

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES SCIENCES DE
GESTION.**

Département des Sciences Commerciales

**Mémoire de fin de Cycle
Pour l'obtention du diplôme de Master en Science Commerciale**

Option : finance et commerce international

Thème

**Les freins au développement de transport maritime de marchandise à
Bejaia
Une enquête au niveau de l'entreprise portuaire Entreprise Portuaire
de Bejaia (EPB)**

Réalisé par :

1-SAIDI Hicham.

2-MESSAOUDENE Toufik.

Devant le jury composé de :

1-Présidente : M^{me} MOUSSI

2-Examinatrice : M^{me} OUARET

Encadreur : Mr MAROUF/S.

Promotion 2012 /2013

Remerciements

Nous tenons à remercier :

- Dieu, le tout puissant de nous avoir accordé volonté et courage pour accomplir ce modeste travail.
- Tous les membres de nos familles qui ont patienté avec nous jusqu'à l'achèvement de ce travail.
- Notre encadreur, Mr MAROUF Samir pour sa disponibilité, ses conseils et pour m'avoir constamment encouragé et qu'il trouve ici l'expression de notre profonde gratitude.
- Tout le corps enseignants de notre faculté et très particulièrement ceux qui ont participé à notre formation.
- Tout le personnel de l'EPB en particulier Mr RAMI notre encadreur au sein de l'EPB pour leur disponibilité et leur amabilité.
- Tous les étudiants de la promotion et tous ceux qui ont participé de près ou de loin à l'aboutissement de ce travail.

SOMMAIRE

liste des abréviations

liste des tableaux

liste des figures

table des matières

Introduction générale..... 1

Première partie : L'environnement du transport maritime de marchandises

Chapitre I : Transport maritime et commerce extérieur

Section 1 : Le transport maritime de marchandises..... 4

Section 2 : Le commerce extérieur..... 13

Chapitre II: Le développement du transport maritime de marchandises et ses obstacles

Section 1 : Le développement du transport maritime..... 17

Section 2 : les contraintes au développement du transport maritime..... 24

Deuxième partie : La situation du port de Bejaia et du transport maritime de marchandise

Chapitre I : Présentation de l'organisme d'accueil (EPB)

Section 1 : Présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia..... 29

Section 2 : La direction logistique (DL)..... 36

Chapitre II : Le port de Bejaia en chiffre (importations, exportations et perspectives) et l'analyse des obstacles recensés.

Section 1 : le Bilan du port (2011, 2012) et perspectives d'investissement (2013) 40

Section 2 : Analyse des freins au développement de transport maritime de marchandise à Bejaia 49

Conclusion générale 58

Bibliographie

Liste des abréviations

BMT : Bejaia Méditerranée Terminal

CCI : Chambre du Commerce International

CNUDCI : La conférence des nations unis le développement du commerce et de l'industrie

CNAN : Compagne National Algérienne de Navigation

CPN : Conférence de Placement des Navires

Credoc : Crédit Documentaire

DA : dinars algérien

DMA : Direction manutention et acconage

DDD : Direction domaine et développement DOMAINE

DC : Direction capitainerie

DR: Direction remorquage

DL : Direction logistique

DPW: Dubaï ports world

E : Engrais

EVP : Équivalent Vingt Pieds

EPB : Entreprise Portuaire Bejaia

EPE : Entreprise Publique Économique

FIG : Figure

H : Hectares

Incoterms : International Commercial Terms

ISO : (anglais : international standardisation organisation) ou en français : organisation internationale de normalisation

LCSB : Lettre de Crédit Stand-by

M et MC : Minéraux et Matériau de Constructions

MD : Marchandises Diverses

ONP : Office National des Ports

PA et DA : Produits Agricoles et Denrées Alimentaires

PCH : Produits Chimiques

PM : Produit Métallurgiques

PP : Produits Pétroliers

SNTF : Société Algérienne de Transport Ferroviaire

SONAMA : Société National de Manutention

SOGEPORIS : Société de Gestion de la Participation de l'état ports

SPA : Société par Action

TMM : Transport Maritime de Marchandise

T R : Transport Routier

T : Tonne

VL :Vracs Liquides

VS : Vracs Solides

VLCC: Very Large Crude Carrier

ULCC : Ultra Large Crude Carrier

USD : Dollar Américain

LISTE DES TABLEAUX

Tableau. 01 : caractères de ports services.....	23
Tableau. 02 : Le personnel de la DL.....	38
Tableau. 03 : Le Matériel de la DL.....	38
Tableau. 04 : Évolution des trafics portuaires selon le mode de conditionnement.....	40
Tableau. 05: Calcul de ratios.....	40
Tableau. 06: Évolution du trafic conteneurs	41
Tableau. 07: Évolution du Trafic Import/Export de l'EPB.....	42
Tableau. 08 : Trafic Import/export par agrégat	43
Tableau .09 : calcule de ratios des agrégats.....	44
Tableau. 10: présentation des bassins du port de Bejaia.....	48
Tableau. 11 :L'attente en rade.....	51
Tableau. 12 : Les remorqueurs du port de Bejaia	53

LISTE DES FIGURES

Figure n°1 : Hiérarchie et dynamique des ports du Maghreb	18
Figure n°2 : Port de Skikda	19
Figure n°3 : Port d'Alger	20
Figure n°4 : Port d'Annaba	21
Figure n°5 : Port de DJENDJEN	22
Figure n°6 : Le conteneur et le vrac	24
Figure n°7 : Volume des conteneurs maritimes des ports de la méditerranée	25
Figure n°8 : Organigramme de l'EPB	30
Figure n°9 : Missions de la DMA	32
Figure n°10 : Organisation et attribution de la DMA	33
Figure n°11 : Organigramme de la DL	37
Figure n°12 : Évolution des importations	45
Figure n°13 : Évolution des exportations	46
Figure n°14 : Le plan du port de Bejaia	50

Introduction général

La fin du XX^e siècle a été marquée dans le monde par de grands bouleversements, politiques, économiques, sociaux et culturels. Ces derniers se sont cristallisés autour de l'émergence de la globalisation comme prolongement de l'internationalisation de l'économie qui s'impose aujourd'hui comme un phénomène déterminant pour tous les pays. C'est dans ce contexte que le transport maritime apparaît comme le lubrifiant de l'économie, environ 120 000 navires battant 198 pavillons assurent le transport de 90% du transit commercial mondial en 2010¹.

