

Université Abderrahmane Mira de Bejaia

Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de Gestion

Département des Sciences Commerciales



جامعة بجاية
Tasdawit n Bgayet
Université de Béjaïa

MEMOIRE de fin de cycle

En vue de l'obtention du diplôme de master en sciences commerciales

Option : Commerce International et Logistique

Thème

**Les contraintes et les insuffisances des ports secs en
Algérie ; cas de la plateforme extra portuaire IGHIL
OUBAROUAK**

Préparé par :

SAHIR FOUZIA

KHATRI CHAHRAZED

Dirigé par :

Dr. ABBACI AYOUB

Année universitaire : 2020-2021

Remercîments

Nous remercions le Dieu de nous avoir donné du courage et de la détermination pour mener à terme ce travail.

On tient à remercier tout particulièrement nos très chers parents pour leur soutien et leurs encouragements.

*Nous tenons à remercier notre promoteur **ABBACI AYOUB** pour ses efforts et ses précieux conseils tout au long de notre travail.*

*Un grand remerciement à monsieur **BENNACER** qui nous a suivis tout au long du cursus.*

Dédicace

Je dédie ce modeste travail à : Mes très chers parents qui ont toujours été là pour moi vous avez guetté mes pas, et m'avez couvé de tendresse, vos prières et vos bénédictions m'ont été d'un grand secours pour mener à bien mes études.

A mon Mari Ryad avec je partage cette réussite, pour l'amour et l'affection qui nous unissent, je ne saurais exprimer ma profonde reconnaissance pour le soutien continu dont tu as toujours fait preuve, tu m'as toujours encouragé.

SAHIR FOUZIA.

Dédicace

Je dédie ce modeste travail à mes frères et sœurs, à mes parents, et à toutes les personnes qui m'ont aidée de près ou de loin

CHAHRAZED.

KHATRI

Liste des abréviations

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement.

RO/RO: Roll-on/ Roll-off.

EDI: Echange de Données Informatisées.

MADT: Magazine et Aire de Dépôt Temporaire.

EVP : Equivalent Vingt Pieds.

PVD : Pays en Voie de Développement.

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation.

SPA : Société Par Action.

ONCV : Office National de Commercialisations des produits Viticoles.

ENIEM : Entreprise Nationale des Industries de l'Electroménager.

IDE : Investissement Direct Etranger.

SNAT : Schéma National d'Aménagement du Territoire.

STIM : Société de Transport Intermodal de Marchandise.

SNTF : Société Nationale du Transport Ferroviaire.

SIL : Société Intermodal de la Logistique.

EPAN : Entreprise portuaire d'Annaba.

AILC : Algérienne Intermodale Logistique du Centre.

SNTR : Société Nationale du Transport Routier.

EPAL : Entreprise Portuaire d'Alger.

ACS : Algerian Containers Service.

MTA : Maghrébine du Transport et Auxiliaire.

EPB : Entreprise Portuaire de Bejaia.

BMT : Bejaia Méditerranean Terminal.

ZIDI : Zone Industrielle de Développement Intégré.

ZLEP: Zone Logistique Extra-Portuaire.

LO/LO: Left-on /Left-off.

SOMMAIRE

Remerciements

Dédicaces

Liste des abréviations

Introduction Générale 01

Chapitre 01 : Généralités sur les ports secs

1. Notions de ports secs, plateformes extra portuaires, plateformes logistique définition et éléments de distinction..... 05
2. Plateformes logistiques. 16
3. Conteneurisation et Multi-modalité : effet sur la saturation des ports de commerce..... 23

Chapitre 02 : Gestion des plateformes extra-portuaire

1. Les enjeux des ports de commerce et ses impacts sur le transport maritime. 31
2. Réglementation et fonctions des ports secs algériens..... 38
3. Les ports secs en Algérie..... 42

Chapitre 03 : Gestion des plateformes extra-portuaire

- 1 Présentation de l'organisme d'accueil 48
 2. Trafic réalisé 59
 3. Volet indicateurs des zones logistique extra portuaire à Bejaia 60
 4. Impact économique et pré requis du projet d'IGHIL OUBAROUAK 65
- Conclusion général 68

Bibliographie

Liste des illustrations

Table de matière

Introduction générale

Introduction Générale

Le transport maritime est le mode le plus important pour le transport de marchandises, le développement des échanges internationaux liés à la globalisation de l'économie entraîne une accumulation continue du volume de produits transportés par voie maritime que ce soit des expéditions en vrac ou en conteneurs sur de courtes ou longues distances. D'après la CNUCED, près de 80 % du commerce mondial en volume et plus de 70 % de sa valeur transitent par la mer et les ports. Les pourcentages sont encore plus élevés pour la plupart des pays en développement.

Le transport maritime constitue le canal essentiel dans le désenclavement et le rapprochement des pays. Mais peut-on parler de transport maritime sans le port ? Certainement pas.

À la question qu'est-ce qu'un port ? André VEGARIE répond : « *un port est une aire de contact entre deux espaces terrestre et maritime organisée pour le transport de marchandises et de voyageurs...* »¹

Dans cette optique, les ports maritimes ont connu de grands développements des techniques de manutention avec l'invention de la conteneurisation. Avant cette dernière, le navire prend plus de temps dans un port pour charger et décharger sa marchandise donc les ports doivent s'inscrire dans le nouvel ordre maritime mondial et favoriser, à l'instar des ports étrangers, l'implantation sur leurs dépendances, d'activités industrielles et logistiques qui sont consommatrices d'espace mais productrices de valeur ajoutée. Pour ce faire, les ports sont de plus en plus appelés à créer et à aménager, soit dans leur enceinte soit sur des zones extra-portuaires moyennes, des zones industrielles pouvant abriter des activités stratégiques en rapport avec les activités portuaires. La conteneurisation ; un mode de conditionnement dont l'usage est relativement récent en Algérie. Dans les années 70 et 80, la remorque était plutôt le mode de conditionnement « unitarisé » et intermodal le plus répandu, l'apparition du conteneur a obligé les acteurs de la chaîne du transport (chargeurs, armateurs, ports...) à modifier complètement leurs modes de gestion et méthodes de travail afin d'optimiser, maîtriser les mouvements des flux de conteneurs et d'atteindre leur destination finale rapidement, en toute sécurité et à moindre coût.

¹ Antoine Frémont. Conteneurisation et mondialisation. Les logiques des armements de lignes régulières. Géographie. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2005.

Pour rester compétitifs, les ports ont donné plus d'importance à la fonction logistique. En effet, ces derniers se sont procurés des infrastructures développées à fin d'assurer des activités logistiques portuaires à un niveau de service élevé. Ceci permet de servir les navires, de la meilleure façon et de minimiser les coûts d'exploitation.

La performance portuaire est l'un des éléments essentiels pour garantir les flux des échanges mondiaux sans interruption. Pour atteindre un niveau satisfaisant de performance, les ports ont utilisé plusieurs alternatives comme l'introduction des nouvelles pratiques managériales, l'utilisation optimale des ressources et la transformation des domaines portuaires d'une simple place de transbordement de la marchandise, en des ports réseaux (des ports de la quatrième génération).

Le port de Bejaia, est, à l'évidence, inadapté à la croissance du trafic. L'attente des navires en mer (y compris pour les porte-conteneurs) et des produits à quai est préjudiciable aux performances du port et aux attentes des chargeurs. L'Entreprise portuaire veut limiter l'usage des terrains du port aux seules activités commerciales et la professionnalisation des acteurs portuaires

Afin de remédier à ce problème l'Etat algérien et dans le but de développer le transport maritime et le rendre plus fluide, a entamé des projets dans ce sens, notamment la création de plateformes extra-portuaires dites ports sec, Tout au long de notre travail, nous allons traiter ces ports avancés en essayant d'apporter une réponse à la question suivante :

Quel est le rôle des ports secs dans les opérations du commerce extérieur à Bejaia et quels sont leurs enjeux ?

Nous avons choisi ce thème pour faire ressortir l'importance des ports secs et la nécessité de se tourner vers cette solution afin de remédier aux problèmes de congestion des ports maritimes.

Pour répondre à cette question principale, nous émettons les hypothèses suivantes :

H1 : Les ports secs de la région de Bejaia permettent suffisamment au port la décongestion des conteneurs.

H2 : La création de la zone logistique extra-portuaire d'IGHIL OUBEROUAK, à tels influencer sur la durée d'attente en rade des navires ?

Pour réaliser ce travail, nous avons poursuivi une démarche qui commence par l'analyse de la situation des ports algériens et celui de Bejaia en particulier en se basant sur des données disponibles au niveau local et cela avant et après la réalisation du port secs de IGHIL OUBEROUAK et de TIXTER, l'objectif est de montrer et comprendre l'étendu des problèmes contre lesquels le port de Bejaia fait face quotidiennement, notamment en termes d'encombrement portuaire liés au manque d'espace d'entreposage. Par la suite, nous avons fait des entretiens avec les responsables de la plateforme logistique extra portuaire de IGHIL OUBAROUAK à l'occasion de notre stage et ce afin de combler les insuffisances bibliographiques et le manque des données.

Chapitre 01

Généralités sur les ports secs

Chapitre 01 : Généralités sur les ports secs

Introduction

La chaîne logistique est un réseau d'installations qui assure les fonctions d'approvisionnement en matières premières, de transformation de ces matières premières en composants puis en produits finis et de distribution de produit fini vers le client. Pour mieux maîtriser le sujet, des notions de bases méritent d'être définies c'est pourquoi dans ce chapitre nous allons essayer de mettre la lumière sur les différentes notions relatives à la logistique extra portuaire. La première section est réservée à évoquer les différentes notions de ports secs, puis la deuxième section sur la plateforme logistique, on finit par le rôle et fonction des zones extra portuaire et enfin la Conteneurisation et Multi-modalité

1. Notions de ports secs, plateformes extra portuaires, plateformes logistique définition et éléments de distinction

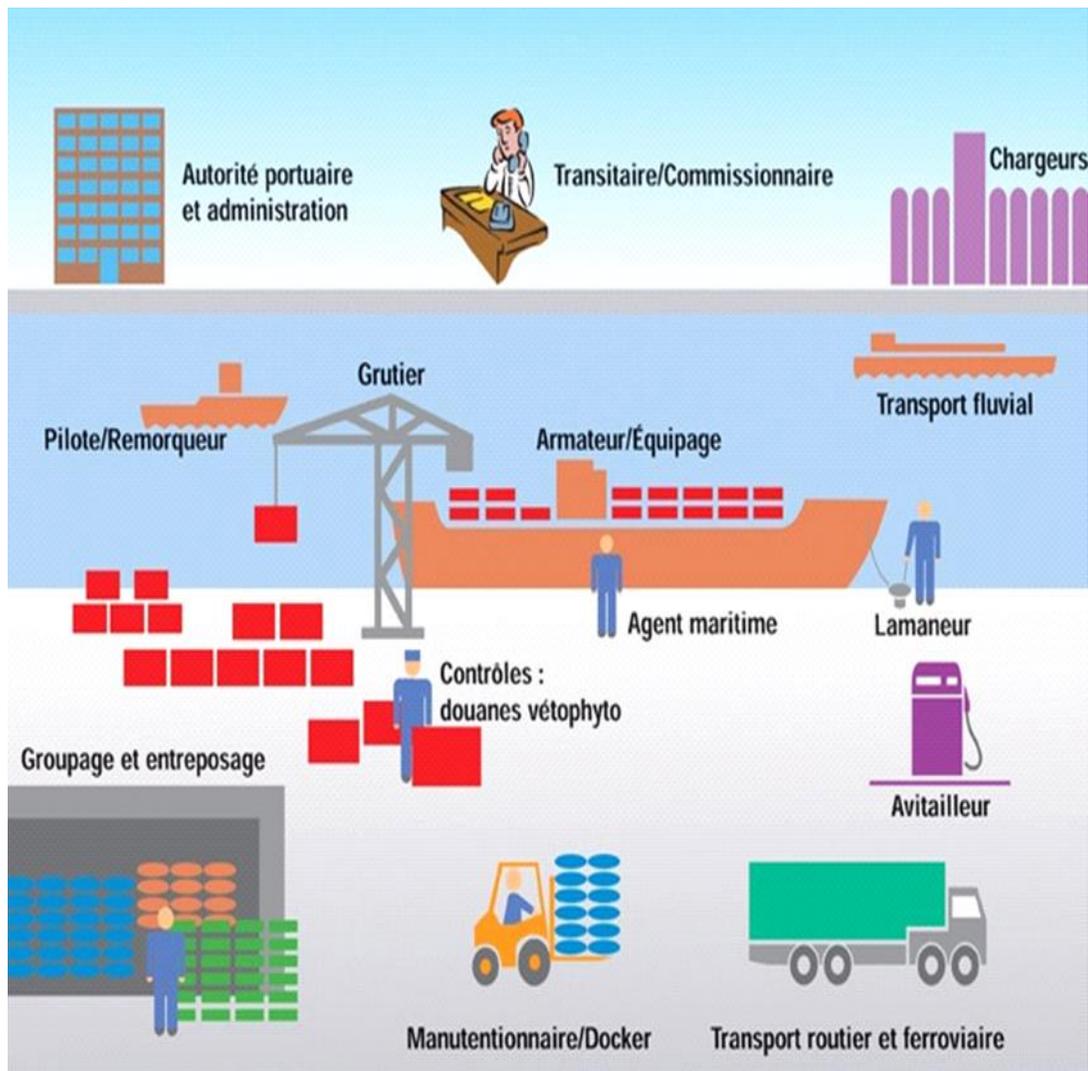
Dans cette section, nous allons voir les différentes notions fondamentales au domaine de la logistique et particulièrement celle liées aux ports secs.

1.1. Notion de la logistique portuaire

La logistique est définie comme étant un ensemble de moyens d'approvisionnement, de production, et de distribution de produits, mais quand il s'agit de la logistique d'un port, d'autres notions s'imposent, ce qui demande plus de distinction dans l'étude des différents pôles ou facettes de cette dernière². À cet effet, on intègre les différentes opérations présentes dans le port afin d'optimiser les délais (chargement de navire, déchargement, opérations de manutention, stockage, etc.), les coûts et répondre aux exigences des différents acteurs portuaires, des étapes nécessaires pour acheminer un produit commandé jusqu'au consommateur (figure 01).

² YVES PIMOR ET MICHEL FINDER, 2008, « Logistique production- distributionsoutien », 5e édition, Paris, édition DUNOD, P 69

Figure 01 : La Chaine logistique



Source : les ports maritimes dans les échanges mondiaux. Paris : 2013. disponible sur : <http://www.portdeguyane.fr/acteurs-portuaires/> Consulté le 1 /06/2021 à 15h00

1.2. Le rôle de la logistique portuaire dans l'entreprise

La logistique est importante pour tous les acteurs de l'entreprise car elle influence son activité. Elle est un véritable outil de compétitivité qui a pour but d'améliorer la coordination des services de l'entreprise et de les mobiliser pour poursuivre un objectif commun : la satisfaction des clients.

1.3. Notion de port

Un port est un endroit géographique par lequel transitent des marchandises ou des passagers, c'est un abri naturel ou artificiel sur les rives d'un océan, d'un lac ou d'une rivière permettant l'ancrage, le mouillage ou le stationnement à quai des bateaux à couvert de la vague des grandes ventes. Au sens le plus strict, le port est le point d'arrivée et de départ du transport maritime équipé et organisé le transbordement des voyageurs et des marchandises et pour remplir les fonctions commerciales qui en résultent.³

Au sein d'un port, nous avons deux espaces, l'un terrestre et l'autre maritime qui sont organisés et structurés par des équipements, des voies de terre et de mer. Un port a des bassins, des quais, qui sont animés par des flux de marchandises qu'il est possible d'attirer avec plus au moins d'efficacité. Le port est doté d'infrastructure apte à desservir ces modes tout en incarnant un lieu de convergence des systèmes de transport terrestre (rail et route) et maritime. En outre un port est assujetti à un corps autoritaire chargé du contrôle des investissements en infrastructure, de l'organisation et du bon fonctionnement ainsi que des relations publiques. Le port, enfin, est également un fournisseur de services aux transporteurs de fret (entreposage, transbordement) et aux navires (appontement, mécanique). Une majorité des ports surtout les plus anciens doivent leur émergence à leur site, plusieurs facteurs définissent le site portuaire :

- Les attributs géographiques comme le comportement des marées (la différence de profondeur entre la marée haute et basse doit être inférieure à mètres), la profondeur (le standard Panama nécessite plus de 12 mètres de tirant d'eau) et la protection des installations (abris naturels ou anthropiques).
- L'accessibilité aux complexes industriels et aux marchés sont autant d'éléments garants de vigueur et de la santé d'un port.

Les infrastructures portuaires, pour en être efficace, le port doit-être doté d'infrastructure telle appontement et jetées, grues, entrepôts, etc., ce qui se traduit par d'importantes accumulations de capitaux

³ L. BAUDEZ, : le rôle du port, manuel du participant « gestion moderne des ports », CNUCED 2012, page 7

1.3.1. Les types de ports

Il existe plusieurs typologies, nous en citons les suivantes :

1.3.1.1. Classification selon leur nature

- Les ports naturels :

Cas du port de New York, un des plus beaux abris naturels au monde. Un port naturel est une échancrure dans un littoral comme une anse, une baie, permettant d'y faire accoster et d'y abriter des embarcations. Le tirant d'eau et les dimensions du port naturel permettant les manœuvres, détermineront le gabarit des embarcations pouvant l'utiliser⁴

Un port naturel peut être partiellement ou totalement artificialisé par la suite ; il s'oppose aux ports construits ex nihilo, que ce soit par la création de darse par dragage et excavation du littoral ou par édification de digues et de jetées en avant de celui-ci.

