	Certaines marchandises traitées par votre établissement transitent-elles, à votre connaissance,	Oui ; Non ; Aucun avis ;	

			par un port ?		
1 1	FO	ports les plus importants dans votre c	Quels sont les ports les plus importants dans votre chiffre d'affaires? (numéroter de 1 à 5 par ordre d'importance)	Bejaia ; Skikda ; Jijel ; Alger ; Autre veuillez précisez(Oran) ;	5
1 2	FU	considérez-vous la présence de ce(s) po	Pour l'activité de votre entreprise, considérez-vous la présence de ce(s) port(s) comme... ?	Primordiale ? ; Importante ? ; Secondaire ? ; Sans intérêt ? ;	
1 3	FU	relation avec les services portuaire	Votre relation avec les services portuaires est :	Très fréquentes et très importantes ; Fréquentes et très importantes ; Moyennement fréquentes et moyennement importantes ; Pas fréquentes et pas importantes ;	
1 4	FU	relations avec services portuaires	Comment qualifierez-vous vos relations avec services portuaires ?	Très importantes ; Importantes ; Peu importantes ; Pas importantes ; Inutiles ;	
1 5	FU	relation avec le port depuis trois ans	Comment évoluer votre activité de transport de marchandises en relation avec le port depuis trois ans ?	En hausse ; Stable ; En baisse ; Aucun avis ;	
1 6	FU	destination d'un port:	Concernant les marchandises transitant par un port.S'agit-il des marchandises a destination d'un port:	Oui ; Non ; Aucun avis ;	
1 7	FU	marchandises transitant par un port de	Concernant les marchandises transitant par un port .Sagit-il des marchandises provenant d'un port :	Oui ; Non ; Aucun avis ;	
1 8	F M	localisation de votre entreprise	Quelles sont les raisons de la localisation de	Proximité d'un port ; Proximités de centre urbain ; Proximité de vos clients ; Facilité d'accès aux installations ; Proximité de	4

			vosre entreprise ?	réseaux routiers ; Minimiser les coûts de déplacement et/ou les coûts de transport ; Autre veuillez précisez : ;	
19	FM	Vos activités sont liées aux	Vos activités sont liées aux	Transports routiers nationaux ; Transports routiers internationaux ; Transports routiers interurbains ; Transports routiers urbain ; Autre veuillez précisez..... ;	4
20	FE	produits agricoles	produits agricoles	Produit ;	
21	FE	denrées alimentaires	denrées alimentaires et fourrage	Produit ;	
22	FE	combustibles	combustibles et minéraux solides	Produit ;	
23	FE	produits pétroliers	produits pétroliers bruts	Produit ;	
24	FE	minerais ferreux	minerais ferreux et déchets pour la métallurgie	Produit ;	
25	FE	minerais et déchets non ferreux	minerais et déchets non ferreux	Produit ;	
26	FE	industrie chimique engrais	matières premières pour l'industrie chimique engrais	Produit ;	
27	FE	Produit alimentaire	Produit alimentaire	Produit ;	
28	FE	BTP	BTP	Produit ;	
29	FE	Électroménager	Électroménager	Produit ;	
30	FE	Autres	Autres (veuillez préciser)	Produit ;	
31	OT	Sur quelles critères détermine votre en	Sur quels critères détermine votre entreprise les coûts de transport?		
32	FU	Votre entreprise entretenue avec le po	Votre entreprise entretenue avec le port par:	Contrat ; Intermédiaire ; Autre veuillez précisez nous sommes aussi une entreprise de traitement ;	
33	FU	sous-traitants en cas de surcharge	Sollicitez-vous d'autres entreprises comme des sous-traitants en cas de surcharge ?	Oui ; Non ; Aucun avis ;	