Le trafic maritime de marchandise est le seul moyen qui permet un acheminement de grandes quantités sur une longue distance et à moindre coût en comparaison à d'autres modes de transport (aérien et ferroviaire) et surtout il est une source d'approvisionnement (importation) et d'expédition de marchandises (exportation) pour les pays car il est vital pour l'économie.

Le transport maritime qui est un moyen d'acheminement de marchandise d'un lieu d'embarquement à un lieu de débarquement connaît une évolution continue à travers l'innovation de nouvelles techniques de trafic.

L'Algérie occupe une position géographique stratégique, qui la place sur la route d'accès à l'océan atlantique, par le Déroit de Gibraltar, et à l'océan indien par le canal de suez. Les ports algériens sont censés être des stations d'escales pour ces routes maritimes : un atout incontestable, disposant ainsi d'une façade maritime de 1200 km avec 11 ports de commerce qui lui assure 95 % du transport de marchandise². Avec un montant de 4,3 milliards de dollars américain³ enregistré au cours de l'année 2012, l'Algérie a presque quadruplé son volume d'importation en dix ans, notre économie est dépendante profondément de l'extérieur et surtout de la voie maritime.

Malheureusement, l'Etat algérien a investi uniquement dans les ports pétroliers qui sont en adéquation avec la nature du trafic et le système portuaire algérien est un obstacle majeur pour l'économie du pays : le manque d'investissement dans les ports polyfonctionnels a

¹ Cyrille P.Coutansais, *Transport maritime Entre globalisation et développement durable*, étude n°4123, Paris, Mars 2010, page 307.

² Mohamed-C, Fatima-Z, *La mer dans l'euro-méditerranéen*, revue méditerranéenne, dossier n°483, 2010, page 58.

³ Direction de la douane algérienne, *annuaire statistique 2012*.

retardé le développement du transport maritime de marchandises. Ces ports qui datent de la colonisation occupent une superficie réduite, des entreposages très réduits et se caractérisent par une lourdeur dans la gestion. Bref, ils n'ont pas évolué. Face au paradoxe de la mondialisation et conscient des enjeux auxquels est confronté, l'Etat algérien s'est engagé depuis 2006 dans une phase de modernisation des infrastructures portuaires et surtout d'élargissement en collaboration avec des partenaires étrangers comme c'est le cas de l'Entreprise Portuaire de Bejaia avec le groupe Singapourien PORTEK.

Tous ces constats nous interpellent sur la situation du transport maritime de marchandise en Algérie qui est le moteur de notre économie. C'est pour cela que notre travail de recherche s'intéresse au trafic maritime de marchandise, qui n'est pas très développés et par conséquent nous avons choisi d'étaler notre étude sur l'un des principaux port national qui a terminé en premier position en matière de traitement de marchandises générales avec plus de neuf millions tonnes traités en 2012, qui est en l'occurrence le port de Bejaia.

Son positionnement au cœur de la méditerranée occidentale et au centre de la côte algérienne présente une originalité économique et une place de choix sur les routes maritime. Le port jouit d'une situation géographique privilégiée, mais malgré cela le trafic maritime est confronté à beaucoup d'obstacles. L'objet de notre étude réside essentiellement dans la réponse à la question suivante : **pourquoi le transport maritime de marchandise tarde t'il à se développer à Bejaia ?**

Afin d'éclaircir notre thème et de répondre à la question de recherche, nous avons soulevé les interrogations ci-dessous en essayant d'y répondre :

- Qu'est ce que le transport maritime de marchandise et quelle est son importance ?
- Quels sont les obstacles qui empêchent le développement de transport maritime de marchandises à Bejaia ?

Pour cerner notre problématique, nous avons appuyés notre recherche sur les hypothèses de base suivantes en se référant aux études antérieures qui ont été faite, notamment les revues méditerranéennes.

Hypothèse 1 : La superficie réduite occupée par le port rend difficile l'entrée des navires.

Hypothèse 2: La gestion pratiquée au sein de l'Entreprise Portuaire de Bejaia n'est pas efficace.

Hypothèse 3: Les infrastructures routières insuffisantes bloquent l'acheminement de marchandise du port à l'extérieur.

L'intérêt de cette étude est avant tout d'apporter des éléments de réponse à notre problématique, mais aussi de donner une idée générale sur le transport maritime de marchandise et enfin de mieux connaître l'environnement portuaire en étant stagiaire au sein de l'Entreprise Portuaire de Bejaia. A fin de répondre à la question de recherche posée auparavant, nous avons suivi une méthodologie de travail basé sur deux principales étapes :

1-une revue de la littérature sur le sujet où nous avons consulté pas mal d'ouvrages et de revues. Cette étape s'est traduite par la rédaction de la première partie.