- Les Ports aménagés

Le premier port aménagé fut peut-être l'œuvre des Minoens sur l'île de Crète, les phéniciens créèrent les de Sour et de Sidon en bâtissant des digues. Les Romains construisirent de nombreux ports sur le pourtour méditerranéen, notamment à Ostie, qui était le port de Rome.⁵

Il fallut ensuite attendre plusieurs siècles pour que « l'art » du génie portuaire connaisse un renouveau au moment où le commerce maritime constituait une importante source de revenus pour les Républiques italiennes. A cette époque commença la construction des ports de Venise et de Gènes, ou certaines réalisations d'origine subsistent encore aujourd'hui. La topographie naturelle du site dictait alors le parti à prendre pour l'aménagement.

A Venise, par exemple, des jetées permirent de construire un chenal d'entrée vers la lagune. De nombreux ports installés dans des baies ou des lagunes connaissent l'envasement de leur chenal d'entrée les jetées, ce qui nécessite un dragage permanent. Dans certains cas, l'ensablement naturel du chenal d'entrée au port a conduit à l'abandon pur et simple du site.

⁴ L. BAUDEZ, sous module 2A : le rôle du port, manuel du participant « gestion moderne des ports », CNUCED 2012, page 7.

⁵ GUERLET Grégory, la gestion des ports par une entité publique : aspects européens et environnementaux, thèse de doctorat, 2013, page 9.

Dans les baies ouvertes ou dans les baies aux vents dominants et aux orages, il s'agit de protéger l'entrée du plan d'eau par une seule digue. Le port de Los Angeles est aménagé ainsi, avec une seule digue qui s'élanche dans l'océan à partir du rivage afin de protéger l'entrée du port intérieur.

- Les Ports artificiels :

Un port artificiel peut être créé à l'intérieur des terres, en creusant les plans d'eau nécessaires par dragages ; il peut être gagné sur la mer, en construisant les digues, quais et terre-pleins par apport de matériaux.⁶

1.3.1.2. Classification Selon leur localisation

- Les ports maritimes

Ils sont posés sur la côte d'une mer ou d'un océan, qui sont souvent les ports principaux pour un pays ayant une façade maritime, accueillant les plus grands tonnages. Ces ports ont besoin davantage de protection contre les vagues et le vent en raison de leur exposition.

- Les ports fluviaux

Ils sont situés sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal, 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 portuaires ; certains ports fluviaux sont créés artificiellement en creusant la terre pour créer des bassins accessibles depuis le fleuve. Les grands ports fluviaux sont souvent près des embouchures (entrée d'un fleuve dans la mer) 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.

- Les ports lacustres

Ils sont situés en bordure d'un lac. S'ils ne sont pas soumis aux aléas des marées, les vagues peuvent poser des problèmes sur les grandes étendues d'eau. Les ports lacustres comprennent les petites marinas au bord des lacs de montagne, mais également les grands ports du commerce sur les Grands Lacs.

⁶ GUERLET Grégory, la gestion des ports par une entité publique : aspects européens et environnementaux, thèse de doctorat, 2013, page 10.

- Les ports à sec

Est un terminal intermodal directement connecté par route ou par chemin de fer à un port maritime, et fonctionnant comme un centre de transbordement de cargaisons maritimes vers des destinations à l'intérieur des terres, en plus de leur rôle de transbordement des cargaisons, les ports secs peuvent aussi inclure des installations de stockage et de regroupement des marchandises.

1.3.1.3. Classification Selon leurs activités

Dans les ports dont l'activité principale est le trafic de passagers et de marchandises, les activités de pêche et de plaisance disposent de zones qui leur sont affectées, sans mélange avec le reste des activités de la place portuaire.

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

- Les ports de commerce

Sont réputés ports de commerces et classés dans cette catégorie, les ports destinés à assurer dans les meilleures conditions économiques et de sécurité, toutes les opérations d'embarquement et de débarquement de personne, de marchandises et d'animaux vivants transitant du mode maritime au mode terrestre de transport et inversement ainsi que toutes les opérations liées à la navigation maritime.⁷

Ils jouent un rôle essentiel dans la mondialisation, puisque, grâce à une massification toujours plus intense, les prix du transport maritime sont particulièrement faibles, si bien que 90% des échanges internationaux de marchandises passent par cette voie, avec des navires dont les chargements peuvent atteindre couramment 300 000 tonnes pour des pétroliers ou 10 000 conteneurs pour des porte-conteneurs. Les économies plus régionales bénéficient du cabotage le long des côtes et certains détroits resserrés sont très favorables aux déplacements intenses de passagers.

⁷ EPB, 2013, le développement des activités logistiques extra portuaires des projets leviers pour l'optimisation de l'efficacité logistique, euro med, Béjaia, page 8

- Les ports de pêche

Sont classés dans cette catégorie, les ports destinés à recevoir les navires armés à la pêche et assurer la satisfaction des besoins et le développement de cette activité, leurs dimensions sont réduite varient selon les bateaux accueillis.⁸

- Les ports de plaisance

Sont classées dans cette catégorie les ports aménagés pour permettre la satisfaction des besoins de la navigation de la plaisance et le développement de cette activité.

Toutefois, peuvent être exercées au niveau d'un port de commerce, à titre accessoire, les autres activités liées à la défense nationale, à la pêche et à la plaisance.⁹

Accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et à moteur.

La plupart des bateaux sont de petite taille, et les places de port sont standardisées grâce à des pontons, différentes techniques d'amarrage sont utilisées selon les endroits. On y trouve une capitainerie, différents services d'avitaillement, de mise au sec et de réparation, une pompe à carburant, et divers services pour les équipages.

Ces ports sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques.

- Les ports militaires

Les ports militaires ou ports de guerre, bases navales accueillent les navires de guerre. Certains ports sont ouverts, mais d'autres, notamment les bases de sous-marins, sont fermées et interdites au publique pour des raisons de sécurité.¹⁰

Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier de réparations, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entraînement pour les équipages. Certains navires militaires, notamment les patrouilleurs, peuvent être basés dans d'autres types de ports.

⁸ TIGHILT Fodil, 2013, Entrepasage des TCS et optimisation des zones dans un port sec, manuel de formation, page 47

⁹ PIMOR (Y) et FENDER (M), logistique « production-distribution-soutien », Edition Dunod ,Paris, 2008, p 04

¹⁰ ibid

1.3.1.4. Classification Selon leur mode de gestion

- Les ports publics

Ils sont gérés directement ou indirectement par le secteur public. En France par exemple, ils sont gérés soit en régie directe par une collectivité locale, soit par un établissement public (cas des ports autonomes, des ports gérés par les chambres de commerce et d'industrie et des ports gérés par des établissements publics locaux), soit par un organisme privé mais dans le cadre d'une délégation de service public de la part de l'État, d'une collectivité locale ou d'un groupement de collectivités locales.¹¹

- Les Ports privés

Les ports privés sont gérés par une entreprise privée. Ce type de port n'existe pas dans tous les pays en raison des principes régissant le domaine public. En revanche, c'est un cas courant dans certains autres pays, notamment développées.¹²

1.3.2. Missions d'un port

Les missions d'un port se distinguent en finalités (vocation) et en objectifs (buts) d'un port.

1.3.2.1. Finalités

Le port a pour mission d'accueillir le navire et lui offrir un abri à l'intérieur duquel il pourra mener à bien ses opérations commerciales ou techniques : En assurant le transit des marchandises dans les meilleures conditions de cout, de qualité, de délais et de sécurité : En offrant de réelles facilités par la mise à disposition des moyens performants de transit, de traitement des navires et de stockage des marchandises.¹³

S'il est admis que le port est avant tout un point de passage où les marchandises sont transférées entre le navire de mer et les différents moyens de transport terrestre, il est donc à titre :

Un maillon assurant la continuité de la chaîne de transport maritime et, par conséquent, un facteur stimulant dans le développement de réseau routier et du rail.

¹¹ LARBI SOFIANE. La logistique d'un système portuaire cas port de Mostaganem. MASTER 2013-2014

¹² ibid

¹³ ibid

Un lieu offrant les meilleures prestations de service pour le transit des marchandises destinées à l'importation et à l'exportation et partant un facteur dynamisant propre à encourager les échanges commerciaux.

Un pôle d'attraction pour l'implantation d'unités industrielles liées à l'activité portuaire bénéficiant de la sorte des couts qui auraient été induits par une phase supplémentaire de manutention, de transport et de stockage.

Il existe de nombreux systèmes d'organisation des ports, qu'ils s'agissent cependant de port à gestion centralisée ou décentralisée par rapport à l'Etat, les activités en leur sein s'exercent dans le cadre de missions de service public, en l'espèce assurer le transit des marchandises dans les meilleures conditions.

Le port joue un rôle multiple dans le développement économique, du moins en ce qui concerne :

Le développement par le commerce extérieur qui tire des avantages substantiels de l'outil portuaire car bénéficiant de prestations de qualité et à moindre cout dont l'impact sur le prix de revient de la marchandise n'est pas à négliger.

Le développement par l'industrie de transformation qui profite sur place de la valeur ajoutée à la matière, il conviendrait de citer aussi au passage le développement local entraîné par le port par la création de nombreux emplois de l'industrie et du négoce liés à l'activité portuaire : prestataires de services.

Pour jouer pleinement son rôle le port se doit donc d'offrir des installations portuaires et des systèmes d'exploitation répondant à l'intérêt national moyennant un cout aussi bas que possible pour le port et ses usagers.

1.3.2.2. Objectifs

De façon générale, le port sec et ses installations doivent permettre pour un pays enclavé, de rationaliser, rentabiliser et sécuriser le système d'approvisionnement et d'exportation. Pour éviter que le port sec ne constitue un obstacle de plus à la fluidité du trafic, il y a lieu de requérir en amont :

- la collaboration des autorités portuaires, maritimes des dessertes et ;
- celle des pays de transit.

Cette collaboration devrait se solder par l'accord d'un traitement préférentiel à réserver aux marchandises en transit sur la base d'accords et de Conventions.

Cet objectif global, peut être atteint à travers les objectifs spécifiques d'ordre macroéconomique stratégique.¹⁴

1.3.2.2.1. Objectifs macro-économiques

Les incidences escomptées sur l'économie nationale sont entre autres ; la régularité et l'accélération du circuit des importations et des exportations permettant une relance de l'économie par l'accroissement de la consommation et bien sur la maîtrise du volume des échanges ainsi que la maîtrise des statistiques nationales qui constituent un outil stratégique de politique économique ; une facilitation du recouvrement des recettes fiscales à travers un centre unique de traitement.

1.3.2.2.2. Objectifs micro-économiques

A ce titre, on peut noter la disponibilité des intrants nécessaires pour l'économie et la réduction des coûts et de la durée d'acheminement des produits à travers un pôle unique qui regroupe tous les intervenants ; comme on a aussi une plus grande sécurité des marchandises par la mise en place des techniques et équipements appropriés pour les opérations physiques de manutention, de stockage, de livraison.

1.3.2.2.3. Objectifs stratégiques

La création du port sec permet de disposer d'un circuit d'approvisionnement d'urgence efficace ; de constituer et mobiliser rapidement un stock de sécurité (produits stratégiques comme les hydrocarbures, produits alimentaires, intrants industriels, autres produits) ; ainsi de contribuer à la lutte contre les fraudes fiscales à travers les modes de gestion de magasins cales ou sous douane ; et le paiement des frais d'entreposage et de passage dans l'entrepôt aux opérateurs économiques nationaux.

¹⁴ LE MOIGNE (R), supplychain management, Edition Dunod, Paris, 2013

1.4. Notion de port sec

En dépit de la diversité des concepts, noms et définitions se rapportant à la notion de port sec, l'expression « port sec », aussi appelé parfois « port avancé », « port intérieur » ou « plate-forme logistique multimodal », s'entend d'un lieu donné situé à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution des marchandises et connecté à un port maritime par voie routière, ferroviaire ou fluvial.

Un port sec est ainsi appelé parce qu'il est très similaire à un port maritime dans les services qu'il offre, excepté qu'il n'est pas proche de la mer. 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, le stockage, l'entreposage, l'emportage, le dépotage et l'entretien et la réparation des équipements, un regroupement géographique de sociétés et d'organismes indépendants s'occupant du transport de marchandises, et la fourniture de services connexes. Le port sec permet d'éviter l'engorgement et la saturation du port principal. Il ne faut pas la confondre avec la notion de « Port à sec » qui permet le stockage à terre de petites unités telles que les voiliers de plaisance et les yachts et qui demeurent en dehors du champ de notre étude.¹⁵

1.4.1. Avantages et contraintes liés au port sec

1.4.1.1. Avantages

- Réduction de la congestion portuaire.
- Réduction de la demande d'entreposage/magasinage dans les ports maritimes.
- Réduction des délais de pré et post acheminement.
- Simplification des procédures et réduction des délais.
- Meilleure utilisation des capacités de transports.
- Meilleur contrôle du fret en transit.

¹⁵ THIBAUD TEILLARD. Port sec : le nouvel atout des logisticiens. Jeune Afrique mis à jour le 12 novembre 2022 à 16 :43.

1.4.1.2. Contraintes

Lourds investissements en termes d'infrastructures et d'équipements. De telles opérations nécessitent l'intervention des partenaires au développement qu'il faut convaincre avec la garantie d'une rentabilité économique et financière. La construction de ports secs peut également être possible à travers des partenariats publics ou privés.

Disponibilité des pays côtiers à transférer de façon effective au niveau du port sec, les formalités traditionnellement accomplies au port maritime ; faute de quoi les marchandises concernées risqueront de subir des doubles formalités, au port maritime et au port sec.

2- Plateformes logistiques

Les ports deviennent de plus en plus des centres de communication plus intégrée et de plateformes logistiques attrayantes. Cependant, face à l'intensification des échanges, la diversification des activités portuaires, la croissance des trafics conteneurisés et les exigences accrues des opérations de manutention, les ports sont obligés de délocaliser toutes ou une partie de leur activité en dehors de leurs périmètres de localisation. De ce fait, les décideurs aux différentes échelles, notamment les autorités, essayent de mettre en place des projets des aires de stockage hors port appelées autrement « les zones extra-portuaires » en vue de décongestionner le point de passage entre les deux interfaces maritime et terrestre. Actuellement, dans la plupart des grands ports, ces projets s'inscrivent dans la logique de leurs enjeux de développements qui leur permettront de devenir des pôles industriel et logistique par excellence.

Dans cette optique et dans cet ordre d'idée, nous nous interrogerons sur les différentes fonctions ainsi que le rôle des plateformes extra portuaires.

2.1. Notion de zone extra-portuaire

Une zone extra-portuaire est un espace situé à l'intérieur des terres dont la fonction est l'accueil, le groupage/dégroupage et expéditions des marchandises. Dans l'optique de désengorger l'enceinte portuaire ils ont opté pour la création de nouvelles zones extra portuaires (les ports secs), qui sont un prolongement naturel des ports humides ; ils donnent la possibilité au consignataire de

cargaison (exploitant du port sec) de transférer la totalité de la cargaison sous escorte vers cet espace agréé par l'administration des douanes.

2.1.1. Pré requis pour l'installation des zones logistique extra portuaire

Pour installer une zone logistique extra portuaire il faut avoir au préalable :

- 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 (inspections douanières, paiement de taxes, entreposage, entretien et réparation, et liaisons bancaires au moyen des technologies de l'information et de la communication).

2.1.2. Le rôle des plateformes extra portuaires

La logistique a pour principe de ne jamais considérer les solutions qu'elle développe comme définitives. Les marchés bougent, les consommateurs changent, les produits aussi, les réseaux logistiques doivent en permanence s'adapter. Il n'y a donc pas lieu de considérer que la tendance actuelle ne peut pas évoluer. Mais si les ports en situation d'être menacés par les facteurs précédemment évoqués n'ont pas une démarche active vis-à-vis de leurs clients en leur offrant des services adaptés à leur besoin et incitatifs, la tendance ne s'inversera pas !

D'autant moins que les ports actuellement "favorisés", font tout pour maintenir, voire accroître leur avance et luttent contre les menaces qui pourraient légitimer un changement de comportement de la part de leurs clients. Il n'y a donc pas lieu de baisser les bras, mais il ne faut surtout pas attendre pour agir.

Les ports doivent donc développer un couplage avec les zones d'activités logistiques intérieures : couplage relationnel, commercial, comme nous venons de l'évoquer, couplage technique, avec la structuration de dessertes transport régulières, fiables et rapides, mais aussi couplage informationnel. Les flux physiques n'existent pas sans flux d'informations associés. Et

ces flux d'informations doivent réellement permettre le pilotage à distance des flux physiques : commande des "mouvements", suivi de leur réalisation, compte rendu de bonne réalisation.