3 4	F M	nature de votre partenariat :	Quelle est la nature de votre partenariat :	Partenariat en cas de surcharge ponctuelle de travail ; Partage des charges ; Mise en communs les charges ; Autre veuillez précisez(contrat transporteur prive) ;	2
3 5	FU	l'accès au port	votre entreprise trouve l'accès au port comment :	Facile ; Moyen ; Difficile ;	
3 6	FU	durée d'attente	Comment vous trouve la durée d'attente pour accède au port	Trop ; Moyen ; Rapide ;	
3 7	OT	Que dite vous sur la nouvelle penetran	Quel est votre avis sur la nouvelle penetrante:		
3 8	FU	difficultés pour accéder au port :	Est-ce que vous trouvez des difficultés pour accéder au port :	Oui ; Non ; Aucun avis ;	
3 9	F M	les obstacles que vous rencontrez pou	Quels sont les obstacles que vous rencontrez pour l'exercice de votre activité de transport au sein du port ?	La circulation et la congestion dans les principaux axes menant vers le port ; La congestion dans le port ; Les lenteurs administratives (procédures de dénouement) ; Procédures compliquées pour l'enlèvement de la marchandise ; Les exigences des clients (en termes de délais de livraison) ; Autres veuillez précisez..... ;	2
4 0	FU	développement du transport ferrovia	Pensez-vous que le développement du transport ferroviaire peut être un moyen pour atténuer les effets négatifs et optimiser la fluidité et la circulation des marchandises à partir du port ?	Oui ; Non ; Aucun avis ;	
4 1	F M	entretenir de bonne relation avec le	Parmi les propositions suivantes indiquées lesquelles sont susceptibles d'entretenir de bonne relation avec le port :	Développement des plates formes logistiques en dehors des périmètres du port ; Développement de transport ferroviaire ; Amélioration du cadre réglementaire et assouplir les procédures administratives ; Prévoir un plan de circulation pour la ville en vue de décongestionner le port et les principales voies de circulation de la ville ;	3

4 2	OT	votre point de vue	Quel est votre point de vue sur votre activité avec le port?	
--------	----	--------------------	--	--

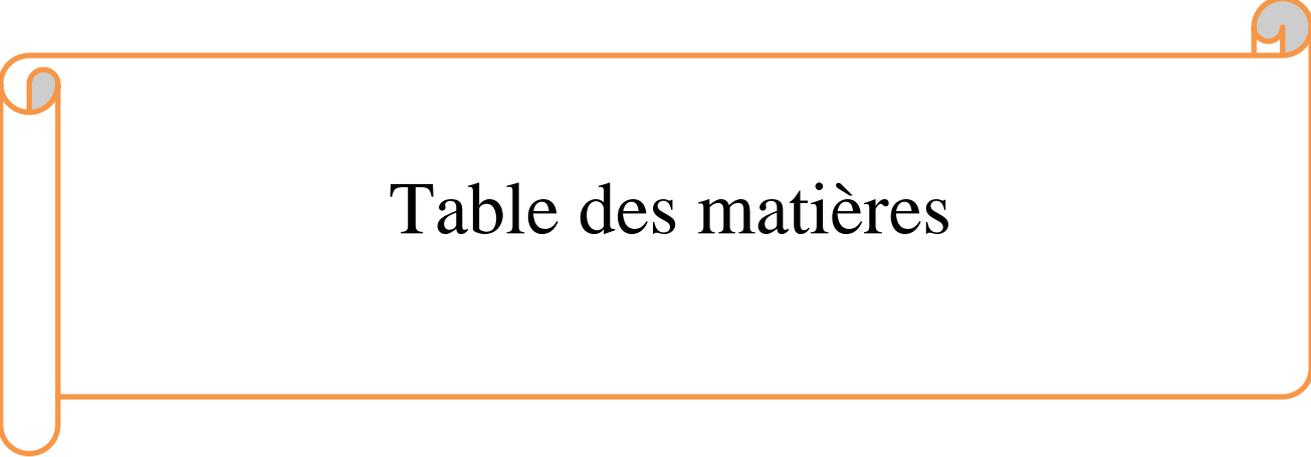
A decorative orange border that resembles a scroll, with rounded corners and a vertical strip on the left side. The text is centered within this border.