2-une collecte d'information, à travers une enquête sur le terrain .Il s'agit essentiellement d'un stage au niveau de l'EPB et précisément à la direction Manutention et Acconnage (DMA) pour une durée d'un mois. Nous avons eue aussi des contacts directs avec des personnes qui sont attachées à la direction Marketing (DM) et à la direction Capitainerie (DC). Cette enquête nous a permis d'élaborer la deuxième partie.

Aussi, nous avons opté pour un plan de travail qui se compose de quatre chapitres ; les deux premiers chapitres constituent la partie théorique. Le premier chapitre est consacré au transport maritime de marchandise et au commerce extérieur, dans ce chapitre nous présenterons l'évolution du transport et ses caractéristiques ainsi que les échanges commerciaux (importations , exportations) en Algérie .Dans le deuxième chapitre , nous examinerons l'évolution portuaire en Algérie , ainsi qu'une présentation des principaux ports algériens ; ensuite on abordera la conteneurisation qui est l'une des révolutions les plus marquantes dans l'histoire de l'économie maritime , et nous terminerons ce chapitre par les contraintes au développement du transport maritime de marchandise.

Les deux derniers chapitres forment la partie pratique dont le troisième chapitre traitera de l'organisme d'accueil (historique, organigramme, activités). Enfin , le quatrième chapitre analysera le bilan du port de BEJAIA pour les deux années 2011 et 2012 et les perspectives d'investissement pour l'année en cours ainsi qu'une analyse détaillée des freins au développement du transport maritime de marchandise à Bejaia.

Première partie

L'environnement du transport maritime de marchandises

La première partie consacrée au traitement du cadre théorique du transport maritime de marchandises .Elle est devisé en deux chapitres, le premier chapitre traitera le transport maritime de marchandises et le commerce extérieur. Dans le deuxième chapitre on verra le développement du transport maritime de marchandises et ses contraintes. L'objectif de cette partie est de connaître les postulats de base du transport maritime de marchandises, ainsi que de connaître les contraintes auxquelles est confronté le trafic maritime de marchandises en Algérie.

Chapitre I : Transport maritime de marchandises et commerce extérieur

Le développement mondiale a révolutionné l'économie ces dernières années, la mondialisation des flux et la globalisation financière ont permet un accroissement des échanges internationaux qui s'est accompagnée par un développement des moyens de transport et par conséquent le trafic maritime qui couvre 90% de ces dernières.

À travers ce chapitre, nous essaierons de présenter dans la première section le transport maritime et ses caractéristiques, la deuxième section sera consacrée au commerce extérieur à travers la présentation de quelque élément de base de commerce extérieur en Algérie.

Section1 : Le transport maritime de marchandises

Le transport maritime a connu plusieurs développements, dans cette section on verra les intervenants, les types de navires, le connaissance maritime.

1.1.Évolution de transport maritime de marchandises(TMM)

Le transport maritime a été depuis long temps un moyen privilégié des échanges car de nombreuses civilisations furent batée sur les rivières qui ont été le théâtre des épopées phéniciennes, grecques et plus tard italiennes. Notre mondialisation n'échappe pas donc à cette règle de temps, et depuis ce type de transport connaît des phases de transitions, et ce n'est pas un hasard si chaque progrès dans le domaine de la navigation a précédé les trois période de la globalisation ,La découverte de L'Amérique par Colomb , Le franchissement du cap de bonne espérance par Vasco de Gama et enfin le premier tour du Monde de Magellan n'auraient pas été sans trois innovations majeurs : la boussole , le gouvernail d'étambot et , last but not least , la caravelle conçue sous Henri le Navigateur spécifiquement pour les voyages d'exploration au long cours.

La maritimisation de l'économie continue toujours, de 1950 à 2008, le tonnage mondial a été multiplié par cinq, la productivité par dix et le coût réel du transport divisé par trois ou quatre. Conséquence immédiate, le tonnage transporté a été multiplié par 7,5 ; ce qui, mesuré en volume, est encore plus spectaculaire : 2566 millions de tonnes sont transportés en

1970, 3780 en 1990 et 6170 en 2008. Les navires de TMM sont passés par plusieurs générations entre 1956 et 2006 comme présentés ci-dessous.⁴

1956, première génération, 500-800 EVP⁵

1970, 2^o génération, 1000-2500 EVP.

1980, 3^o génération, 3000-4000 EVP.

1988, 4^o génération, 4000-5000 EVP.

1996, 5^o génération, 5000-8000 EVP.

2006, 6^o génération, 9000_11 000 EVP.

1.2. Définition et caractéristiques de transport maritime de marchandises

1.2.1. Définition du transport maritime de marchandises

L'espace maritime est considéré comme étant un système géographique dont la finalité consiste à relier les espaces continentaux. Le transport maritime est donc un moyen privilégié des échanges internationaux qui a connu plusieurs transitions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges.

La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime⁶.

1.2.2. Caractéristiques de transport maritime de marchandises

A. Les types de navires de transport de marchandises⁽⁷⁾

On distingue différents types de bateaux de TMM, on y retrouve :

a. Les bateaux de TM générale

⁴ *Revu de presse, « la question portuaire en Algérie », forum de chef entrepreneur, 13/02/2013.*

⁵ EVP équivalent vingt miles pied : unité de mesure des conteneurs.

⁶ DAGMOUNE.O, MESSAOUDENE.S, (2008), l'escale d'un navire commercial, mémoire de fin formation, institut national spécialisé dans la formation professionnelle de Bejaia.

⁷ Document interne d'entreprise portuaire de Bejaia (EPB)

- DAGMOUNE.O, MESSAOUDENE.S, (2008), l'escale d'un navire commercial, mémoire de fin formation, institut national spécialisé dans la formation professionnelle de Bejaia.