Une zone logistique extra-portuaire sous douane constitue une zone de soutien aux opérateurs industriels ou importateur. La chaîne logistique des opérateurs est de facto optimisée pour les services qui se développeront dans ces zones. En outre, le fait de transférer les marchandises vers les zones extra-portuaires permet de libérer les espaces dans le port, ce qui renforcera les capacités d'accueil des marchandises et réduira le temps de transit. L'exploitation des zones extra-portuaires va permettre une meilleure gestion et optimisation des espaces portuaires dans la mesure où il permettra de libérer des espaces ce qui va augmenter et renforcer les capacités d'accueil. Surtout que la tendance haussière peut générer des effets non escomptés vu le nombre croissant du trafic conteneurisé en tonnage et en unités.¹⁶

Le désengorgement de l'enceinte portuaire ; les marchandises ne seront pas stockées dans l'enceinte portuaire ce qui va libérer les espaces d'entreposage pour d'autres marchandises, c'est ainsi que la cadence augmente et réduit le temps de transit. Les zones extra-portuaires ont pour fondement de permettre aux opérateurs de maîtriser la chaîne de transfert de leurs produits, en organisant mieux leurs importations. De ce fait, les zones sont pourvoyeurs de valeur ajoutée en terme de condition de stockage.

Les zones extra-portuaires un facteur d'efficience au commerce international :

- Proximité du fret des zones des domiciliations opérateurs.
- Recours à la multi modalité (Mer-Route-Rail) en masse qui en principe facteur d'économie d'échelle.
- Prise en charge lucide permet la réduction des surestaries (conteneurs).

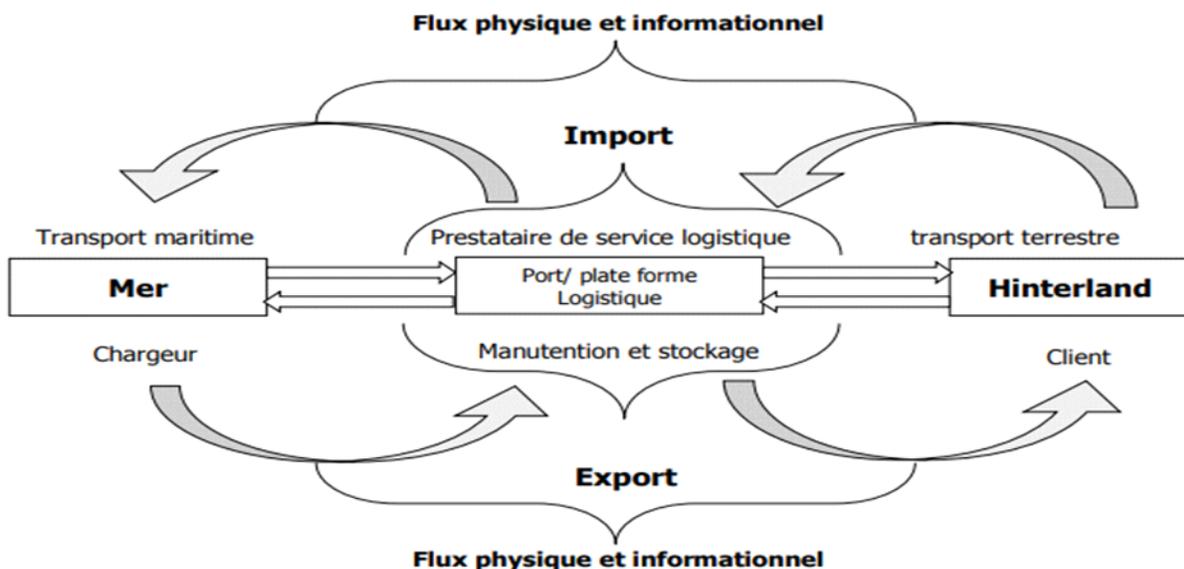
¹⁶ El KHAYAT Mustapha. Enjeux logistiques et compétitivité du port de Casablanca. Méditerranée, tome 98, 1-2-2002.

Systèmes de transport en mutation dans l'espace euro-méditerranéen. En hommage au professeur Maurice WOLKOWITSCH. pp.105-112 ;

- Les services de dégroupage, groupage, emballage, imposition, référencement sont des services à valeur ajoutée permettant de réaliser des économies sur la supply chaîne des opérateurs.

La domiciliation du fret dans les zones extra-portuaires est une bonne initiative pour le commerce international, car le fret à proximité des zones de domiciliations des opérateurs permet la réduction des surestaries et faire des économies sur la SUPPLY chaîne des opérateurs. Un autre élément d'efficience à ajouter et que dans ces zones extra-portuaires peuvent à terme décongestionner les rades et transférer la compétence logistique dans ces zones et rompre avec la surenchère du fret maritime qui coute très cher et contiennent en devise.

Figure 02 : Conception d'une chaîne logistique portuaire



Source : BENCHEHIRA S., " Management et suivi de la performance de la chaîne logistique portuaire : Cas des ports de Tanger et Casablanca", mémoire de Master option logistique, Université Abdelmalek ESSAADI, 2006-2007, p 47.

2.1.3. Les fonctions des plateformes extra portuaires

Il existe plusieurs fonctions à exécutées pour tous les conteneurs que ce soit pour une opération d'import, d'export ou de transbordement.

- La fonction réception implique la préparation de l'entrée des conteneurs, l'enregistrement de leurs arrivées et la collecte des informations utiles les concernant.
- La fonction stockage consiste à placer les conteneurs dans le terminal dans un emplacement où ils peuvent être retirés quand c'est nécessaire.
- La fonction organisation implique la préparation du départ du conteneur du terminal.
- La fonction chargement consiste à placer le conteneur correctement dans le camion ou le train.
- La fonction qui consiste la vérification des conteneurs et des châssis ; une telle activité consiste à vérifier par exemple les dommages qui peuvent toucher les conteneurs, la fonctionnalité des châssis et si ou non le conteneur et/ou le châssis adéquat est dedans ou dehors.
- L'activité d'emballer et de déballer les conteneurs dans les entrepôts du terminal¹⁷

2.2. Notion de plateforme logistique

La plateforme logistique désigne l'endroit où l'on reçoit de la marchandise pour la réexpédier dans un délai très court. Ces installations physiques d'articulation des flux constituent de véritables pilotes du système logistique urbain. Elles peuvent jouer différents rôles : stockage, entreposage, dégroupage.

La gestion est divisée en trois catégories, selon que la plateforme ait été mise en place et géré par une structure publique, un prestataire privé ou par un partenariat entre ces deux acteurs.

La taille de la plate-forme est constituée de la somme de la surface des entrepôts qu'elle abrite. La dotation en infrastructures de transport intermodal est divisée en trois catégories :

- Routier : exclusivement accessibles par la route ;

¹⁷ LARBI SOFIANE. La logistique d'un système portuaire cas port de Mostaganem. MASTER 2013-2014

- Potentiel multimodal : accessibles uniquement par la route mais l'implantation jouxte une voie de chemin de fer ou une voie navigable.
- Intermodal : plates-formes disposant d'un terminal de transbordement intermodal.

Par ailleurs, la distinction est faite entre :

- Plates-formes publiques dédiées à tous les usagers offrant un service public, regroupant l'ensemble des activités ayant un lien entre elles : affrètement, douane, banques, assurances, conseil en logistique...etc.
- Plates-formes privées appartenant à une entité industrielle ou de service pour ses propres besoins ou de service pour le compte d'autrui.
- Plates-formes intégrées dans un schéma d'aménagement de l'espace au niveau régional, national ou international.

Le type d'espace dans lequel ces plates-formes sont implantées a été classé en quatre catégories

- Rural : terrain situé en dehors d'une agglomération, non bâti initialement et entouré de zones vierges de construction ;
- Périurbain : terrain jouxtant une agglomération, non bâti initialement.
- Industriel : terrain situé dans une zone industrielle et/ou issu d'une reconversion d'un ancien espace industriel.
- Urbain : terrain inclus dans une agglomération urbaine dense.

2.2.1. L'objet des plates-formes logistiques

Pour accompagner l'augmentation massif de la production et accroître une compétitivité une solution qui est globale d'approvisionnement, cette solution va à l'optimisation des flux.

Ce système recueille des ressources humaines matériel et informatique à fin d'assurer une livraison juste à temps par la mise en service des moyennes logistiques nécessaires et aussi :

- La réduction des coûts logistiques : baisse du poids des coûts à travers une gestion optimisée, sécurisée et massifiée des flux de marchandises.

- Amélioration des services logistique : - Minimisation de transitive, et réduire les délais de livraison.
- Optimisation du conditionnement et réduire la charge.
- Décongestion des routes et des villes, réduction des émissions.
- Contribution du secteur logistique au développement durable du pays, à travers la réduction des nuisances.¹⁸

2.2.2. Différence entre « entrepôt » et « plateforme logistique »

À la différence d'une plateforme logistique, l'entrepôt est un lieu dans lequel les marchandises sont stockées plus de 24 heures. Ces entrepôts sont munis d'étagères, qu'on appelle aussi « racks » pour le rangement des matières premières, des fournitures ou des produits finis. Ils sont ensuite conditionnés en format palettes ou colis. L'entrepôt logistique est un lieu de stockage qui accueille tous types de produits. Sa taille moyenne est d'environ 18.500 m². Il est notamment conçu pour :

- La réception et le contrôle du produit.
- La mise en place des palettes dans la zone de stockage.
- Le traitement des marchandises conditionnées sur palettes, en carton ou à l'unité.
- Le post-MANUFACTURING : marchandises faisant l'objet d'étiquetage et d'emballage.
- L'opération de chargement et de déchargement des produits.

Certains bâtiments logistiques sont conçus pour être d'un côté une zone d'entrepôt, et de l'autre côté une zone plateforme logistique. Ce cas est fréquent par exemple dans la grande distribution : les produits alimentaires secs sont stockés et ils sont envoyés au fur et à mesure du besoin du client alors que les produits frais sont traités dans la partie plate-forme logistique du bâtiment pour être livrés dans les meilleurs délais tout en gardant la fraîcheur des produits.

¹⁸ AIDI Massinissa et KHABACHE Slimane. LE ROLE DES PORTS SECS DANS LE COMMERCE MARITIME : cas de la plateforme extra-portuaire TIXTER de BBA. Master 2016-2017.
STRALE Mathieu. Quelles plates-formes logistiques pour quelles activités ? Université Libre de Bruxelles. 2010

3. Conteneurisation et Multi-modalité : effet sur la saturation des ports de commerce

Le rôle maritime des zones d'activités logistiques intérieures n'aurait probablement jamais existé sans le conteneur. Le phénomène le plus marquant de l'évolution du transport international par voie maritime. Cette "innovation" a conduit à une approche réellement intégrée des chaînes internationales de transport (de bout-en bout, ou de porte-à-porte).

La conteneurisation des marchandises a joué un rôle important dans le développement des réseaux internationaux de transport intermodal. En effet avec l'arrivée des conteneurs, un important réseau international de transport basé sur l'utilisation d'un format de cargaison s'est développé. Cette standardisation a permis d'accélérer le transfert de la marchandise d'un mode de transfert à l'autre. Aujourd'hui, les opérations de transfert d'un mode de transport à l'autre demeurent l'élément clé d'un système de transport performant. Elle est l'une des révolutions les plus marquantes de l'économie maritime et portuaire ; qui lui sont associés constituent aujourd'hui, l'épine dorsale de la mondialisation. L'expansion du transport multimodal en générale est du maritime en particulier s'explique en gros par les avantages qu'on tire de la généralisation du conteneur considéré « l'outil roi » du transport multimodal. Cette section sera réservée à définir les deux phénomènes de conteneurisation et du multi modalisme et ressortir l'effet de leur développement sur la saturation des ports de commerce notamment ceux des pays en développement.

La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime. Mais qu'est-ce en fait la conteneurisation et comment elle est née ?¹⁹

3.1. Définition de la conteneurisation

Ce terme désigne le fait de transporter de la marchandise par conteneur. Aujourd'hui, le parc mondial compte 11 millions de conteneurs maritimes

¹⁹ Vola Marielle RAJAONARISON. LA CONTENEURISATION DANS LES ECHANGES MARITIMES INTERNATIONAUX. Master Aix-en-Provence 2005.

3.1.1. La naissance de la conteneurisation et des conteneurs

Avant l'avènement de la conteneurisation, les pratiques de la manutention n'avaient pas évolué depuis plus de 100 ans. L'utilisation des modes de conditionnement classique, constituait des processus lents qui exigeaient beaucoup de main-d'œuvre et les cargaisons étaient facilement dégradables. C'est pourquoi l'invention du conteneur est considérée comme la plus importante innovation du 20^{ème} siècle dans le transport de marchandises. En 1956, un entrepreneur américain du nom de Malcom Mac Lean adapte 4 de ses navires pour transporter 58 remorques de camions par voie maritime. L'expérience se révélant positive, Mac Lean franchit véritablement le pas en dissociant « la caisse » contenant les marchandises, du châssis de la remorque : le « container » (terme anglais) était né. Un an plus tard, Mac Lean fait transformer 6 cargos en navires spécialement conçus pour le transport de ces boîtes. Il faudra attendre 10 ans pour que les premières liaisons transocéaniques voient le jour et que le concept s'exporte en Europe.

En avril 1966, le FAIRLAND de la société SEA-LAND (d'une capacité de 228 conteneurs) relie New York à Rotterdam, en utilisant un conditionnement utilisable par différents modes de transport sans manipulation intermédiaire, Mac Lean a mis en place le principe de la multi modalité, qui s'est ensuite développé grâce à la normalisation des conteneurs, élaborée par le comité technique ISO / TC 104 : quel que soit le pays, les conteneurs manutentionnés sont identiques dans leur conception développée ci-après.²⁰

Figure 03 : Conteneur : Entreprise portuaire de Bejaia.



Source : Document interne à l'EPB

²⁰ Antoine Fremont. Le monde en boîte, Conteneurisation et mondialisation. Synthèse n°53. Janvier 2007.

3.2. Avantages de la conteneurisation

Les praticiens s'accordent à dire que presque toutes les marchandises peuvent faire l'objet de transport par conteneur. La multiplicité des types de conteneur et leur spécialisation ne fait qu'optimiser son utilisation à la grande satisfaction de ses utilisateurs.

3.2.1. Avantages pour le chargeur

Le caractère d'interchangeabilité du conteneur lui permet d'être transporté par tous les modes de transport. Il permet de réaliser des chaînes de transport sans rupture de charge associant la mer à la route, le rail, et le fluvial d'où le rôle important qu'il joue dans le transport de bout en bout.

Le conteneur facilite l'expédition car il assure le porte à porte, l'acheminement de la marchandise du lieu de production jusqu'au lieu de distribution.

De ce fait, il n'y a donc pas rupture de charge en cas de transport par conteneur car le changement de mode de transport n'implique pas le dépotage des conteneurs.

- En tant qu'emballage, sa nature résistante, son étanchéité ainsi que sa solidité permettent la protection de la marchandise. Sa standardisation lui permet d'être stocké, transporté en réduisant au maximum la manutention des marchandises. Ces qualités profitent à la fois à l'expéditeur qu'au transporteur. Il y a à ce niveau une facilitation des opérations de manutention et un gain de temps précieux dans le temps de chargement et de déchargement de la marchandise et dans l'immobilisation du navire dans les ports. Cela entraîne forcément un gain dans le coût de transport par rapport au transport maritime conventionnel et permet dans ce cas des économies.

3.2.2. Avantages du transporteur

Pour le transporteur, le fait que tout ou presque peut se côtoyer dans le conteneur lui permet d'étendre son activité à tout transport à condition néanmoins de respecter un bon sens dans l'empotage.

Le système d'empilement des boîtes permet sa rentabilité car aussi bien en cale qu'en pontée, le taux de remplissage du navire augmente considérablement.

Par ailleurs, la marchandise, empotée chez l'expéditeur et dépotée chez le destinataire, voyage de manière anonyme, ce qui peut réduire les pertes, les casses ou les vols mais comme on le verra dans les inconvénients, cela peut être une arme à double tranchant. L'inviolabilité du conteneur pourrait être une garantie de sécurité contre les pertes et avaries mais garantie tout de même fragile.

Pour les armateurs de gros navires porte-conteneurs d'aujourd'hui, ils nécessitent moins d'équipage que ceux d'antan ce qui réduit les coûts en personnel de l'armateur.

Pour toutes les entités intéressées, nous pouvons résumer les avantages en ceci : rapidité, sûreté, performance, coût moindre, absence de rupture de charge mais derrière ce décor qui semble idyllique, le conteneur a aussi ses inconvénients, plus ou moins handicapants pour les échanges maritimes internationaux.

3.3. Les inconvénients de la conteneurisation

Ces inconvénients peuvent être économiques, techniques ou juridiques.

3.3.1. Inconvénients économiques

En premier lieu, nous avons vu que l'investissement que requiert la conteneurisation est énorme : modernisation des ports et terminaux, acquisition de Gros navires. Le conteneur lui-même coûte relativement cher et son entretien doit être assuré régulièrement. Ce sont les pays en développement qui se trouvent pénalisés par cette situation manque de moyens pour équiper les navires et les ports d'appareils de levage spéciaux pourtant ils ne peuvent échapper au vent de la conteneurisation qui ne cesse de souffler.

Pour le transporteur, le déséquilibre du flux de marchandises imposant des transports de conteneurs vides peut coûter très cher et pourtant inévitable dans bien des cas.

3.3.2. Inconvénients techniques

Malgré les points forts de ce mode de conditionnement, des dégâts peuvent survenir par les risques en mer d'autant plus que les conteneurs sont par essence transportés en pontée sur les porte-

conteneurs. Un conteneur peut se déplacer jusqu'à 60 mètres à chaque roulis, jusqu'à 4 fois par minute³⁹. Il y a des pertes prévisibles et ceux qui le sont moins ou pas du tout.