Table des matières

Table des matières

Introduction générale.....	1
Chapitre N°1 : Transport routier de marchandise	
Introduction	4
Section N° 1 : Généralités et historiques du transport terrestre.....	4
1-1-Historique et importance du transport.....	4
1-2- Notions générales du transport.....	4
1-2-1-Notion de transport.....	4
1-2-2-Définition de marchandise.....	5
1-2-3-Définition du transport de marchandises.....	6
1-3-Les acteurs du transport routier de marchandises.....	7
1-3-1-Les Chargeurs.....	7
1-3-2-Les transporteurs.....	7
1-3-3-Les logisticiens.....	8
Section N° 2 : Les Cadres institutionnels et juridiques du transport de marchandises.....	8
2-1-Les cadres institutionnels des transports.....	8
2-1-1-Le cadre réglementaire.....	8
2-2-Les contrats de transport.....	10
2-2-1-Définition.....	10
2-2-2-Les parties au contrat.....	10
2-2-3-La tarification et la réglementation.....	11
2-2-3-1-La réglementation.....	11
2-2-3-2-Les tarifs.....	11
2-2-3-2-1-Les principes généraux.....	11
2-2-3-2-2-La rémunération du transitaire.....	12
2-2-3-2-3-Le paiement contre remboursement.....	12
2-4-Les responsabilités liées au transport.....	12
2-4-1-La responsabilité de l'expéditeur.....	12
2-4-1-1-Les dommages causés au véhicule du transporteur.....	12
2-4-1-2-L'immobilisation prolongée avant le chargement.....	12
2-4-2-La responsabilité du transporteur.....	13
2-4-3-Transports internationaux.....	13

2-4-3-1-Les lettres de voiture.....	14
2-4-3-1-1-La lettre de voiture CMR.....	14
2-4-3-1-2-La feuille de route type UE.....	14
2-5La réalisation du transport.....	14
2-5-1-La préparation de la marchandise.....	14
2-5-2-Le chargement.....	15
2-5-2-1-La prise en charge.....	15
2-5-3-Le transport.....	15
2-5-3-1-Les délais.....	15
2-5-3-2-Les empêchements au transport.....	15
2-5-4-La phase finale du transport.....	16
2-5-4-1La livraison.....	16
2-5-4-2-Le déchargement.....	16
2-5-4-3-La réception.....	16
2-5-4-3-1-Les empêchements à la livraison.....	17
Section N° 3 : Identification du secteur de transport.....	17
3-1-Les différents modes de transport.....	17
3-1-1-Le transport routier.....	17
3-1-1-1-L'avantage du mode de transport routier.....	18
3-1-1-2-Les inconvénients.....	18
3-1-1-3-Les axes traités sont.....	18
3-1-2-Les transports ferroviaires.....	18
3-1-2-1-Les avantages du mode de transport par fer.....	18
3-1-2-2-Les inconvénients.....	18
3-1-2-3-Les axes traités.....	19
3-2-Les types de transport.....	19
3-2-1-Les transports homogènes.....	19
3-2-2-Les transports combinés.....	19
3-2-3-Les transports mixtes.....	19
3-2-4-Les transports mixtes superposés.....	19
3-2-5-Les transports multimodaux.....	19
3-3-Le rôle et les enjeux du transport routier de marchandises.....	20
3-3-1-Le rôle du transport terrestre.....	20
3-3-2-Les Enjeux du transport routier de marchandises.....	20

3-3-2-1-Du point de vue développement économique	21
3-3-2-2-Dupoint de vue social	21
3-2-3-Dupoint de vue de la sécurité	22
3-4-Les risques du transport routier.....	22
3-4-1-Prise du véhicule.....	22
3-4-1-1-Risque d'accidents	22
3-4-2-Attelage	22
3-4-3-La mise à quai	23
3-4-4-Chargement / déchargement	23
3-4-5-Arrimage, sanglace, calage	23
3-4-6-Départ du quai	24
3-4-7-Activité de conduite.....	24
3-4-8-Arrivée chez le client	24
3-4-9-Maintenance de premier niveau	24
Section N° 4 : L'activité du transport routier en Algérie	24
4-1-Un diagnostic sur l'activité de transport en Algérie	24
4-2-Les infrastructures de transport routier en Algérie.....	25
4-2-1-Présentation du réseau routier national	25
4-3-Les forces et les faiblesses du secteur routier de marchandises	26
4-3-1-Les force du secteur	26
4-3-2-Les faiblesses du secteur	26
Conclusion	28
Chapitre N°2 : l'activité portuaire.....	29
Introduction	29
Section N°1 : Généralité sur les ports.....	29
1-1-Définition d'un port	29
1-2-Classification des ports	30
1-2-1-Classification selon les caractéristiques naturelles	30
1-2-2-Classification selon les fonctions	30
1-2-3-Classification de la CNUCED.....	31
1-2-3-1-Les ports de la première génération	31
1-2-3-2-Les ports de la deuxième génération	31
1-2-3-3-Les ports de la troisième génération	32
1-3-Rôle et l'importance du port	32