➤ **Porte conteneurs** : c'est un navire puissant et rapide, les portes boites, en jargon de marin. Leur taille s'évalue en quantité de conteneurs de 20 à 40 pieds. Les plus gros actuels font plus de 300 m de long et transportent 8000EVP.



➤ **Vraquiers** : classé parfois en O/O ou O/B/O.O/O ore/oil minéral ou pétrole. O/B/O Ore/bulk /oil minéral/pétrole. Ces navires transportent indifféremment du grain, du minéral ou du pétrole.



➤ **RO-RO**: Roll on/roll off. Navires équipés de sortes de pont levés permettant de faire entrer et ressortir des véhicules, voitures et camions. Leur capacité se mesure en tonnes mais aussi en longueur de roulage.



➤ **Réfrigérés** : c'est un navire généralement rapide et de taille assez modeste, transportant bananes, poisson ou viandes congelés.



b. Les types de bateau de transport de produits liquides

- **Pétrole Brute** : les plus grands navires jamais construits. Baptisés VLCC (very large crude carrier) ou ULCC (ultra large crude carriers), existent aussi dans des tailles plus modestes mais guère en dessous de 100.000 tonnes de port en lourd.
- **Pétrole, produits** : Transportent plutôt des produits raffinés, trois ou quatre différents en même temps, essence, gazole, Kérosène, fuel domestique. Donc des navires de taille réduite, guère plus de 30 ou 40.000 tonnes de port en lourd.
- **Chimiques polyvalents** : ce sont des navires sophistiqués transportant à peu près n'importe quel liquide, à la pression atmosphérique. Chaque cuve est équipée d'une pompe et d'un tuyautage à part, ce qui leur permet de transporter autant de produits différents que de cuves, 30 ou 40.
- **Chimiques spécialisés** : sont des navires dédiés au transport d'un seul produit : acide phosphorique, méthanol, vin, jus d'orange ; Affectés en général toute leur vie à une ligne donnée.
- **GAZ** : avec des techniques de construction différentes, transportent des gaz à pression normale mais plus ou moins réfrigérés, Butane, méthane, gaz naturel(LNG) ou gaz de pétrole liquéfiés(LPG)

c. Les types de bateau de service

- **Câbliers** : posent et entretiennent des câbles de télécommunications au fond des océans dans le monde entier. Leurs moyens techniques leur permettent d'autres missions ponctuelles variées.
- **Offshores** : Nombreux services différents : ravitaillement des plateformes en matériel, eau et provisions, assistance sous de nombreuses formes à la recherche et à l'exploitation du pétrole en mer.
- **Remorqueurs** : Remorquage portuaire pour aider les navires à s'accoster et appareiller, déplacement de barges et pontons.

Remorquage en mer pour déplacer des grues, navires sans propulsion, ou assistance à des navires en détresse.

- **Recherche** : Océanographie, étude des ressources en poissons, recherche sismique de pétrole. Emploient en général plus de scientifiques que de marins.
- **Approvisionnement de matériaux marin** : Creusement et entretien de chenaux, exploitation de gisements de sables marins.

1.3. Les intervenants

Parmi les intervenants les plus importants dans le port on a :

1.3.1. Pilotage

La présence d'un pilote à bord est obligatoire pour tout navire supérieur à 70 mètres de longueur ou transportant des marchandises dangereuses, à l'exception des navires dont les capitaines ont obtenu une licence de pilote.

1.3.2 .Le remorquage

Le remorquage joue un rôle important dans le port, il consiste à

- ✓ assister le navire en le tractant, le poussant ou le freinant, à l'aide d'une ou plusieurs remorques, lorsque Celui-ci ne peut accoster ou partir seul d'un port.
- ✓ sauvetages de navires en difficulté au large.
- ✓ lutter contre les incendies dans les ports.
- ✓ lutter contre les pollutions maritimes.

Les sociétés de remorquage portuaire sont en relation avec la Capitainerie pour les transmissions des commandes des navires, et aussi les pilotes et les lamaners, qui sont les deux autres professions de services aux navires et qui interviennent aussi lors de l'accostage et du départ du navire, les agents maritimes, qui sont chargés de régler les prestations de remorquage pour le compte du navire.

1.3.3 .La capitainerie

La Capitainerie du port assure un contrôle continu de la navigation maritime ? prévision de trafic, régulation du trafic et de placement des navires à quai. Aussi elle aide la

navigation, en plus de couverture radar, liaison radions, collecte et diffusion d'information, coordination de l'exploitation et télé contrôle d'équipements périphériques.

1.3.4 .Le courtier Il y a deux types de courtier, le courtier maritime et le courtier d'affrètement : de vente et d'achat de navires.

A. Le courtier maritime

Fait profession de rapprocher des personnes qui désirent contracter

- ✓ Il est chargé d'indiquer les possibilités de conclusion d'un contrat ou de servir d'intermédiaire pour la négociation du marché.
- ✓ En maritime, est aussi appelé courtier le conducteur et l'interprète de navire.
- ✓ C'est un officier ministériel nommé par arrêté.
- ✓ C'est à peu près « un notaire maritime ».
- ✓ rémunération du courtier est constituée d'un pourcentage du montant de l'opération
- ✓ Sa durée de prescription est de 5 ans.

➤ Rôle du courtier maritime

Le rôle du courtier consiste à traduire tout document nécessaire au règlement d'un litige présenté devant les tribunaux, et de Conduire en douane les navires étrangers et délivrer tout document officiel.

B. Le courtier d'affrètement, de vente et d'achat de navires

- ✓ Courtier libre qui entre dans la catégorie des commerçants.
- ✓ Mandataire d'une des parties ou des deux parties.
- ✓ Il est également un pourvoyeur de services.