Concernant la première catégorie qui touche environ 70% des dégâts, il y a le vol et manquants, l'avarie de manutention et d'emballage par destruction, fuite ou écrasement, contamination des marchandises entre elles ou encore les dommages par eau autres que par le mauvais temps comme l'eau douce, la buée de cale.²¹

Concernant la seconde catégorie qui représente 30 % des pertes environ, il y a les naufrages, les échouages, l'incendie, la collision, le seuil de mer et le mauvais temps. Ces statistiques montrent que les dommages potentiels sont à peu près prévisibles.

3.3.3. Inconvénients juridiques

Dans ses commentaires de l'arrêt de la Cour de cassation du 8 juin 1993, Yves TASSEL note que « le conteneur est secret, inadéquat parfois et d'une certaine façon criminogène. »

Secret parce que la présentation même du conteneur peut faire figure « d'écran » entre ce qu'on voit et les choses embarquées⁴¹. La fraude est de ce fait facile puisque le conteneur numéro d'immatriculation qui seul, permet d'identifier le conteneur, ne donne pas des indications de son contenu.

L'inadéquation fait référence au caractère clos du conteneur qui peut être dommageable à la marchandise. Mais comme l'auteur qui émet lui-même des réserves, nous pensons aussi que les défaillances pouvaient relever de la qualité médiocre de la marchandise ou pouvaient être réglées ou évitées par une maintenance correcte des engins. Sa qualification de « criminogène » relève du fait que l'impossibilité pour le transporteur maritime de vérifier les marchandises, due à la rapidité des opérations et la multitude des quantités chargées, pousse à l'infraction. En effet, dans la pratique, le transporteur n'assiste qu'au positionnement des conteneurs sur le navire. La conteneurisation est devenue une véritable institution qui nécessite l'intervention de plusieurs

²¹ OUADAH Sofiane, DJELLAL FATEH. Contribution à la gestion et à l'optimisation pour la résolution du problème de stockage de conteneurs cas de l'entreprise portuaire de GHAZAOUET. Mémoire Tlemcen ,17.06.2017.

acteurs pour tourner efficacement. La section suivante va s'intéresser à ces entités dont la coopération fait de la conteneurisation un succès.²²

Conclusion

En guise de conclusion, L'évolution des pratiques d'exploitation commerciale a pratiquement marqué le domaine du transport maritime. Ce dernier n'est possible que si la marchandise, objet du transport est reçue, chargée au port d'embarquement et déchargée au port de destination finale. Ces opérations de chargement et de déchargement sont dorénavant dévolues à des opérateurs spécialisés. Une spécialisation devenue nécessaire dans le souci de satisfaire la clientèle et les impératifs de concurrence ainsi qu'une gestion saine des entreprises.

De façon générale le port sec permet pour un pays enclavé, de rationaliser, rentabiliser et sécuriser le système d'approvisionnement et d'exportation d'un pays, il abritera les administrations et organismes professionnels de la chaîne de transport et de transit (Douanes, Transitaires, Opérateurs Economiques) au même lieu pour faciliter les opérations de commerce

²² HALHAL SAID. Le rôle de la conteneurisation dans le développement du transport Maritime en Algérie. Master. 2012-2013.

Chapitre 02 : Ports secs :

Ports secs : Etat des lieux, réglementation et enjeux

Chapitre 02 : Etat des lieux, réglementation et enjeux

Introduction

La logistique acquiert une importance croissante dans le fonctionnement de l'économie actuelle, marquée par le développement rapide des flux de biens et d'informations entre les lieux. Cette activité assure la coordination des échanges de marchandises et d'informations liées entre les différents acteurs économiques et intervient à tous les stades de la chaîne de production et de distribution.

Elle demande des localisations proches des grands centres de consommation et bénéficiant d'une bonne accessibilité. Dans ce cadre, les ports actives dans la logistique tendent à s'installer de plus en plus fréquemment, dans des espaces spécialement aménagés pour les accueillir, les ports secs. La mise en place de telles structures, multimodales ou non, offrant des services efficaces devient un avantage pour le Développement d'activités logistiques.

Les ports sont essentiellement des pourvoyeurs de services, notamment pour les navires, les marchandises et les transports intérieurs. Le degré de satisfaction obtenue en fonction des normes préétablies donne la mesure du rendement du port. On peut en déduire que le rendement diffère selon que les services sont fournis pour des navires, des marchandises ou le transport intérieur.

De nos jours, force est de constater que les opérateurs du Commerce International se plaignent de plus en plus vivement de la complexité des procédures et de la documentation liée aux mouvements des marchandises. Le fait est désormais admis que les procédures inadaptées contribuent à l'encombrement des ports. Certes, les administrations portuaires sont parfois responsables de la prolifération des documents et formalités ; mais le port constitue un point obligé de convergence où ces formalités sont accomplies à l'occasion du transfert physique des marchandises.

Ce chapitre sera réservé en premier lieu à évoquer les différents enjeux contre lesquelles les ports de commerce algériens font face et la création des ports secs comme solution, par la suite nous présenterons le cadre juridique qui régit les ports secs algériens, et enfin nous évoquerons les différents ports secs qui existe en Algérie.

1. Les enjeux des ports de commerce et ses impacts sur le transport maritime

Le secteur portuaire en Algérie a rencontré, pendant toute son évolution, de l'indépendance jusqu'à nos jours, plusieurs changements. Dans cette section nous allons présenter les différentes réformes et problèmes qu'a connus le système portuaire algérien.

1.1. Les réformes du système portuaire en Algérie

En 1962, l'Algérie indépendante adopte l'option politique socialiste conduisant à faire de l'État le principal acteur économique. Il dirige, administre, régule, planifie, fixe les prix et détermine les stratégies des entreprises majoritairement publiques. Pour le secteur portuaire,

Depuis l'indépendance du pays en 1962, l'Etat est à la fois acteur et régulateur. Ce rôle est difficile à tenir, vu la situation des ports qui accusent un retard important causé par la centralisation de la gestion portuaire.

Selon leur politique commerciale et l'implication des ports dans l'économie mondiale, la CNUCED a adopté une classification générationnelle.

1.1.1. Un port de la première génération

Jusqu'aux années soixante, les ports étaient essentiellement des interfaces entre le maillon terrestre et le maillon maritime du transport de marchandises.

Leur rôle était alors axé sur les activités correspondantes, c'est à dire le chargement et le déchargement des navires, le stockage et la livraison/réception des marchandises. Certes, il y avait d'autres activités complémentaires, telles la réparation navale, l'avitaillement.

Il y avait aussi, plus rarement, quelques activités industrielles qui s'étaient implantées dans la zone portuaire. Mais c'était l'exception à la règle.

Cette façon de voir les choses subsiste à l'heure actuelle, le rôle du port est figé et limité, ce qui du même coup incite les hauts responsables de l'administration, des municipalités ou des entreprises à privilégier des politiques conservatrices et passives.

De ce fait, il y a tendance à restreindre les activités portuaires au strict minimum, c'est à dire aux fonctions de chargement/déchargement, de stockage, et quelques autres services annexes.

Les investissements sont concentrés dans l'acquisition d'infrastructures sans se soucier de ce que devient la marchandise une fois qu'elle est livrée au chargeur. Ce type de comportement et le champ limité des activités ont condamné le port à l'isolement. 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. Ces ports disposent généralement de leurs propres systèmes informatiques, de documentation et de statistiques mais ne se soucient pas de leur compatibilité avec les systèmes des autres opérateurs portuaires.

L'isolement du port peut se manifester également dans ses relations avec la municipalité de la ville où il est implanté. Le port se considère comme un "fief indépendant", et la municipalité en fait de même. L'un et l'autre cherchent rarement à coopérer et leurs plans de développement sont exécutés sans concertation.

Les ports, par leur nature même, sont relativement puissants par rapport à d'autres entités économiques locales et sont souvent les seules entreprises capables de fonctionner en toute indépendance.

Dans un port de la première génération, les différentes activités ou entreprises portuaires sont isolées les unes des autres. Cela signifie que les opérateurs n'agissent pas de concert au niveau commercial, mais que chacun agit de son côté.

C'était une attitude compréhensible avant l'ère de la conteneurisation, vu le caractère occasionnel des ans les pays industrialisés et leur nouvel essor industriel. Ces ports sont souvent appelés "ports industriels". On en trouve un exemple ci-après, il s'agit du complexe industriel de Fos, en France, datant de la fin des années 70, début des années 80. L'organisation des activités au sein d'un port de la deuxième génération est différente de celle d'un port de la première génération.

1.1.2. Les ports de la deuxième génération

Ont des relations plus étroites avec leurs partenaires dans les transports et des partenaires qui ont implanté dans la zone portuaire leurs installations de transformation des marchandises. Cependant, seuls les chargeurs ou les armateurs les plus importants peuvent tirer parti de ce type d'activité.

Le nombre des utilisateurs privilégiés du port est restreint et leurs relations avec le port sont relativement simples et directes.

Les ports de la deuxième génération entretiennent aussi des liens plus étroits avec la municipalité car ils sont tributaires de l'agglomération environnante pour ce qui est des ressources foncières, de l'approvisionnement en énergie, en eau et en main d'œuvre ainsi que pour les dessertes multimodales.

Au sein du port, les différentes activités sont de plus en plus intégrées au fur et à mesure que le trafic augmente en volume et que le transit des marchandises s'accélère. Cependant, l'intégration des activités portuaires d'un port de la deuxième génération se fait plus souvent de façon spontanée qu'organisée.²³

1.1.3. 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 modalisme, conjuguée aux exigences croissantes du commerce international.

Les décideurs, gestionnaires et les opérateurs d'un port de la troisième génération ont une conception très différente de l'exploitation et de l'aménagement des ports dont ils ont la responsabilité.

Ils considèrent le port comme un maillon dynamique dans le système de production et de distribution international. Leur comportement a évolué en conséquence.

En contrepartie certaines parties du port devenues obsolètes sont reclassées en accord avec la ville voisine. Il est accordé autant d'attention à la planification des infrastructures qu'à la planification de l'info-structure portuaire (c'est à dire des moyens de traitement de l'information).

1.1.4. Dans un port de 4ème génération

L'ensemble des plateformes logistiques sont reliées et intégrées, cette relation n'est plus seulement celle de marchandises, lignes maritimes ou ligne EDI, mais il existe carrément une

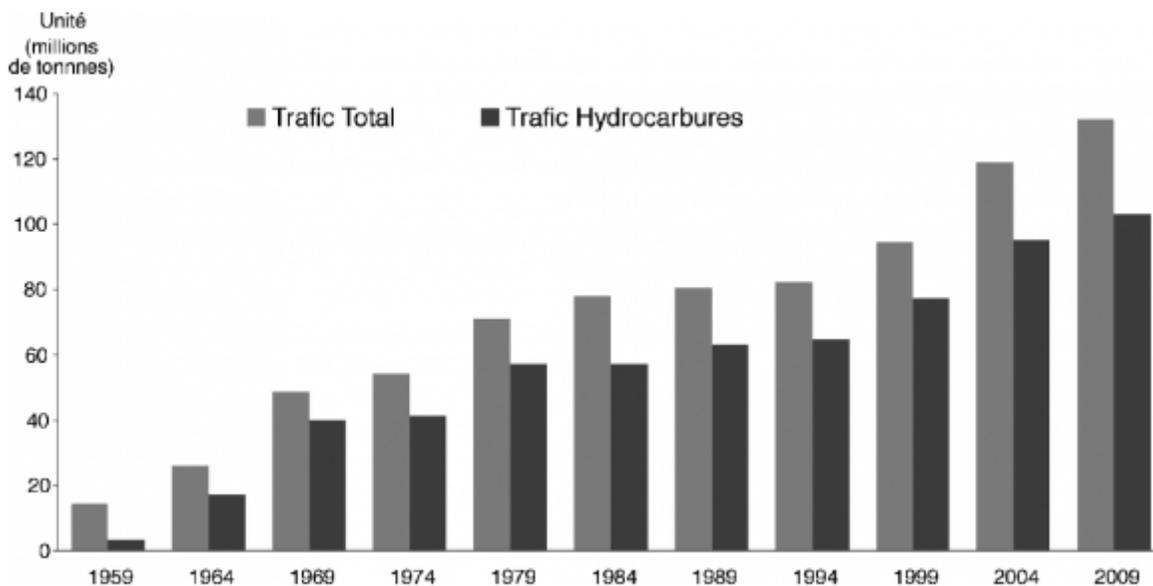
²³ Rapport de la CNUCED L'ORGANISATION D'un système portuaire. Gestion moderne des ports 2012.

politique commerciale et marketing entre ses places, une cohérence de gestion, une stratégie d'implantation, ainsi que le partage d'un système informatique portuaire commun.

1.2. Le trafic maritime : une évolution linéaire

L'Algérie a connu un accroissement rapide des échanges internationaux de marchandises, Après avoir enregistré 20,79 millions de tonnes l'année de l'indépendance 1962

Figure 04 : Le trafic marchandise des ports algériens (1959-2009)



Source : [ministère des Transports \(MDT, 2006, 2010\)](#)

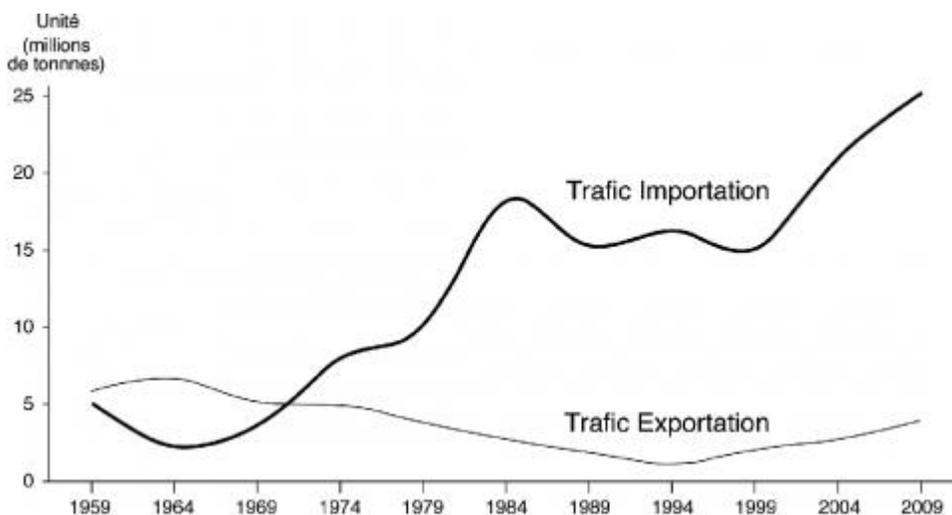
Comme indiqué précédemment, les hydrocarbures sont la principale marchandise derrière ce bond quantitatif. Mise à part cette source d'énergie, les échanges maritimes ont connu, eux aussi, une hausse remarquable mais moins importante que la première. Le trafic portuaire est passé de 4,31 millions de tonnes en 1962 à 31,52 millions en 2009, soit le septuple du tonnage manipulé durant l'année de l'indépendance.

1.2.1. Ouverture du marché algérien

Au début des années 1990, s'est traduit par la croissance accélérée des marchandises débarquées ainsi que par un accroissement très élevé des échanges et notamment des importations,

cette fois-ci à la faveur de l'embellie financière (due aux fluctuations du prix des hydrocarbures) que vit le pays depuis les débuts des années 2000

Figure 06 : Ventilation du trafic hors hydrocarbures (1959-2009).



Source : [ministère des Transports](#)

Les sorties ne représentent aujourd'hui que 14% du trafic national hors hydrocarbures, contre 52% en 1962 et 90% en 1952. L'évolution rapide des importations de marchandises générales explique donc largement cette évolution, sans toutefois entraîner une mise à niveau des infrastructures portuaires. Cela souligne également la faiblesse structurelle de l'Algérie au niveau de sa base productive hyper spécialisée.

1.3. Les enjeux du système portuaire Algérien

Les entreprises portuaires algériennes utilisent généralement des outils d'exploitation pas assez modernes et des instruments de gestion primaires. Malgré les efforts entrepris en matière de réglementation et d'organisation, le système portuaire n'a pas connu le développement atteint par ses concurrents méditerranéens qui ont dépassé le stade des ports algériens grâce à des dispositifs et des pratiques de gouvernance plus efficace et aussi l'évolution rapide des échanges a démontré la difficulté de l'outil portuaire à faire face à la nouvelle situation économique du pays et à s'adapter aux nouvelles exigences du commerce maritime international.

1.3.1. Diverses insuffisances à différents niveaux

Une situation catastrophique vécue par les ports algériens, les ports algériens n'offrent que de faibles tirants d'eau, ainsi que des espaces d'entreposage réduits et étroits, qui ne peuvent convenir aux exigences des navires des générations récentes. De ce fait, ils ne peuvent recevoir que des navires de petites tailles, inférieurs à 20 000 tonnes de port en lourd. Seuls les bateaux contenant jusqu'à 400 conteneurs sont en mesure d'y entrer ; une telle limite se situe au-dessous de la moyenne exigée par le trafic mondial

Cette faiblesse empêche l'expédition en masse des conteneurs. Les porte-conteneurs de grande taille ne pouvant accéder dans les ports algériens, les circuits s'organisent à partir des plateformes intermédiaires extérieures qui sont les ports d'éclatement.