1-4-Types de ports.....	33
1-4-1-Ports maritimes.....	33
1-4-2-Ports fluviaux.....	33
1-4-3-Ports lacustres.....	34
1-4-4-Ports à sec.....	34
Section N°2 : Le cadre réglementaire et organisationnel de l'activité portuaire.....	35
2-1-La réglementation du droit maritime sur le transport des marchandises.....	35
2-2-Les acteurs de la place portuaire.....	36
2-2-1-Le consignataire	36
2-2-2-Le transitaire	36
2-2-3-Les douanes	36
2-2-4-l'autorité portuaire	37
2-2-5-L'entreprise portuaire	37
2-2-6-La communauté portuaire	37
2-2-7-l'agglomération portuaire	37
2-3-L'organisation portuaire	38
2-3-1-Le port dit «propriétaire foncier ».....	38
2-3-2-Le port dit « port outil »	38
2-3-3-1-Le port dit « port operateur »	38
Section N°3 : L'activité portuaire en Algérie.....	39
3-1-La typologie des ports algériens.....	39
3-2-L'avant pays des ports algériens	39
3-2-1-La zone intra-Maghrébine	40
3-2-2-La zone extra-maghrébine.....	40
3-3-Le système portuaire en Algérie.....	41
3-4-L'évolution et le cadre juridique de l'organisation portuaire en Algérie.....	43
3-4-1-L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie	43
3-4-1-1- La première phase	43
3-4-1-2-La deuxième phase.....	43
3-4-1-3-La troisième phase	44
3-4-1-4-La quatrième phase	44
3-4-1-5-La cinquième phase	44
3-4-2-Le cadre juridique.....	44

3-5-Statuts et missions des autorités portuaires	45
3-5-1-Entretien et développement	45
3-5-2-Gestion et exploitation	45
3-5-3-Préservation et conservation	46
3-6-les contradictions du système portuaire algérien.....	46
3-6-1-Sur le plan organisationnel	46
3-6-2-Sur le plan des infrastructures	47
3-6-3-Sur le plan des équipements	47
Section N°04 : L'activité portuaire à la ville de Bejaia.....	48
4-1-Historique du port de Bejaia	48
4-2-Description géographique du port de Bejaia	48
4-2-1-L'implantation de l'entreprise portuaire de Bejaia	48
4-2-2-Mouillage	48
4-2-3-Accès au Port	49
4-2-4-Bassins du Port	49
4-3-Les missions du port de Bejaia.....	49
4-4-Les activités et services du port.....	49
Conclusion	51
Chapitre N°03 : Présentation l'enquête du terrain et analyse des résultats.....	52
Introduction	52
Section N°1 : Présentation de l'enquête de terrain et de l'échantillon.....	52
1-1-Objectifs et déroulement de l'enquête	52
1-2-Présentation de l'échantillon	53
1-3-Présentation du questionnaire	53
1-4-Deroulement du questionnaire et outils méthodologique utiliser pour la collecte des informations	55
Section N°2 : Réseau routier de La wilaya de Bejaia.....	56
2-1-Présentation de la wilaya de Bejaia	56
2-2-Presentation du réseau routier de la wilaya de Bejaia	56
Section N°3 : Analyse des données de l'enquête.....	58
3-1-Analyse le profil de l'entreprise	58
3-2-Analyse la relation entretenue avec les services portuaires	61
3-3-Les critères qui déterminent les couts de transport au sein d'une entreprise sont	68

3-4-Les obstacles rencontrés et les solutions durant l'activité	71
3-5-Le point de vue des gestionnaires avec les services portuaires	73
Conclusion	74
Conclusion générale.....	75

Bibliographie

Annexes