➤ Rôle du courtier d'affrètement

- ✓ mettre en présence un armateur disposant d'un navire pour lequel il cherche du fret et un affréteur.
- ✓ suivre l'exécution du contrat.
- ✓ tenter d'aplanir toutes les difficultés qui pourraient surgir en cours de charte.
- ✓ conseiller son client dans l'interprétation des clauses.

✓ il est mandataire responsable des fautes professionnelles qu'il aurait pu commettre dans l'exécution de son mandat.

1.4. L'environnement juridique Parmi les textes régissant le transport maritime on retrouve :

1.4.1. La convention de Bruxelles et les protocoles modificatifs

La « convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance », signée à Bruxelles le 25 août 1924, appelée « Règles de la Haye », a été ratifiée par 78 États, elle s'applique aux transports internationaux de marchandises à l'occasion desquels un connaissance est établi dans l'un des États signataires.

Elle a été modifiée par le protocole du 23 février 1968, dit parfois « Règles de Visby », et le protocole du 21 décembre 1979 sur la responsabilité du transporteur. Ces deux protocoles ont été ratifiés par respectivement 21 et 22 pays. Il ne s'applique que dans les États signataires.⁸

1.4.2. La convention Hambourg 21 mars 1978

La conférence des nations unies le développement du commerce et de l'industrie (CNUDCI) a mis sur pied le projet d'une nouvelle convention internationale sur le transport de la marchandise par mer.

La convention de Hambourg a été adoptée le 31 mars 1978. Sa dénomination complète est la « convention des nations unies » sur le transport maritime de marchandise. Elle est plus connue sous le nom de « règle de Hambourg » du nom de la ville où elle a été signée.

Selon l'article 30 de la convention de l'ONU elle a été entrée en vigueur (application) le 1 novembre 1992, entre les pays l'ayant ratifié.⁹

⁸ D, chevalier, f, Duphil, *Transporter à l'international*, 2009,

⁹ D, OUSSADI, M, Sofiane ; « l'escale d'un navire commercial », *mémoire de fin de formation, en vue de l'obtention du diplôme de technicien supérieur en commerce international, formation promotion 2005*, P20.

1.5. Le document utilisé dans le transport maritime (le connaissance maritime)

Les documents du transport ne sont pas indispensables à la formation du contrat. Cependant le connaissance ou « bill of lading, B/L » est un titre « négociable » qui représente la marchandise dont il porte la description, et permet d'en transférer la propriété. Il constitue également la preuve du contrat.

Le connaissance est généralement établi dans les vingt – quatre heures après le chargement et signé par le capitaine du navire. Il porte la mention « embarqué ». Il peut être émis immédiatement après la remise de la marchandise, il porte alors la mention « reçu pour embarquement », il est émis en quatre originaux, parfois plus seuls, les exemplaires remis au chargeur sont négociables.

➤ Les fonctions du connaissance

C'est le seul document de transport maritime qui a une triple fonction :

*Preuve de la prise en charge de la marchandise (reçu)

*Preuve du contrat de transport ;

*titre représentatif des marchandises : s'il est émis sous forme négociable, sa transmission transfère la possession de la marchandise qu'il représente.

1.6. Les autres modes de transport. ⁽¹⁰⁾

1.6.1. Transport aérien

Le transport aérien contient des appareils mixtes, parmi ses avantages, on a la rapidité, sécurité pour la marchandise (manutention horizontale), son emballage peu coûteux et les frais financiers ainsi que le stockage à moindre coût. Sa capacité limitée, interdit à certains produits dangereux.

1.6.2. Transport Routier

Le T R pratique de conteneurisation et possibilité de combiner rail et route, permet le service en porte à porte, sans rupture de charge. Délais relativement rapides.

¹⁰ GHISLAINE.L, HUBERT.M, management des opérations de commerce international import-export, paris, 2005, P13.

1.6.3. Transport ferroviaire

Expédition par wagon isolé entre 5 et 60 tonnes et possibilité de trains entiers pour des tonnages supérieurs (automobile, pondéreux, granulat, etc.).

Le transport par fer se caractérise par la diversité du matériel disponible et l'utilisation de caisses mobiles permet de développer le transport combiné. Il y a aussi la possibilité de porte à porte et surtout l'adaptation aux longues distances et aux tonnages importants.

1.7. Le rôle du transport maritime dans le développement de l'économie⁽¹¹⁾

Disposer d'infrastructures portuaires de qualité et d'une flotte pour l'acheminement du commerce extérieur est nettement reconnu par tous les pays même les plus autarciques, du rôle du secteur dans leur développement économique. Les bienfaits de l'industrie maritime attirent l'attention des pouvoirs publics qui fournissent des sommes importantes pour les travaux d'infrastructures, construction et réparation navales et l'appui au pavillon national.

Les progrès technique ; la propulsion, la vitesse, l'automatisation, la spécialisation des navires et la conteneurisation, conjugués avec l'intervention de l'État pour influencer le niveau des taux de fret, entraînent des effets positifs sur la croissance économique et sur le volume et la valeur des marchandises échangées. D'autre part, cette politique interventionniste dans le secteur modifie l'avantage absolu des États dans les échanges et remet en cause le principe de la concurrence et de liberté d'accès au service maritime.

Le TM ne doit pas être considéré uniquement comme une source de revenus, mais comme un moyen par lequel l'industrie d'un pays s'approvisionne et expédie ses produits.