1.3.2. Un sous-équipement flagrant

Deux exemples peuvent être cités pour illustrer le sous-équipement des ports algériens. Tout d'abord, la réalisation de trois terminaux à conteneurs dans les années 1990 à Alger, Annaba et Oran n'a guère amélioré la situation de la gestion du conteneur au niveau de ces ports, ces espaces sont considérés beaucoup plus comme des parcs à conteneurs que comme des terminaux au sens normatif du terme ; ils sont dotés de simples stackers utilisés ailleurs pour charger les wagons, ne possèdent aucun portique de quai pour le traitement des navires à des cadences normales, ni aucun portique de parc pour le stockage en gerbage. À titre d'exemple, la desserte du port d'Alger est toujours assurée par de petits feeders, comme avant la réalisation du terminal. L'entreposage est réalisé sur des rangées de deux lignes, ne dépassant pas des hauteurs de trois niveaux avec une capacité d'entreposage de 1200- 1300 EVP au sol et une capacité de 3500-4000 EVP sur 3 niveaux (voir annexe 3) l'espace entre deux rangées est d'environ 12 mètres, équivalent aux intervalles nécessaires aux mouvements des engins de manutention. En comparaison, un terminal doté d'équipements adéquats exploite rationnellement les espaces, en assure un entreposage avec des rangées constituées de 6 lignes et des hauteurs de 6 niveaux, avec des intervalles entre les rangées de 4 à 6 mètres maximum, permettant de stocker davantage. Aujourd'hui, les ports algériens ne disposent que de deux portiques de quai et quatre de parc (à Bejaïa), tous appartenant à une entreprise mixte constituée dans le cadre d'un partenariat. Enfin, les équipements de déchargement et de stockage des céréales sont inadaptés, les rendements se situent en dessous de 200 tonnes à

l'heure par rapport aux 1000 à 1500 tonnes permises par des équipements modernes. Ce sous-équipement oblige les armateurs à recourir au conditionnement en sacs (palettes) au lieu du vrac le plus économique.

1.3.3. Des ports très mal gérés

Les ports algériens sont érigés en entreprises portuaires lors de la restructuration de 1982, dix ans après (1992), une ordonnance leur accorde un statut de SPA (Société par Actions) leur permettant une large autonomie ; cette dernière va s'avérer improductive sur le terrain du fait de nombreux dysfonctionnements (arsenal juridique, bureaucratie) en décalage avec l'évolution du transport maritime et de la gestion portuaire dans le monde. Les ports cumulent les missions de service public avec les activités commerciales, alors que le code maritime, voté par l'APN (l'Assemblée Populaire Nationale) en 1998, a non seulement consacré la séparation de ces deux missions, mais a également introduit le droit à toute personne physique ou morale d'exercer dans ce nouveau cadre les métiers d'acconage, de manutention et de remorquage. En avril 2006, un autre décret organisant la libéralisation des activités dites commerciales dans les ports a également été signé et publié, mais sans pour autant être appliqué. Malgré les différents textes relatifs à la démonopolisation, ce phénomène particulier persiste. Le laxisme de cette politique de gestion apparaît sur le terrain par la faiblesse de la productivité portuaire : le rendement portuaire algérien, de 10 conteneurs à l'heure, reste-le plus faible en Méditerranée ; pour les marchandises, les délais de transit sont de 23 jours contre 4 à 5 jours chez les voisins marocains et tunisiens.¹ Même dans leur relation avec les partenaires étrangers, les acteurs maritimes algériens affichent leurs insuffisances. Les exemples sont multiples : déclaration de la perte de plusieurs conteneurs ; délais de paiement très lents ; pratique discriminatoire accordant la préférence d'amarrage aux navires de pavillon algérien. Quant aux armateurs de lignes régulières, ils ne peuvent garantir la date d'arrivée aux ports européens parce que la durée de séjour dans les ports algériens est imprévisible.

1.4. Impacts du retard sur le transport maritime

Le manque a gagné de la chaîne de transport en Algérie a fait des ports algériens d'importantes sources de pertes financières au lieu d'être des générateurs de valeurs ajoutées et de richesse

1.4.1. La destination Algérie coûte très chère

Le sous-développement des infrastructures portuaires algériennes pèse lourdement sur l'économie du pays, ajouté à cela des équipements d'exploitations inadaptés, expliquant ainsi la faiblesse des rendements, les longs séjours des navires à quai, les attentes prolongées sur rade, toutes ces faiblesses coûtent très cher. Effectivement, ces faiblesses dans les chaînes logistiques font du transport de marchandises vers l'Algérie l'un des plus coûteux du bassin méditerranéen. Les tarifs sont fixés par les armateurs en prenant en compte le risque de séjour prolongé de leurs bateaux. Il en est de même pour l'assurance, à cela s'ajoute les pénalités comme celles des surestaries. Tous ces surcoûts se répercutent au final sur le consommateur algérien. De ce fait, « le transport d'un conteneur de 20 pieds (cotation bord/bord) de Marseille – Alger coûte 1100 euros, le même tarif que celui appliqué pour Marseille – Tunis, pourtant sur une distance plus l La pénalité la plus importante supportée par l'économie algérienne est celle des surestaries²⁹.²⁴

2. Réglementation et fonctions des ports secs algériens

Il est devenu essentiel de doter le secteur d'un cadre législatif et réglementaire qui aura pour objet de fixer les modalités de gestion des ports secs et les charges de l'exploitant en matière de fourniture, d'entretien et de réparation des installations nécessaires à l'exécution du service et les conditions dans lesquelles s'exercent le contrôle douanier.

2.1. Base légale des ports secs

Les ports secs sont régis par les dispositions légales du code des douanes, à savoir l'article 67 de la loi n°79-07 du 21 juillet 1979. Un article intervenu par la promulgation de la décision du 22 RABIE ETHANI 1432 correspondant au 27 mars 2011 relative aux ports secs.

²⁴ M'HAMMED SETTI, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif and CESAR DUCRUET, « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », Méditerranée, 116 | 2011, 85-93.

2.2. Objectifs visés par la création des ports secs

Les ports secs avaient pour objectif de désengorger les ports et éviter les longues files d'attentes des navires bondés de marchandises, qui seront placées par la suite en situation d'attente de dédouanement et garantir à l'administration des douanes une prise en charge légale des marchandises par le fait que ces dernières constituent le gage des droits et taxes.

L'objectif spécifique et la régularité et l'accélération du circuit des importations et des exportations permettant l'accroissement de la consommation ; la maîtrise du volume des échanges ainsi que la maîtrise des statistiques nationales qui constituent un outil stratégique de politique économique et une facilitation du recouvrement des recettes fiscales à travers un centre unique de traitement.

Un port sec nous permet de disposer d'un circuit d'approvisionnement d'urgence efficace, constituer et mobiliser rapidement un stock de sécurité (produits stratégiques comme les hydrocarbures, produits alimentaires, intrants industriels, autres produits), aussi contribuer à la lutte contre les fraudes fiscales.

2.3. Règles de création et d'exploitation des ports secs

Elles sont définies par la décision du 22 RABIE ETHANI 1432 correspondant au 27 mars 2011 relatives aux ports secs en application des dispositions de l'article 67 de la loi n°79-07 du 21 juillet 1979 (voir annexe n°1). Ces règles peuvent être récapitulées dans les points ci-après :

2.4. Règles de création et d'exploitation des ports secs

Art.2 Le port sec constitue un député temporaire extra-portuaire, considéré comme un prolongement naturel des ports maritimes. Il ne peut être rattaché qu'à un seul port, peut être créé, après accord préalable du directeur général des douanes, par l'autorité portuaire ou les consignataires de cargaisons, dénommés ci-après les exploitants. Art. 3. Le port sec n'est ouvert qu'aux marchandises conteneurisées importées, destinées à être exportées ou réexportées, dans les conditions que l'exploitant négocie dans un cadre conventionnel

2.5. La mise en exploitation d'un port sec est subordonnée à :

La production d'une copie du registre de commerce ; la production d'une carte d'immatriculation fiscale et la souscription d'une soumission générale cautionnée ou garantie, agréée par le receveur des douanes territorialement compétent. Le montant de la soumission générale précitée est fixé cinq (5) millions de dinars pour la première année de mise en exploitation du port sec.

Pour les années consécutives d'exploitation, le montant en question doit être calculé sur la base de 2% des droits et taxes perçus durant l'année précédente. La soumission suscitée doit contenir l'engagement de l'exploitant s'acquitter des pénalités exigibles, en cas d'infractions constatées et prendre en charge les frais occasionnés par la conduite des marchandises en dépôt des douanes, tel que prévu par l'article 74 du code des douanes (article 10).

2.6. Personnes habilités à créer les ports secs

Le port sec peut être créé, après accord préalable du directeur général des douanes, par l'autorité portuaire ou les consignataires de cargaisons, dénommés ci-après les exploitants (article 2).

2.7. Conditions d'établissement et de mise en exploitation des ports secs

Les exploitants visés (l'article 2), de la présente décision, désireux d'ouvrir un port sec doivent déposer un dossier complet, au niveau du chef d'inspection divisionnaire des douanes territorialement compétent (article 5).

2.8. Formalités d'agrément des ports secs

Dans le cadre de l'instruction du dossier d'agrément d'un port sec, le chef d'inspection divisionnaire des douanes territorialement compétent fait procéder au contrôle des lieux par ses services qui établissent, ce titre, un procès-verbal de constat (article 8). La décision d'agrément est prise par le directeur général des douanes sur la base d'un dossier instruit par le chef d'inspection

divisionnaire des douanes et assorti de l'avis favorable du directeur régional des douanes territorialement compétent (article 9).²⁵.

2.9. Responsabilités de l'exploitant des ports secs

Le port sec doit être conçu et aménagé pour offrir les conditions les plus favorables aux opérations commerciales et au contrôle douanier, l'exploitant est tenu d'assurer la sécurité et le gardiennage des marchandises en séjour au port sec (article 11). L'acheminement des marchandises vers le port sec s'effectue sous couvert d'une déclaration de cargaison et sous la responsabilité de l'exploitant (article 14).

L'exploitant est autorisé à effectuer, sous contrôle douanier, les opérations nécessaires à l'allotissement et la bonne conservation des marchandises entreposées dans le port sec (article 19).

2.10. Délais de séjour des marchandises dans les ports secs

Il faut savoir que l'acheminement des marchandises s'effectue sous escorte douanière (article 15) sachant que les marchandises ne peuvent en aucun cas excéder le délai de 24 heures à compter du débarquement effectif des marchandises et l'acheminement des marchandises s'effectue directement et sous palan (article 16).

2.11. Fermeture des ports secs

La Direction générale des Douanes a notifié, dimanche 28 mars 2021, une décision de fermeture de 16 ports relevant des directions régionales d'Alger, d'Oran, d'Annaba, de Constantine et de Sétif, sachant que la fermeture du port sec peut être prononcée dans les cas d'une demande de l'exploitant; le non renouvellement, dans un délai de trois (3) mois, avant expiration des délais du contrat de location; ou l'absence d'activité pendant une période d'une année; comme ça peut être le manquement de l'exploitant ses obligations vis-à-vis de l'administration des douanes; la faillite ou décès de l'exploitant. Dans les cas précités, l'exploitant n'est libéré de ses obligations vis-à-vis de l'administration des douanes qu'après apurement de la situation des marchandises et des contentieux éventuellement relevés (article 12).

²⁵ Article 69 du code des douanes.

Après régularisation de la situation visée (l'article 12) ci-dessus, le receveur des douanes accorde la mainlevée de caution pour libérer l'exploitant de ses obligations vis-à-vis de l'administration des douanes (article 13).

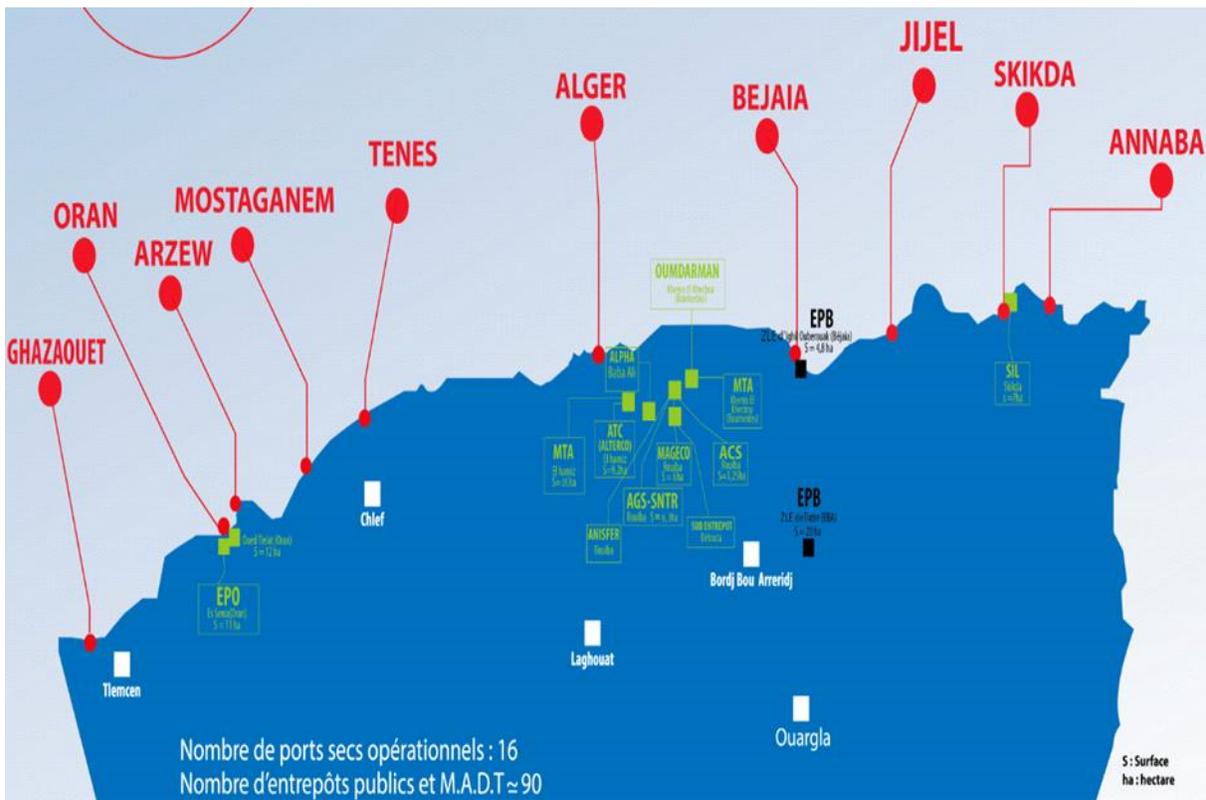
2.12. Dispositions particulière aux ports secs

Les transferts peuvent avoir lieu en dehors des heures légales du travail, week-end et jours fériés sur autorisation préalable des services des douanes territorialement compétentes (article 19).

3. Les ports secs en Algérie

Il existe en Algérie 16 ports secs reliés principalement au 5 ports maritimes de Skikda et Annaba, Bejaia, Alger, et Oran, Dans cette section nous allons présenter les différents ports secs (zones extra portuaires) qui sont reliées aux différents ports maritimes en Algérie.

Figure 07 : Localisation des zones extra portuaires en Algérie



Source : [Entreprise Portuaire Bejaia \(EPB\)](#)

Entrepôt sous douane  Port sec

❖ Projet en cours de réalisation  Port maritime

3.1. Le port de Skikda et de Annaba :

Le Port de ANNABA, fait partie des dix (10) principaux Ports de Commerce d'Algérie. Son champ d'influence s'étend sur douze wilayas du pays où sont situées des zones industrielles à fort potentiel de développement et des ressources naturelles. Au point d'intersection d'importants réseaux routiers et ferroviaires qui lui assurent une excellente fluidité, il est relié aux réseaux de voies exprès desservant l'Est et le Sud Est du pays et au réseau ferroviaire national, précisément par une ligne ferroviaire électrifiée aux mines de fer de l'Ouenza et au complexe sidérurgique D'AL-HADJAR.

Le Port de Annaba joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique excellente. Aujourd'hui le 1^{er} port d'Algérie en matière d'exportation hors hydrocarbures et 05^{ème} port en termes de conteneurs.

Aujourd'hui le Port de Annaba est réputé mixte industriel et marchand à la fois, l'aménagement moderne des superstructures, le développement des infrastructures, l'utilisation de moyens de manutention et de techniques adaptés à l'évolution de la technologie des navires et enfin ses outils de gestion moderne, ont fait évoluer le Port de Annaba pour être classé aujourd'hui parmi les premiers en Algérie. La congestion du port d'Annaba à l'effet du développement important du trafic conteneurs, et afin de soulager et d'augmenter la capacité de stockage du port de Skikda, les deux entreprises portuaires de ces deux ports ainsi que la Société de transport intermodal (STIM-filiale 100% de l'SNTF) ont réalisé le premier opérateur de partenariat public-public portuaire et ferroviaire en créant la Société Intermodale de Logistique (SIL)²⁶

3.2. Le port d'Alger

Le port s'étend sur une surface globale de 126 ha. Il dispose d'une surface totale d'entreposage de 28,2 ha. Organisé en trois zones :

²⁶ Entreprise Portuaire de Skikda (EPS)

- ❖ Zone Nord : Délimitée par la pêche et la Capitainerie (du quai 5 à 11) ;
- ❖ Zone Centre : Délimitée par les formes de radoub et le terminal à Conteneurs (du quai 16 à 25) ;
- ❖ Zone Sud : Délimitée par le Terminal à Conteneurs et le brise-lame Est (du quai 30 à 37).

Cette capacité permet l'entreposage de 12000 tonnes de marchandises, alors que le volume moyen débarqué en 2013 est 800000 tonnes. Avec un tirant d'eau variant entre 6 mètres et 10 mètres, il permet d'accueillir des navires transportant jusqu'à 25000 tonnes de marchandises. Le terminal à conteneur du port d'Alger est exploité par la compagnie émiratie DPWORLD depuis 2009.²⁷

3.3. Le port de DJEN DJAIN :

Le Port de DJEN DJAN partage un vaste Hinterland avec les ports voisins à savoir le port de Bejaia et Skikda. Sa zone d'influence recouvrant une grande région de l'Est et du Sud-Est qui comprend les Hauts plateaux avec son potentiel industriel et les plates-formes pétrolières du Sud. C'est dans cette perspective, que la réalisation de la pénétrante (RN 77) communément appelée l'autoroute du port va favoriser l'extension de l'Hinterland du port jusqu'à des régions très éloignées.

Le Port de DJEN DJAN se trouve dans une zone excentrée adossée à une réserve foncière de plusieurs centaines d'hectares dédiée aux futures zones logistiques qui vont être érigées comme support de l'activité de transbordement.

Engagé à travers sa politique de développement continu et sa stratégie visionnaire, le Port de DJEN DJAN se félicite d'avoir obtenu la certification de son système de management intégré SMI depuis novembre 2018 : ISO 45001 version 2018, ISO 14001 version 2015, ISO 9001 version 2015, cela témoigne dignement l'engagement du Port à concilier constamment l'économie à l'environnement et à améliorer la sécurité des personnes, des biens et des installations.

²⁷ KACHA Imane et KHRIS Hanane. Le rôle des ports secs dans le désengorgement portuaire (Cas du port sec MTA KHEMIS EL KHECHNA rattaché au port d'Alger). Master 2016/2017.

C'est le dernier port commercial construit en Algérie après l'indépendance et considéré comme le plus important ouvrage portuaire en Algérie en termes d'espaces et eau profonde, Sa position géographique et sa configuration infrastructurelle lui permettent d'être un port concurrent a niveau du bassin méditerranéen. Ce port pourrait être utilisé comme un grand port de trafic de masse (SILOS transcontinentaux de céréales, terminal à conteneurs).

3.4. Le port de Bejaïa :

Le port de Bejaïa est situé dans les périmètres urbains, la ville s'étend alors le long de la côte en suivant le développement de l'industrie et de son port. La gestion des différentes activités portuaires sont assurées par l'entreprise portuaires de Bejaïa (EPB) en sa qualité d'entreprise prestataire de service. Cette dernière a été créée en 1982 à la suite de la restructuration du système portuaire algérien. Le port de Bejaïa est l'une des fiertés de l'économie locale. Son dynamisme et la qualité de ses prestations ont fait de cette infrastructure le seul port certifié ISO 9001-4000 au niveau africain. Il est également le deuxième port à l'échelle nationale en termes de marchandises générales avec une part de marché de 28 %. Il a l'ambition d'absorber un trafic additionnel en adoptant ses installations et en modernisant ses moyens logistiques. Ses services sont demandés par une grande tranche des opérateurs commerciaux et son rayonnement s'étale sur tout l'espace limitrophe.

En plus d'un port de pêche et d'une gare maritime, le port de Bejaïa est spécialisé dans les hydrocarbures et les marchandises générales. Au total, 14 millions de tonnes de marchandises transitent chaque année par le port de Bejaïa ; ce qui représente plus de 18 % du marché national. Aussi, plus de 120 000 voyageurs utilisent ce port. Ceci démontre l'importance grandissante de cette infrastructure et cela dans un monde où plus de 75 % du commerce mondial se fait par voie maritime.

3.5. Le port d'Oran

Le Port d'Oran s'ouvre sur la rive sud de la méditerranée occidentale. Il est situé a environ 400 km à l'Ouest de la Capitale « Alger », a moins de 200 km des rivages ibériques, a proximité des autoroutes maritimes Est/Ouest, traversant la méditerranée, et a proximité des lignes maritimes Nord/Sud.

Le Port d'Oran est une création moderne, dispose des infrastructures et des équipements importants et un inter land direction ou plusieurs centres industriels sur des rayons de 156 à 456 km. Les différents terminaux, conteneurs, rouliers, vrac liquides et solides et les quais à marchandises générales traitent les échanges internationaux dans meilleures situations

Conclusion

En définitive, nous pouvons dire que l'Algérie est un pays où le secteur portuaire joue un rôle primordial dans son économie, car 95% des marchandises transitent par mer. Malgré leur importance dans l'économie du pays, ses ports connaissent une mauvaise gestion, un sous équipement flagrant et une déficience dans leur espace. Malgré les efforts d'investissement récents et en cours qui reste insuffisants. Néanmoins, de nouvelles dynamiques prennent place avec la création des ports secs en prenant conscience de l'importance de ces derniers dans le dynamisme de la chaîne logistique portuaire.

Les ports secs ou les ports intérieurs sont un compliment indispensable pour les ports maritimes algériens, non seulement ils permettent d'alléger la cargaison des ports maritimes et réduire la congestion portuaire en permettant une meilleure redistribution des marchandises, mais aussi ils permettent un meilleur profil et des économies d'échelle, et favorisent la productivité portuaire en simplifiant les opérations administratives.

Chapitre 03 :
Gestion des plateformes extra-portuaires.

Chapitre 03 : Gestion des plateformes extra-portuaire

Introduction

L'entreprise portuaire de Bejaia a engagé un projet d'intégration en aval de ses activités, et ce par le développement des solutions logistiques extra-portuaires intégrées. Ces solutions visent à remédier aux nombreuses contraintes contre lesquelles le port de Bejaia fait face, notamment l'augmentation de la demande en capacités d'entreposage due à l'augmentation du trafic conteneurisé, les indicateurs du temps d'escale des marchandises sont altérés par la saturation des espaces d'entreposage. Ce chapitre vient compléter la partie théorique grâce à une enquête de terrain, à travers un entretien semi-directif et une observation de terrain. Ce chapitre comprend trois sections. Dans la première nous ferons une présentation du port de Bejaia, les plateforme-extra portuaire, dans la seconde nous expliquerons l'activité et les insuffisances de ces plateforme-extra portuaire. La dernière section est réservée à l'analyse et à l'interprétation des résultats.

1.1. Présentation de l'organisme d'accueil :

Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique.

Aujourd'hui, il est classé 2^{ème} port d'Algérie en marchandises générales et 3^{ème} port pétrolier. Il est également le 1^{er} port du bassin méditerranéen certifié ISO 9001.2000 pour l'ensemble de ses prestations, et à avoir ainsi installé un système de management de la qualité. Cela constitue une étape dans le processus d'amélioration continue de ses prestations au grand bénéfice de ses clients. L'Entreprise Portuaire a connu d'autres succès depuis, elle est notamment certifiée à la Norme ISO 14001 :2004 et au référentiel OHSAS 18001 :2007, respectivement pour l'environnement et l'hygiène et sécurité au travail.²⁸

1.1.1. Présentation de la plateforme :

Un site logistique est un point de rupture de charge qui est une sorte de relais au point maritime, doté d'installations sous douane, destiné à faciliter le traitement des marchandises aussi

²⁸ Entreprise Portuaire de Bejaia.

bien à l'importation qu'à l'exportation. C'est aussi un terminal multimodal où peuvent arriver des engins de logistique, décharger ou charger des produits pour d'autres destinations.

La prérogative principale qui sera assignée à l'exploitation d'un site logistique est la mise à disposition du produit demandé, dans un endroit convenable et au bon moment à la faveur des opérateurs. Cela revient aussi au respect des conditions de préservation de qualité, dans les délais appropriés et au moindre coût. Il s'agit dans ce sens de s'associer avec des opérateurs pour optimiser leurs chaînes d'approvisionnement. La création des plateformes logistique extra-portuaire de TIXTER et IGHIL OUBAROUAK est le fruit de la collaboration de plusieurs partenaires, notamment l'EPB (+BMT), les services de contrôle aux frontières, plusieurs armateurs ainsi que certains opérateurs (importateurs/industriels). Cette section sera réservée pour faire une présentation complète des deux plateformes logistique.

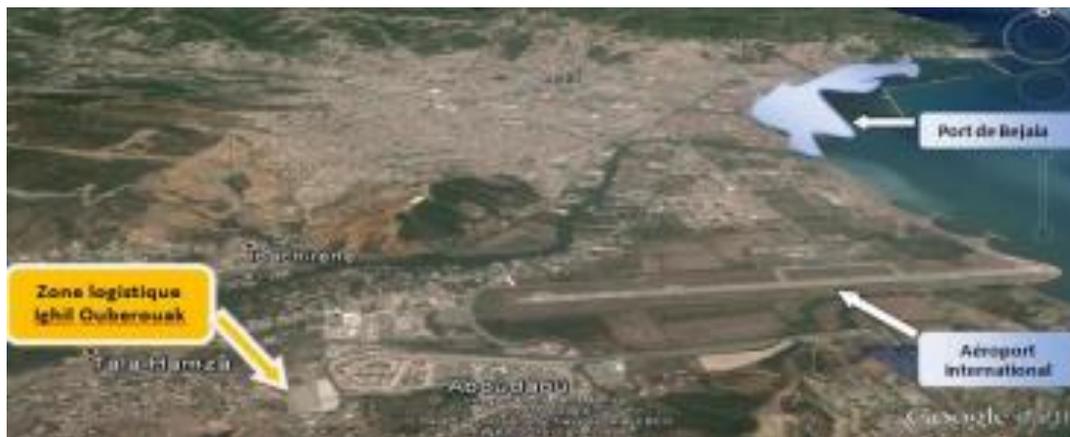
1.1.2. Présentation des zones logistique extra-portuaires de l'EP Bejaia :

Dans le souci d'une amélioration qualitative de l'infrastructure et des services fournis aux clients des transporteurs de marchandises, d'augmenter la capacité de la réception du terminal à conteneur et surtout d'harmoniser entre la logique de rationalisation des infrastructures portuaires, satisfaction des clients et la recherche d'une rentabilité économique, le port de Bejaia prévoit la mise en exploitations des zones extra-portuaires qui ont pour :

- Le Fondement la dotation de la logistique globale du port d'un dispositif de soutien aux performances en terme de délai, coût et qualité du service.
- Elaborer les schémas de développement technique, organisationnel, commercial et opérationnel des zones logistiques extra-portuaires.
- Suggérer les axes stratégiques pour le développement et la promotion des activités multimodales.
- Elaborer les procédures de gestion et de fonctionnement opérationnel des sites logistiques.
- Accompagner la Direction Générale pour l'obtention des différentes autorisations et agréments nécessaires pour l'opérabilité optimale du site.

Actuellement, l'Entreprise Portuaire de Bejaia a créé deux zones hors port, zone logistique extra portuaire à IGHIL OUBEROUAK situé à cinq (5) kilomètres du port (fig.7), s'étende sur une superficie totale de 48 560 m².

Figure 8: Zone logistique extra portuaire à IGHIL OUBEROUAK (Bejaia)



Source : Réalisée par nos soins à partir de l'image de Google Earth.

La zone logistique de TIXTER situé dans la wilaya de Bordj Bou Arreridj (fig.8), d'une superficie de 200 000 m². Cette dernière cible essentiellement les marchandises conteneurisées.

Figure 9 : Zone logistique extra portuaire TIXTER (BORDJ BOU ARRERIDJ)



Source : Réalisée par nos soins à partir de l'image de Google EARTH

Tableau 1 : La capacité d'entreposage de conteneurs au niveau des deux zones logistiques²⁹

IGHIL OUBAROUAK	TIXTER
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Capacité spatiale : - Avec STEAKER : 1040 EVP - Avec Cavalier gerbeur : 3600 EVP ▪ Capacité commerciale : - Avec STEAKER : 10 000 EVP - Avec Cavalier gerbeur : 90 000 EVP 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Capacité spatiale : - Avec STEAKER : 7 000 EVP. - Avec Cavalier gerbeur : 50 000 EVP. ▪ Capacité commerciale : - Avec STEAKER : 120 000 EVP. - Avec Cavalier gerbeur : 900 000 EVP

Source : Document interne à l'EPB

Commentaire :

L'exploitation de projet permettra à l'EPB de disposer de plus d'espaces de stockage et réduire substantiellement les délais d'attente des navires en rade dus au manque d'espace d'entreposage.

1.1.3. La zone logistique D'IGHIL OUBEROUAK

Fruit de la convention signée, en janvier dernier au siège de SERPORT, entre l'EPB et CMA CGM Algérie, relative au traitement des conteneurs vides restitués au niveau de la zone D'IGHIL OUBEROUAK, à la mise en exploitation de cette dernière,

Conformément aux termes de la convention signée le 21 janvier 2020, il a été procédé, le 1er mars 2020, à la réception du premier lot de conteneurs vides, au niveau de cette zone. En moyenne, une cinquantaine de conteneurs vides seront restitués quotidiennement, pour un total de 18 000 boîtes par an, a précisé la même source.

²⁹ La capacité spatiale : c'est le nombre maximal de conteneurs qu'un port sec peut entreposer à la fois.
La capacité commerciale : c'est le nombre maximal de conteneurs (entrant et sortant) qu'un port sec peut traiter pendant une année.

1.1.3.1. Situation géographique de la zone extra portuaire IGHIL OUBAROUAK

La zone logistique de IGHIL OUBAROUAK est située à environ 5 KM au Sud Est du port, et d'une superficie de 48 560 m², ce site a une capacité spatiale de 1 040 EVP et une capacité commerciale de 19 000 EVP. Il est constitué de plusieurs parties et essentiellement de deux hangars de 10 200 m² et 750 m², et de deux entrées principales, dont l'une d'elles est reliée à la RN 09. Le site d'IOB situé à 05 km (Commune de Tala Hamza) au sud-est du port relié par la route nationale N° 09, doté d'un accès via cette route à une distance de quelques dizaines de mètres.

1.1.3.2. Composition des surfaces :

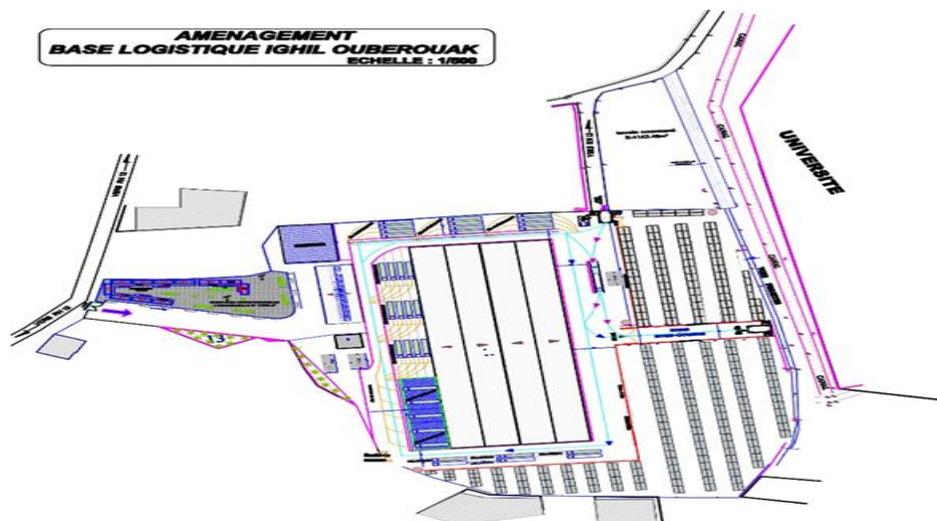
Le terrain est d'une superficie totale de 48 560 m², il sera organisé comme suit :

Tableau 2 : superficie des surfaces

<ul style="list-style-type: none"> • Une aire de stockage pour l'entreposage des conteneurs vides. 	16 000 m ²
<ul style="list-style-type: none"> • Hangar (magasins). 	10 000 m ²
<ul style="list-style-type: none"> • Une zone libre pour les manipulations. immobilisations temporaires, installations et autres activités. 	Depasse pas 29 010 m ²

Source : Document interne à l'EPB.

Figure 10 : schéma qui indique les compositions des surfaces



Source : Document interne à l'EPB.

1.1.3.3. Le fonctionnement des différentes activités logistiques propre à la ZLEP (IGHIL OUBAROUAK ET TIXTER)

L'activité principal de l'IOB est le traitement des conteneurs vide à l'export restituer par les réceptionnaires. Le département de la Zone Logistique d'IGHIL OUBEROUAK comprend un chargé des opérations qui chapeaute trois sections ; section pointage ; Pointer et contrôler l'état des marchandises à l'embarquement, au débarquement et livraison ainsi que sur les terre-pleins, section dépotage et section entretien ; assurer l'entretien et la réparation des parties mécaniques, hydrauliques, pneumatiques des engins et ajouter à cela une section sécurité, qui est rattachée directement au chef de département.