C'est un maillon d'une chaîne, débutant avec des expéditeurs et des destinataires de marchandises et se terminant avec les consommateurs. C'est en ce sens et avec les progrès techniques que l'industrie maritime est devenue un outil stratégique de développement.

¹¹ MEROUGU.S, la place du transport maritime de marchandises de développement économique, mémoire de magister, option « gestion du développement », université de Bejaia, 2005,

Section 2 : commerce extérieur

À travers cette section, on présentera les incoterms, les moyens de paiement et on terminera avec les importations et les exportations en Algérie.

2.1. L'usage de commerce extérieur

On retrouve les deux éléments suivants :

2.1.1. Les incoterms

International commercial terms sont un moyen qui permet de faciliter les échanges commerciaux internationaux en raison des différents litiges entre l'acheteur et le vendeur. Ils définissent les obligations réciproques de chacun d'eux en matière des risques, des frais et des documents. Ils sont renouvelés chaque 10 ans afin de suivre l'évolution pratique des entreprises. Ils sont d'ordre de treize, classés en quatre familles. L'objectif est en premier lieu d'informer et de prévoir la gestion des risques et frais entre l'acheteur et le vendeur, ainsi que d'établir des règles internationales à caractère facultatif pour soutenir les échanges.

2.2. Les techniques de paiement utilisées dans le commerce extérieur⁽¹²⁾

Divers techniques et moyens sont utilisés dans le commerce extérieur, ces dernières ont des caractéristiques qui les différencient les unes des autres, à présent on va traiter quelque technique en vue de connaître leurs modes de fonctionnement.

2.2.1. L'encaissement simple et l'encaissement par avance

On distingue l'encaissement simple ou par avance de l'encaissement documentaire qui nécessite un ou plusieurs instruments préalablement cités. Le paiement anticipé est la convention la plus sûre. Le risque de non paiement est inexistant. Ce paiement anticipé est soumis dans plusieurs pays à des autorisations préalables notamment quand le contrôle des changes est appliqué.

L'encaissement simple quant à lui n'est pas une technique particulière. Sous cette expression est désigné l'encaissement par le vendeur sans que ce règlement soit conditionné par la remise de certains documents à la banque prouvant qu'il a rempli ses obligations au regard de la liasse documentaire nécessaire à l'entrée de la marchandise dans le pays de l'acheteur et à son appropriation par celui-ci auprès du transporteur.

¹² LEGRAND.G, MARTINI, logistique contrats risque financements, le petit export, 2009-2010,

2.2.2. Le crédit documentaire (Credoc)

Le Credoc est une promesse donnée par un banquier de l'importateur à un exportateur, selon laquelle le montant de sa créance lui sera réglé, pourvu qu'il apporte à l'aide de documents énumérés, la preuve de l'expédition des marchandises à destination du pays de l'importateur ou la preuve que les prestations ou services ont été accomplis.

Il procure une grande assurance pour le vendeur contre le risque de non paiement mais aussi pour l'importateur contre le risque de non livraison ou de non – conformité des documents requis, Il a néanmoins des limites, c'est une procédure très formaliste et très coûteuse allant jusqu'à 1% du montant de l'opération. Cependant la différence est à noter avec la lettre de crédit stand-by ou LCSB qui s'apparente au CREDOC mais dont la caractéristique principale est d'être une garantie pour l'acheteur.

2.2.3. La remise documentaire (cash against document)

La remise documentaire est un moyen de paiement qui fait intervenir les banques pour le recouvrement de la créance. Cependant, à la différence du CREDOC, l'intervention des banques s'analyse, dans cette pratique, comme un service et non comme une opération de crédit. En effet les banques ne sont à aucun moment engagées en ce qui concerne le paiement.

La remise documentaire est utilisable par tous acheteurs importateurs ou exportateurs, locaux ou étrangers, souhaitant s'assurer du bon déroulement de son opération commerciale en confiant aux banques, le document d'expédition de marchandises.

La remise documentaire est régie, comme le CREDOC, par les règles et usances uniformes, relatives aux encaissements, publiées par la chambre de commerce internationale (CCI).

2.2.4. La lettre de crédit stand-by (LCSB)

La lettre de crédit stand-by, SLBC (stand-by letter of credit) a la particularité d'être une garantie de paiement pour l'exportateur et une garantie d'indemnisation pour l'acheteur, elle se joue à la première demande en cas de défaillance de l'autre partie.

Les SBLC sont nées de l'interdiction pour les banques américaines d'émettre des garanties bancaires, considérées comme une activité réservée aux compagnies d'assurance. Néanmoins elle est une garantie d'indemnisation, elle est souvent élaborée lors d'un crédit

documentaire. L'avantage de LCSB réside principalement dans la grande souplesse de cet outil mis en place pour garantir un encours.

2.3. Le rôle de commerce extérieur dans le développement du transport maritime.

La révolution industrielle a conduit les pays de l'Europe notamment l'Angleterre, la France, l'Allemagne à chercher des débouchés pour leurs produits manufacturés, depuis la seconde guerre mondiale ,après le recul de l'entre deux guerres, le commerce mondial a crû à nouveau de façon accélérée, de 6 ,5°/°par an en volume de 1950 à 1990 et de 7%de 1983 à 1990¹³.

Le poids pris par ce mode de transport dans le développement économique des pays, a amené les gouvernements à repenser leurs politiques maritimes en vue de faciliter leurs échanges et de faire baisser les coûts de fret, la demande croissante sur le TM attire les compagnies maritimes et les investisseurs dans les activités connexes au TM, participant ainsi à l'amélioration de l'offre de transport.

Concernant l'Algérie, le commerce maritime assure plus de 95% du volume des échanges extérieurs, facteur explicatif du poids de ce mode de transport dans l'économie algérienne.