1.1.3.3.1. Chef de Département de la zone d'IGHIL OUBEROUAK

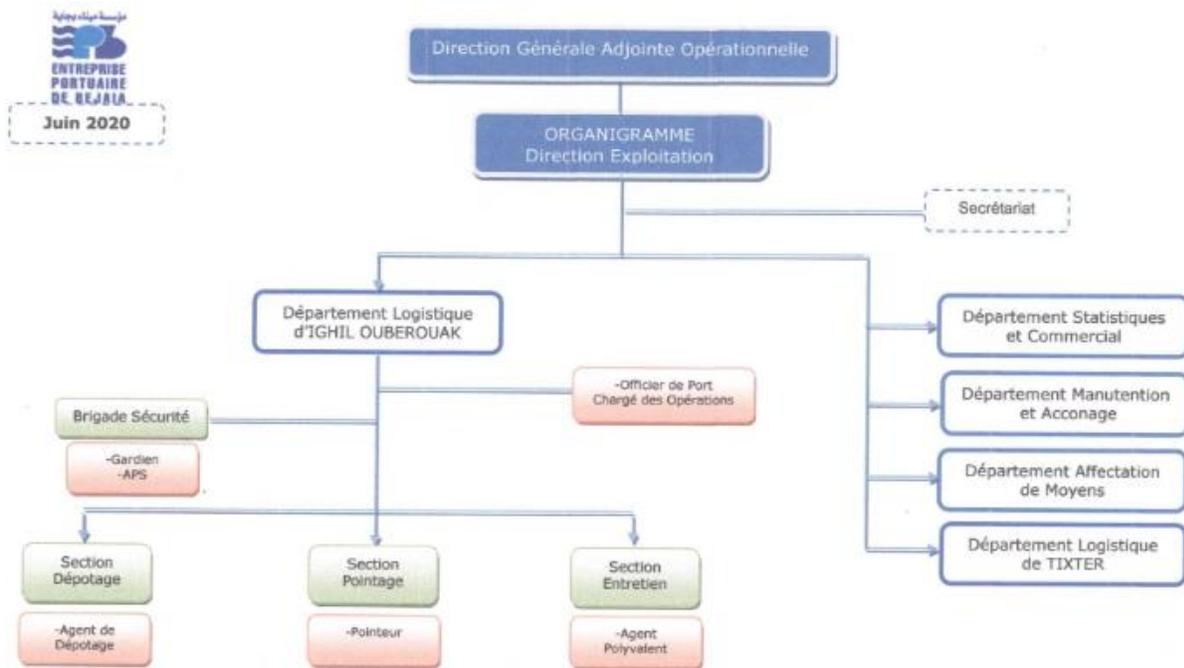
Comprend un chargé des opérations qui chapeaute trois sections, section pointage, section dépotage et section entretien. Ajouter à cela une section sécurité, qui est rattachée directement au chef de département.

1.1.3.3.2. Chargé des opérations

Ce service est chargé d'assurer une gestion rationnelle des aires d'entreposage, ainsi que la réception et la reconnaissance physique des conteneurs vides, Suivre constamment des dossiers de créances et veiller à leur bon recouvrement et Prendre en charge de la programmation, la mobilisation des moyens de traitement des conteneurs vides et aussi les prestations de dépotage/empotage et entretien des conteneurs.³⁰

³⁰ Site internet officiel de l'entreprise portuaire de Bejaia.

Figure 11 : Département logistique d'IGHIL OUBAROUAK



Source : Document interne à l'EPB.

Par contre la Zone Logistique Extra-portuaire de TIXTER en plus des prestations liées au régime du port sec par rapport à la zone logistique D'IGHIL OUBAROUAK. Considéré comme un prolongement naturel du port maritime de Bejaia, le port sec de TIXTER à comme rôle aussi de servir de lieu de stockage des marchandises, il permet de réaliser toutes les opérations traditionnellement effectuées au port maritime comme :

- Groupage et dégroupage de marchandes ;
- Dédouanement de marchanties ;
- Livraison rapide des marchandises ;
- Pesage ;
- Scanning ;
- Des services liés aux conteneurs, à savoir, entretien, lavage, réparation ...

Ajouté à cela, des activités annexes, tels que,

- ✓ Conditionnement
- ✓ Emballage
- ✓ Étiquetage
- ✓ Transport
- ✓ Maintenance des conteneurs.

Les opérations effectuées participent largement à l’allègement du port maritime de Bejaia et libère des espaces au niveau du port.

1.1.4. L’objectif de la création des zones logistique extra portuaire à Bejaia

Tableau 3 : L’objectif de la création de la zone extra portuaire de IGHIL OUBAROUAK et de TIXTER

L’objectif de la création de la zone logistique extra portuaire IGHIL OUBAROUAK	L’objectif de la création de la ZLE de TIXTER
<ul style="list-style-type: none"> ▪ L’augmentation des capacités de réception du terminal à conteneurs (décongestionner le point de passage portuaire) ▪ Doter la logistique globale du port d’un dispositif de soutien aux performances (délai, coût et qualité du service) ; ▪ L’amélioration qualitative de l’infrastructure et des services fournis aux clients des transporteurs de 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rapprocher la marchandise du client final. ▪ Décongestionner les surfaces dans l’enceinte portuaire. ▪ Réduire les temps d’attente en rade des navires dus au manque d’espace d’entreposage, et réduire ainsi les surestaries. ▪ Développer le transfert de masse des marchandises par voie ferroviaire.

<p>marchandises (aire de dégagement sous douanes rapide) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Une sécurité plus accrue pour toutes les opérations d’entreposage et d’emmagasiner provisoire. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire les congestions sur les routes et réduire l’émission de gaz polluants.
---	--

✓ **Rapprocher les marchandises du client final**

Le choix du lieu d’implantation du projet TIXTER n’a pas été fait au hasard, c’est un choix stratégique. En effet, la région des hauts-plateaux est économiquement très active, elle constitue une base industrielle et agricole très riche. En effet, 30% du trafic conteneurisé et 35% du trafic de marchandises non conteneurisées qui transitent par le port de Bejaia est à destination des hauts-plateaux⁶⁹. Dans le souci de mieux satisfaire sa clientèle, l’EPB a choisi cet emplacement pour être prêt des opérateurs économiques afin de mieux les écouter et servir. Servant de guichet unique, le port sec de TIXTER est aussi orienté client, notamment pour faciliter les opérations d’exportations.

✓ **L’augmentation des capacités de réception du terminal à conteneurs**

La zone logistique extra-portuaire d’IGHIL OUBAROUAK a beaucoup influencé sur la capacité de stockage portuaire et qui influence par la suite directement sur la qualité de service portuaire, avec la création de la valeur ajoutée pour les clients.

1.1.5. Le mode de transport utiliser

1.1.5.1. Le transport routier

La route est le moyen de transport le plus répandu et le plus adapté pour les petites et moyennes distances. Il est devenu un maillon indispensable à la logistique. Cependant, des alternatives doivent être trouvées à ce transport notamment en raison des inquiétudes sur l’encombrement à court terme de ce réseau, ainsi que de difficultés liées à la sécurité et à la pollution. Le développement de la concurrence et la concentration obligent l’ensemble des

transporteurs petits et gros à étudier leur politique commerciale et tarifaire de manière à répondre au mieux aux exigences des chargeurs.

1.1.5.2. Le transport ferroviaire

Le train est avantageux pour les transports terrestres de plus de 1.000 kilomètres. Son principal avantage est le niveau des frais par tonne-kilomètre, qui est bien plus bas que celui du camion. Permet l’expédition de marchandises par le biais de wagons, des quantités importantes, des délais qui peuvent être réduits, ainsi que la possibilité d’effectuer des livraisons sur de longues distances.

1.1.5.3. Le conteneur

Un format standardisé : 20 ou 40 pieds, ces « boîtes » ont connu un essor fulgurant, révolutionnant à la fois le mode de transport mais également toute la chaîne logistique depuis le fournisseur jusqu'au client final. Transport routier, ferroviaire ou même aérien se sont adaptés pour faire de ces boîtes une « unité de transport intermodal ». La marchandise, une fois empotée en conteneur, ne subit plus d'autre manutention jusqu'à son destinataire final. Ce qui est manutentionné est ainsi le contenant et non le contenu. Il n'y a plus de rupture de charge.

Tableau 4 : le mode de transport utiliser dans les ZLEP :

IGHIL OUBAROUAK	TIXTER
Routier	Maritime
Maritime	Ferroviaire
Conteneur	Routier
	Conteneur

Source : EPB

1.1.6. Les avantages et inconvénients des modes de transport

Tableau 5 : Les différents avantages des modes de transport

Mode de transport	Avantages	Inconvénients
Transport maritime	<ul style="list-style-type: none"> - Taux de fret intéressant sur certaines destinations. - Possibilité de stockage dans zones portuaire. - Possibilité de desservir le monde entier 	<ul style="list-style-type: none"> - Délais de transport assez long - encombrement portuaire de certaines zones. - Certaines lignes ne sont pas conteneurisées. - Ruptures de charges et manutention source d'avarie. <p>Assurance plus élevée et emballage plus couteux</p>
Transport routier	<ul style="list-style-type: none"> - Service en porte à porte, sans rupture de charge <p>Délais relativement rapides</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurités et délais varient selon les pays parcourus et les conditions climatiques. <p>Utilise beaucoup plus en Europe continentale pour les distances moyennes</p>
Transport ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> - Développement du transport combine et possibilité de porte à porte. - Fluidité du trafic et respect des délais. <p>Adaptation aux longues distances et aux tonnages importants</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Inadapté aux distances courtes. - Réseaux ferroviaire limité. <p>Nécessite un pré et un post-acheminement en dehors du combiné</p>

Source : LEGRAND.G & MATIN.L, « Management des opérations de commerce international », 6ème édition-DUNOD, Paris, 2003.PP 11-12.

1.2. Trafic réalisé

1.2.1. L'évolution du trafic vers IGHIL OUBAROUAK

Il est à noter que l'activité conteneur et opérationnelle de la zone logistique à débiter en 2020, Le nombre de conteneurs vides expédiés à la ZLEP de IGHIL OUBAROUAK ³¹ pour l'année 2017 est résumé dans le tableau suivant :

Tableau 6 : Nombre de conteneur vides en EVP

Désignation	2020	Arrêté au 31 mai 2021
Nombre de conteneur vide en EVP	18 273	8 430

Source : Direction Exploitation de l'EPB.

1.2.2. L'évolution du trafic vers TIXTER depuis 2016

Tableau 7 : rapport d'activité 2020

Désignation	2016	2017	2018	2019	2020
Nombre de conteneurs pleins en EVP	867	1 384	8 592	8 665	4 918
A l'import	867	1 384	8 553	8 657	4 900
A l'export	/	/	39	08	18
Nombre de conteneurs vides en EVP	/	/	5 069	6 582	5 767
A l'import	/	/	/	/	/
A l'export	/	/	5 069	6 582	5 767

³¹ Entreprise Portuaire de Bejaia.

Tonnage marchandises conteneurisées	8 760	10 275	63 301	70 342	34 628
A l'import	8 760	10 275	62 781	70 257	34 448
A l'export	/	/	520	85	180

Source : direction des zones logistiques extra-portuaires de l'EPB, rapport d'activité 2020

Commentaire :

Les tableaux n° et n° représente l'évolution du trafic de conteneurs par mois pour l'année 2016 jusqu'à 2020 au niveau de la ZLEP de IGHIL OUBAROUAK et de TIXTER, on remarque un grand nombre de conteneurs pleins en EVP qui est de 4 918 enregistré en 2020. donc l'évolution du nombre de trafic transférés est positive, ça permis la réduction de la congestion portuaire du port humide de Bejaia.

1.3. Volet indicateurs des zones logistique extra portuaire à Bejaia

1.3.1. Indicateurs opérationnelle

1.3.1.1. Zone d'IGHIL OUBEROUAK

Tableau 8 : Taux de rapprochement des conteneurs vers le port de Bejaia et à l'export :

	2020	Mai 2021
Taux de rapprochement des conteneurs vides vers le port de Bejaia	54%	9 4.60%
Taux de rapprochement des conteneurs à l'export	17.40%	20.61%

Source : direction des zones logistiques extra-portuaires de l'EPB, rapport d'activité **arrêté main 2021.**

1.3.1.2. Zone de TIXTER

Tableau 9 : Nombre d'expédition par train et wagon utilisés

Année	2016	2017	2018	2019	2020
Nombre d'expéditions par train	27	42	216	247	156
Nombre de wagons utilisés	441	699	4 026	3 332	1 692
Moyenne de wagons utilisés par expédition	16	17	19	14	11

Source : établie par nos soins à partir des données récolter auprès de l'EPB

Commentaire :

On remarque une net amélioration des indicateurs opérationnelles pour les deux zones logistique extra-portuaire.

1.3.2. Indicateur de performances

Un indicateur de performance est considéré comme une variable quantifiée pertinente pour la prise de décision et le pilotage. Il permet aux ZLEP l'évaluation des résultats obtenus après l'exécution des tâches.

1.3.2.1. Zone d'IGHIL OUBEROUAK

Tableau 10 : Niveau d'évacuation moyen journalier des conteneurs/70, conteneur /jour :

Désignation	2020	Mai 2021
Niveau de rapprochement/jour	70	76
Délais de séjour moyen conteneur	15 jours	9jours

Source : Direction Exploitation de l'EPB.

1.3.2.2. Zone de TIXTER

✓ Le séjour moyen

Tableau 11 La moyenne de séjour /TC depuis 2016

Année	2016	2017	2018	2019	2020
Séjour moyen/TC	23 jours	17 jours	10 Jours	07 jours	05 jours

Source : direction exploitation de l'EPB.

✓ Le taux de visite

Tableau 12 Le pourcentage des visites depuis 2016

Année	2016	2017	2018	2019	2020
Taux de visites (%)	63 %	29 %	13 %	10 %	10 %

Source : établie par nos soins à partir des données récolter auprès de l'EPB

✓ Le taux de passage en circuit vert

Tableau 13 L'évolution du circuit vert depuis 2016

Année	2016	2017	2018	2019	2020
Taux de passage en circuit vert	13,71 %	64 %	83 %	86 %	85 %

Source : établie par nos soins à partir des données récolter auprès de l'EPB

✓ Le nombre de TC's enlevés par jour

Tableau 14 L'évolution du nombre de TC'S /jour

Année	2016	2017	2018	2019	2020
Nombre de TC's enlevés/Jour	04	05	10	15	11

Source : établie par nos soins

Commentaire :

A partir des résultats obtenus on voit bien l'amélioration des services fournis aux clients après la création des zones logistiques extra-portuaires. Nous constatons une évolution énorme sur la durée d'attente en rade, donc on confirme bien que les zones logistiques sont considérées comme des leviers de la performance pour la chaîne logistique portuaire.

1.3.3. Qualité de service au port de Bejaia depuis 2015

Rubriques	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Attente moyenne rade (En jours)	5.42	4.33	2.12	1.424	1.30	0,6
Séjour moyen à quai	3.12	3.08	3.08	3	2.8	02
Sejour moyen d'un TC au port	25	24	24	18	14	12

Source : établie par nos soins à partir des données internes de l'EPB.

Commentaire :

L'impact des zones logistiques sur le commerce international se ressent sur le tableau ci-dessus. En effet, la qualité de service du port de Bejaia est en nette amélioration à partir de la mise en service des zones extra-portuaires, en 2016 c'était la zone de TIXTER (Bordj Bou Arreridj) et en 2020 la zone d'IOB.

A titre d'exemple l'attente moyenne des navires en rade était de 5,42 jours avant l'avènement des zones extra-portuaires pour se réduire jusqu'à 0,6 en 2020 (Après la mise en

services de ces zones). Idem pour le séjour des navires à quai et les séjours moyen d'un conteneur au terminal à conteneurs (Port de Bejaia).

Cette amélioration de qualité de service au port de Bejaia, va le ressentir le client sur ses couts logistiques (Transport maritimes et services portuaires) ainsi que sur le cout des surestaries.

1.3.4. Les avantages et inconvénients de l'activité des zones logistiques extra-portuaire

Les zones logistique extra-portuaire sert à désengorger son espace de stockage. Il présente de nombreux avantages, mais aussi des inconvénients que nous pouvons résumer comme suit :

1.3.4.1. Les avantages

En exerçant son activité, le port sec MTA engendre de multiples avantages qui s'étalent le long de la chaîne logistique portuaire et englobent tous ses intervenants jusqu'au client final ; ces avantages peuvent être résumés comme suit :

- L'opération de stockage en dehors du port d'Alger permet de désengorger le terre-plein ; ce qui conduira à une réduction des séjours des navires en rade, donc à réduire les surestaries, qui sont dues au prolongement des séjours des navires en rade, qui est à son tour causé par le long séjour des navires en quai et au faute d'espace d'entreposage au niveau du port.
- Libérer les espaces d'entreposage de conteneurs au niveau du port de Bejaia et de cette façon augmenter la capacité et la cadence d'accueil des conteneurs au niveau du port de Bejaia.
- La facilitation des procédures douanières par rapport au port d'Alger. La marchandise, au niveau du port sec TIXTER, est dédouanée dans les meilleurs conditions et stockée dans des espaces a haute sécurité assurés par l'exploitant du site.
- C'est aussi un pôle de création de différents postes d'emploi, entre munitionnaires, inspecteurs des douanes, agents de sécurité, chauffeurs d'engins.

1.3.4.2. Les inconvénients

- Comme nous l'avons déjà signalé, la zone logistique extra-portuaire d'IGHIL OUBAROUAK ne reçoivent que les conteneurs vides. Donc, l'activité de cette zone est limitée.
- L'existence d'une seule voie ferrée freine les flux de transport de marchandises. En effet, la réalisation d'une route ferrée à double voie permettra un acheminement rapide des cargaisons.
- Enfin, l'inconvénient le plus contraignant qui empêche le vrai démarrage du projet et pouvoir profiter des avantages qu'il présente reste l'extrait manifeste⁷⁰dédié au port sec de TIXTER qui tarde à être mis en place.