2.4. Les échanges commerciaux en Algérie (importations, exportations)¹⁴

Les échanges internationaux en Algérie sont assurés à 95% par voie maritime, notre économie est basée sur la rente pétrolière avec plus de 95% de l'ensemble des exportations, mais aussi la part importante des importations car notre économie est dépendante de l'extérieur vu le montant des importations qui ne cesse d'augmenter d'année en année.

2.4.1. Les importations

Les importations algériennes occupent une place importante dans l'économie car ce dernier est débendant des importations. Selon les derniers chiffres de la l'APS pour le mois de janvier 2013, le montant globale des importations s'est établie à près de 4,3 milliard de dollar américain (mds usd) contre 4,06 mds USD pour le même mois durant l'année 2012, en hausse de 5,14 % précise le CNIS.

¹³ P, BAUCHET, « le transport maritime », Edition, Economica, paris, 1992, P12

¹⁴ Revue de presse APS, mercredi 20 février 2013

Concernant la structure des importations, plusieurs groupes ont enregistré des baisses, la plus remarquable a concerné les « demi-produits » avec -13,32 % à 820 millions USD et les « produits-brut » (-11,98 % à 169 millions USD) et les « biens alimentaires » avec -3,76 % à 845 millions USD, les autres groupes ont connu des hausses.

La plus importante hausse a touché les groupes de « l'énergie et lubrifiant » avec un total de 273 millions USD (+493%), les « biens d'équipement agricoles » avec 41 millions USD (+86,3%) et enfin celui des « biens de consommation non alimentaire » avec 901 millions USD (+22,4%), selon la même source.

2.4.2. Exportations

Les hydrocarbures représentent l'essentiel de nos exportations à l'étranger, durant le mois de janvier de l'année 2013, ils ont enregistré une part de 96,14 % du volume global des exportations avec un montant de 6,84 mds USD contre 6,71 mds en janvier 2012, soit une légère croissance de 2%.

Pour les exportations hors hydrocarbures, ils ont pratiquement enregistré la même tendance dont l'augmentation a plus que doublé (105 %), totalisant 275 millions USD. Malgré cette « importante » amélioration, elles restent « marginales », avec une part de seulement 03,86% du total des exportations algériennes. Cette forte croissance des exportations hors hydrocarbures a été tirée par les exportations du groupe demi produits qui ont totalisé 211 millions USD, les biens alimentaires avec 49 millions USD et les produits bruts 11 millions.

L'excédent commercial a enregistré un montant de plus de 2,84 mds USD en janvier 2013 contre 2,78 mds USD à la même période en 2012, avec une hausse de 2,12% a appris L'APS auprès des douanes algériennes.

Le transport maritime de marchandise joue un rôle important dans les échanges extérieurs, car ces dernières dépend de ce moyen qui a bouleversés le processus des échanges entre les pays, de nombreux pays se sont développés grâce au trafic maritime qui procure des avantages considérables en terme d'acheminement et d'approvisionnement et d'expédition des marchandises.

Chapitre II : Le développement du transport maritime de marchandises et ses obstacles

La situation actuelle de transport maritime de marchandises (TMM) en Algérie est alarmante ; les ports algériens sont pris dans un paradoxe qui les a empêchés de suivre la mondialisation qui a modifié le processus des échanges internationaux. Ce chapitre traitera dans la première section l'évolution portuaire en Algérie suivie d'une présentation des différents ports algériens, ensuite on abordera la conteneurisation qui une révolution dans le domaine de TMM. La deuxième section sera consacrée à la présentation des contraintes de TMM en Algérie.

Section 1 : Le développement du transport maritime de marchandises (TMM)

Le TMM a connaît plusieurs période de développement

1.1. L'évolution portuaire en Algérie

Les ports de commerce algériens n'ont pas évolué et souffrent de plusieurs problèmes : des infrastructures héritées de la période coloniale et renforcées par la suite a rendu l'économie algérienne fortement dépendante envers le transport maritime (environ 95% du commerce international algérien). Le retard accablant dans la modernisation des infrastructures portuaire a renforcée leur inadéquation aux normes mondiales .Le passage de l'économie étatisée à l'économie libérale, au début des années 1990 a ralenti l'insertion même du pays dans l'économie mondiale .Après avoir enregistré 20,79 millions tonnes l'année de l'indépendance (1962) , les échanges internationaux de marchandises ont connue une progression rapide allant jusqu'à 100 , 120 et 123 millions de tonnes respectivement pour les années 2000 , 2004 et 2009 dont les hydrocarbures sont la principale marchandise. Le trafic portuaire a enregistre en 1962 une part de 31,52 millions tonne en 2009 Des mesures récentes prises par les autorités algériennes visent à réhabiliter les ports nationaux afin qu'ils puissent, d'une part, assurer leur rôle d'infrastructures de transport et d'outils d'aménagement du territoire, et de l'autre, réduire la dépendance envers les autres ports maghrébin et méditerranéens en attirant plus d'escales directes. A cela s'ajoutent les contrats