1.4. Impact économique et pré requis du projet d'IGHIL OUBAROUAK

Cette section sera réservée pour déterminer les différents impacts et pré requis de la création de la plateforme d'IGHIL OUBAROUAK :

- ✚ La création d'une valeur ajoutée financière pour l'EPB ;
- ✚ Une baisse des coûts de transaction pour les différents acteurs de la chaîne logistique, notamment par la baisse des surestaries ;
- ✚ Faire profiter particulièrement aux petites et moyennes entreprises en leur offrant des possibilités d'achats groupés supplées par des services de groupage/dégroupage et de distribution ;
- ✚ Contribuer à modifier la structure des échanges et des transports en transformant le port et les plates-formes en plaque tournante du commerce international.

Les prés requis :

- Renforcement des moyens de transfert des marchandises.
- Amélioration de la connectivité au site.
- Amélioration des interactions en termes de circulation d'information.

- Adaptation de la réglementation pour le développement des activités multimodales intégrées « *Principe de la plateforme logistique* ».

Conclusion

Après les données récoltées et constatées, nous sommes arrivés à bien décortiquer la fonction logistique dans la gestion des zones logistiques et aussi connaître les différents modes de transport utilisés pour le traitement et le rapprochement des conteneurs vides vers le port de Bejaia depuis la ZLEP d'IGHIL OUBAROUAK, et l'expédition de la marchandise depuis le port de Bejaia jusqu'à la ZLEP de TIXTER.

L'objectif de notre stage pratique au sein du département de la zone d'IGHIL OUBEROUAK (EPB), est de comprendre comment améliorer la performance logistique portuaire et le rôle que jouent les zones logistiques extra-portuaires dans ce domaine-là. Et pour permettre aux dirigeants de mieux contrôler, de piloter et prendre les meilleures décisions concernant leurs activités. Nous avons donné des exemples sur quelques indicateurs qui démontrent la situation de l'entreprise avant et après l'avènement des zones logistiques, et à l'aide de cette analyse nous avons réussi à confirmer l'hypothèse initiée dans la problématique de ce travail.

Conclusion Général

Conclusion général

Le port est l'une des composantes essentielles dans la chaîne logistique, il est considéré comme un espace économique, stratégique et un lieu de transit de diverses marchandises dans de meilleures conditions, coût, délais et sécurité.

La logistique est un élément indispensable dans le domaine du commerce international. Il s'agit de l'ensemble des activités d'acquisition, de stockage, de déplacement et de livraison de marchandises. Aujourd'hui le commerce évolue de plus en plus au niveau international et les entreprises développent des marchés sur plusieurs pays. Cette évolution massive nécessite un suivi pour pouvoir satisfaire les besoins des consommateurs. Le port peut rencontrer des difficultés liées à ses infrastructures, à son espace d'entreposage et sa gestion. Ces contraintes peuvent influencer négativement sur sa performance. C'est le cas des ports algériens, qui souffrent de ces insuffisances. Et afin d'y remédier, l'Etat a adopté plusieurs stratégies de réformes.

La congestion portuaire est parmi les problèmes dont souffrent les ports algériens, elle se traduit par la concentration des marchandises au niveau de l'enceinte portuaire, causée par un manque d'espace, une faible productivité au niveau des opérations logistiques liée à la manutention et aussi par une lenteur au niveau des opérations douanières, qui connaissent encore un environnement dominé par des opérations papiers. Cette congestion portuaire, dite aussi encombrement portuaire, a pour conséquence, l'absence de la fluidité du passage portuaire.

Ce travail nous a permis d'offrir une mise à jour de l'environnement général du port. Malgré la généralité du sujet, nous estimons que faire un état des lieux de ce qui existe permet de confirmer plus que jamais que les ZLEP jouent un rôle important dans les opérations du commerce extérieur à Bejaia.

Nous sommes loin d'avoir tout dit sur les ZLEP; notre difficulté dans ce travail a été de cerner l'ampleur du sujet car nous avons pris un cas pratique, celui de la zone extra-portuaire D'IGHIL OUBAROUAK relié au port maritime de Bejaia et on a pu avoir les nouvelles mises à jour sur la zone extra-portuaire de BBA (TIXTER) vu le manque d'information sur la zone extra-portuaire D'IGHIL OUBAROUAK car cette zone a été procédé, le 1er mars 2020, à la réception du premier lot de conteneurs vides, au niveau de cette zone nous avons effectué pour cela un stage

où on a pu assisté au déroulement des opérations et à son fonctionnement, et notamment menés des entretiens avec les différents cadres du port sec.

La zone logistique extra-portuaire d'IGHIL OUBEROUAK est considérée comme étant un vecteur de croissance sur la capacité de stockage portuaire qui influence directement sur la qualité de service portuaire, avec la création de la valeur ajoutée pour les clients.

Le but principal de cette zone logistique extra-portuaire, est le traitement des conteneurs vides restitués par les clients pour les rapprocher vers le port de Bejaia en vue de les embarquer sur navire, ce qui va impliquer des démunissions considérables dans les couts, ceci va engendrer une croissance de l'activité du client ainsi la création de la richesse et de la valeur ajoutée pour le client.

Après la création de la zone logistique extra-portuaire d'IGHIL OUBEROUAK, nous constatons une évolution énorme sur la dure d'attente en rade des navires, la réduction du séjour moyen du navire à quai ainsi le séjour moyen du conteneur au niveau du terminal, la zone logistique est considéré comme un levier de la performance pour la chaine logistique portuaire.

Nous avons constaté suite aux recherches menés, que le projet de la zone logistique extra-portuaire de BBA (TIXTER) a été lancé d'une manière prématurée. En effet, pour que ce port sec remplis comme il faut le rôle pour lequel il a été créé, il faut que sur l'extrait manifeste de la marchandise importée, la mention destinée au port sec de TIXTER soit précisée pour que la cargaison soit directement transférée au port sec de TIXTER sans dépasser les 24h au port de débarquement, chose qui n'existe pas pour le moment. On peut donc conclure que jusqu'à maintenant, le port sec de BBA remplis à peine le rôle pour lequel il a été créé.

Ce travail ouvre les voies d'autres sujets en occurrence celui du défi des conteneurs dans les pays en développement car la conteneurisation connaît un essor exponentiel dans les pays développés et pourtant se trouve encore dans un stade d'ébauche dans les pays en développement.

Bibliographie

Mémoires et thèses

- ❖ AGUERSIF THAFSOUTH DR. KHERBACHI SONIA, MERABET RYMA. Essai d'analyse d'une dynamique entrepreneuriale par l'Entreprise Portuaire de Bejaia. Mémoire fin d'étude juin 2018.
- ❖ Antoine Frémont. Conteneurisation et mondialisation. Les logiques des armements de lignes régulières. Géographie. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2005.
- ❖ CHERIFI FETTA, DJADDA RAZIKA, « la gestion de la conteneurisation et son impact sur le délai de dédouanement des marchandises » Mémoire de master, 2014.
- ❖ Julien Dubreuil. La logistique des terminaux portuaires de conteneurs. Université du QUEBEC A MONTREAL. Aout 2008.
- ❖ LARBI SOFIANE. La logistique d'un système portuaire cas port de Mostaganem. MASTER 2013-2014
- ❖ OUADAH Sofiane, DJELLAL FATEH. Contribution à la gestion et a l'optimisation pour la résolution du problème de stockage de conteneurs cas de l'entreprise portuaire de GHAZAOUET. Mémoire Tlemcen ,17.06.2017.
- ❖ STRALE Mathieu. Quelles plates-formes logistiques pour quelles activités ? Université Libre de Bruxelles. 2010.

Documents divers

- ❖ M'HAMMED SETTI, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif and César DUCRUET, « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », Méditerranée, 116 | 2011, 85-93.
- ❖ Code des douanes, Algérie, 2011.
- ❖ THIBAUD TEILLARD. Port sec : le nouvel atout des logisticiens. Jeune Afrique mis à jour le 12 novembre 2019 à 16 :43
- ❖ MR HAROUNA CISSE. Termes de références pour la construction d'un port sec à KAYES et à SIKASSO. BAMAKO, 04 mai 2005
- ❖ L. BAUDEZ, sous module 2A : le rôle du port, manuel du participant « gestion moderne des ports », CNUCED 2012, page 7
- ❖ Zouak Mohamed, El OTHMANI Hicham. le port (présentation , historique , types infrastructures et acteurs) Maroc. Année universitaire 2007-2008.

Liste des tableaux

- ❖ Vola Marielle RAJAONARISON. LA CONTENEURISATION DANS LES ECHANGES MARITIMES INTERNATIONAUX.

Liste des tableaux

Tableau 1 : La capacité d'entreposage de conteneurs au niveau des deux zones logistiques	51
Tableau 2 : superficie des surfaces.....	52
Tableau 3 : L'objectif de la création de la zone extra portuaire de IGHIL OUBAROUAK et de TIXTER.	55
Tableau 4 : le mode de transport utiliser dans les ZLEP :.....	57
Tableau 5 : Les différents avantages des modes de transport.....	58
Tableau 6 : Nombre de conteneur vides en EVP.....	59
Tableau 7 : rapport d'activité 2020.....	59
Tableau 8 : Taux de rapprochement des conteneurs vers le port de Bejaia et à l'export	60
Tableau 9 : Nombre d'expédition par train et wagon utilisés.....	61
Tableau 10 : Niveau d'évacuation moyen journalier des conteneurs/70, conteneur /jour	61
Tableau 11 : La moyenne de séjour /TC depuis 2016.....	62
Tableau 12 : Le pourcentage des visites depuis 2016.....	62
Tableau 13 : L'évolution du circuit vert depuis 2016.....	62
Tableau 14 : L'évolution du nombre de TC'S /jour.....	62

Liste des figures

Figure 01 : La Chaîne logistique.....	06
Figure 02 : Conception d'une chaîne logistique portuaire.....	19
Figure 03 : Conteneur : Entreprise portuaire de Bejaia.....	24
Figure 04 : Le trafic marchandise des ports algériens (1959-2009).....	34
Figure 05 : Ventilation du trafic hors hydrocarbures (1959-2009)	35
Figure 06 : Ventilation du trafic hors hydrocarbures (1959-2009).....	35
Figure 07 : Localisation des zones extra portuaires en Algérie.....	42
Figure 8 : Zone logistique extra portuaire à IGHIL OUBEROUAK (Bejaia).....	50
Figure 9 : Zone logistique extra portuaire TIXTER (BORDJ BOU ARRERIDJ).....	50
Figure 10 : schéma qui indique les compositions des surfaces.....	52
Figure 11 : Département logistique d'IGHIL OUBAROUAK.....	54

Table de matière

Remerciement

Dédicaces

Liste des abréviations

sommaire

Introduction Générale	01
-----------------------------	----

Chapitre I : Généralités sur les ports secs

Introduction	05
1. Notions de ports secs, plateformes extra portuaires, plateformes logistique définition et éléments de distinction.....	05
1.1. Notion de la logistique portuaire.....	05
1.2. Le rôle de la logistique portuaire dans l'entreprise.....	06
1.3. Notion de port.....	07
1.3.1. Les types de ports.....	08
1.3.1.1. Classification selon leur nature.....	08
1.3.1.2. Classification Selon leur localisation.....	09
1.3.1.3. Classification Selon leurs activités.....	10
1.3.1.4. Classification Selon leur mode de gestion.....	12
1.3.2. Missions d'un port	12
1.3.2.1. Finalités	12
1.3.2.2. Objectifs	13
1.3.2.2.1. Objectifs macro-économiques	14
1.3.2.2.2. Objectifs micro-économiques	14
1.3.2.2.3. Objectifs stratégiques	14
1.4. Notion de port sec.....	15
1.4.1. Avantages et contraintes liés au port sec	15
1.4.1.1. Avantages	15
1.4.1.2. Contraintes	16
2. Plateformes logistiques.....	16
2.1. Notion de zone extra-portuaire.....	16
2.1.1. Pré requis pour l'installation des zones logistique extra portuaire.....	17
2.1.2. Le rôle des plateformes extra portuaires.....	17
2.1.3. Les fonctions des plateformes extra portuaires	19
2.2. Notion de plateforme logistique.....	20
2.2.1. L'objet des plates-formes logistiques.....	21
2.2.2. Différence entre « entrepôt » et « plateforme logistique »	22
3. Conteneurisation et Multi-modalité : effet sur la saturation des ports de commerce.....	23
3.1. Définition de la conteneurisation.....	23
3.1.1. La naissance de la conteneurisation et des conteneurs	24
3.2. Avantages de la conteneurisation.....	25
3.2.1. Avantages pour le chargeur.....	25
3.2.2. Avantages du transporteur.....	25

3.3. Les inconvénients de la conteneurisation.....	26
3.3.1. Inconvénients économiques.....	26
3.3.2. Inconvénients techniques.....	26
3.3.3. Inconvénients juridiques.....	27
Conclusion	28

Chapitre III : Gestion des plateformes extra-portuaire

Introduction.....	30
1. Les enjeux des ports de commerce et ses impacts sur le transport maritime.	31
1.1. Les réformes du système portuaire en Algérie.....	31
1.1.1. Un port de la première génération.....	31
1.1.2. Les ports de la deuxième génération.....	32
1.1.3. Les ports de la troisième génération	33
1.1.4. Dans un port de 4ème génération.....	33
1.2. Le trafic maritime : une évolution linéaire.....	34
1.2.1. Ouverture du marché algérien	34
1.3. Les enjeux du système portuaire Algérien	35
1.3.1. Diverses insuffisances à différents niveaux.....	36
1.3.2. Un sous-équipement flagrant.....	36
1.3.3. Des ports très mal gérés.....	37
1.4. Impacts du retard sur le transport maritime.....	38
1.4.1. La destination Algérie coûte très chère.....	38
2. Réglementation et fonctions des ports secs.....	38
2.1. Base légale des ports secs.....	38
2.2. Objectifs visés par la création des ports secs.....	39
2.3. Règles de création et d'exploitation des ports secs.....	39
2.4. Règles de création et d'exploitation des ports secs.....	39
2.5. La mise en exploitation d'un port sec est subordonnée à	40
2.6. Personnes habilités à créer les ports secs.....	40
2.7. Conditions d'établissement et de mise en exploitation des ports secs.....	40
2.8. Formalités d'agrément des ports secs.....	40
2.9. Responsabilités de l'exploitant des ports secs.....	41
2.10. Délais de séjour des marchandises dans les ports secs.....	41
2.11. Fermeture des ports secs.....	41
2.12. Dispositions particulière aux ports secs.....	42
3. Les ports secs en Algérie.....	42
3.1. Le port de Skikda et de Annaba	43
3.2. Le port d'Alger	43
3.3. Le port de DJEN DJAIN	44
3.4. Le port de Bejaia	45
3.5. Le port d'Oran	45
Conclusion.....	46

Chapitre III : Gestion des plateformes extra-portuaire

Introduction.....	48
1.1. Présentation de l'organisme d'accueil	48
1.1.1. Présentation de la plateforme	48
1.1.2. Présentation des zones logistique extra-portuaires de l'EP Bejaia	49
1.1.3. La zone logistique D'IGHIL OUBEROUAK.....	51
1.1.3.1. Situation géographique de la zone extra portuaire IGHIL OUBAROUAK ...	52
1.1.3.2. Composition des surfaces	52
1.1.3.3. Le fonctionnement des différentes activités logistiques propre à la ZLEP (IGHIL OUBAROUAK ET TIXTER)	53
1.1.3.3.1. Chef de Département de la zone d'IGHIL OUBEROUAK.....	53
1.1.3.3.2. Chargé des opérations	53
1.1.4. L'objectif de la création des zones logistique extra portuaire à Bejaia	55
1.1.5. Le mode de transport utiliser	56
1.1.5.1. Le transport routier	56
1.1.5.2. Le transport ferroviaire	57
1.1.5.3. Le conteneur.....	57
1.1.6. Les avantages et inconvénients des modes de transport.....	58
1.2. Trafic réalisé	59
1.2.1. L'évolution du trafic vers IGHIL OUBAROUAK	59
1.2.2. L'évolution du trafic vers TIXTER depuis 2016	59
1.3. Volet indicateurs des zones logistique extra portuaire à Bejaia	60
1.3.1. Indicateurs opérationnelle.....	60
1.3.1.1. Zone d'IGHIL OUBEROUAK	60
1.3.1.2. Zone de TIXTER	61
1.3.2. Indicateur de performances	61
1.3.2.1. Zone d'IGHIL OUBEROUAK.....	61
1.3.2.2. Zone de TIXTER	62
1.3.3. Qualité de service au port de Bejaia depuis 2015	63
1.3.4. Les avantages et inconvénients de l'activité des zones logistiques extra-portuaire	64
1.3.4.1. Les avantages	64
1.3.4.2. Les inconvénients	65
1.4. Impact économique et pré requis du projet d'IGHIL OUBAROUAK	65
Conclusion.....	66
Conclusion général	68
Bibliographie	
Liste d'illustration	
Table de matière	

Résumé :

La congestion portuaire demeure une réalité, notamment dans les pays en développement qui souffrent du manque d'espace d'entreposage, dans le premier chapitre on a vu les notions importantes sur les ports secs puis on a vu dans le deuxième chapitre la gestion des plateformes extra-portuaire ; les enjeux des ports de commerce et ses impacts sur le transport maritimes ; la réglementations et fonctions des ports secs algériens et les ports secs en Algérie.

Dans le troisièmes chapitres concerne la gestion des plateformes extra-portuaires ; présentation de l'organisme d'accueil et le trafic réalisé pendant une durées.

Enfin pour réaliser ce travail on a poursuivis une démarche qui commence par l'analyse de la situation des ports algériens et celui de Bejaia en particulier en se basant sur des données disponibles au niveau local et cela avant et après la réalisation du port sec d'IGHIL OUBAROUAK et de TIXTER.