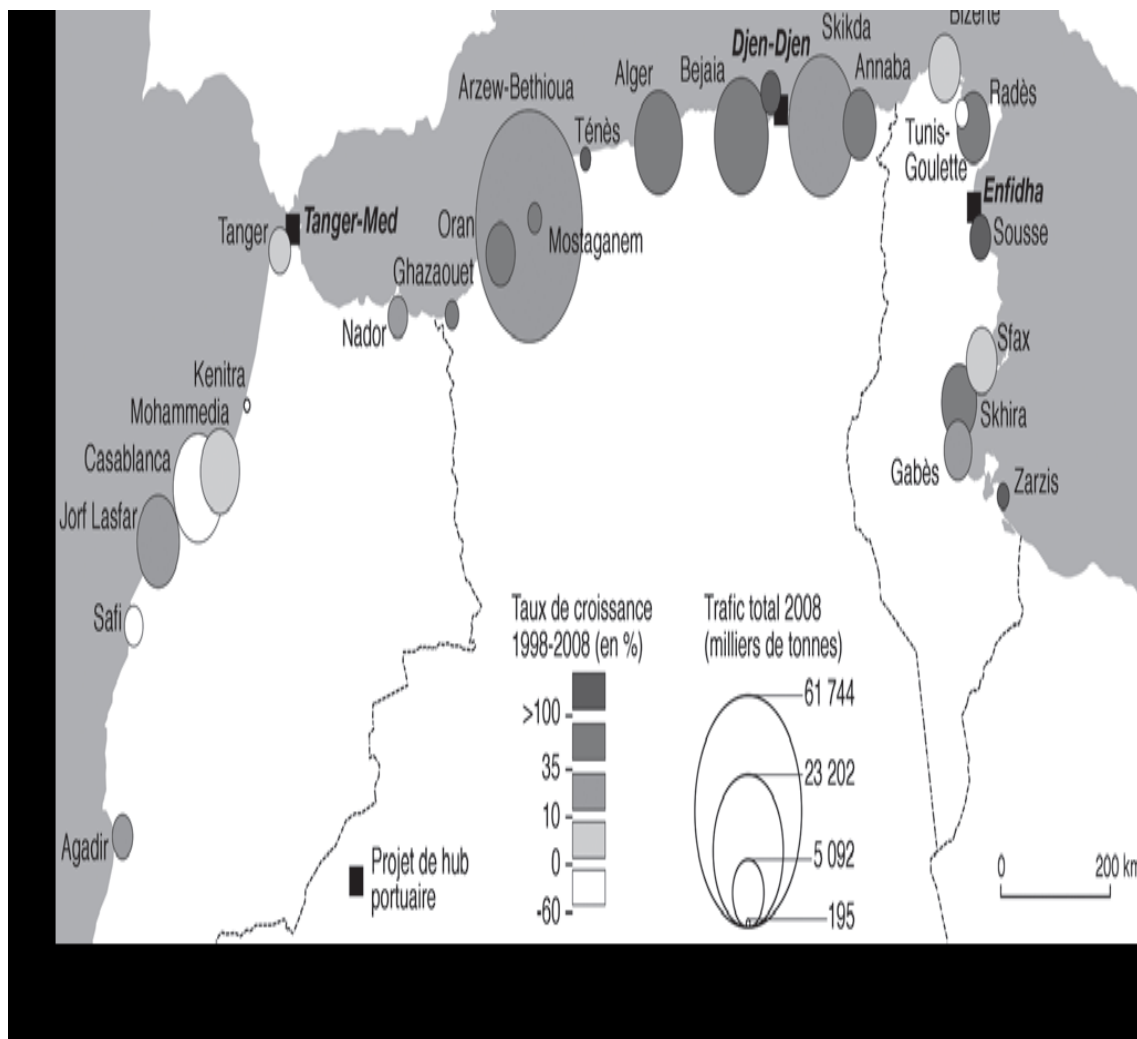
de management passés avec des partenaires étrangers comme DPW (Dubai ports world) pour les ports d'Alger et Djen Djen et PORTEK International (Singapour) pour le port de Bejaia.

2. Présentation des principaux ports algériens

1.2. Présentation des principaux ports algériens

L'Algérie dispose d'une façade maritime de 1200 Km jalonnée par 11 ports de commerce, trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaia), et des ports polyfonctionnels (Alger, Oran et Annaba), et aussi contient de deux ports moyens (Djen Djen et Mostaganem), et enfin trois petits ports (Ghazaouet, Delles et Ténès). (Voir la figure suivante)¹⁴

¹⁴ SETTI.M, MOHANED.CHERIF, Ducruet, les ports algériens dans la mondialisation, la fin de paradoxe, revue Méditerranéenne dossier n°116,2011

Fig. N°1 : Hiérarchie et dynamique des ports du Maghreb

Source: autorités portuaires

1.2.1. Les ports pétroliers

Le programme retenu pour les trois principaux ports pétroliers (Arzew-Skikda-Bejaia) est essentiellement axé sur des opérations de réhabilitation des ouvrages et infrastructures, d'optimisation de la capacité en existante, et de dotation en équipement des superstructures et d'aides à la navigation afin de porter le trafic prévisionnel à 110M de tonnes en 2005.

Le port de Skikda

Le port de Skikda est principalement un port de marchandises diverses. Il traite principalement les produits sidérurgiques (21% de part de marché) ainsi que le divers (machines, & pièces). Le vieux port, est d'ailleurs devenu un centre de réception et de transfert de cargaisons de projet pour l'exploration et la production pétrolière dans le Sud (tubes, machineries,...).

Fig. N°2 : port de Skikda



Source : <http://www.lemaghreb.dz.com>

2.1.2. Trois ports polyfonctionnels

Parmi les ports polyfonctionnels on trouve :

Le port d'Alger

Dans le traitement des conteneurs, plus de 70% de ce trafic transitent actuellement par le port d'Alger, qui est le seul port principal en eau profonde desservant la région Centre, celui-ci connaît donc une sérieuse pénurie de capacité de traitement de conteneurs et d'espace de stockage.

C'est le plus important port de marchandises générales avec près de 10 Km de quai à des Profondeurs variant de 7 à 11m, une grande partie de ce trafic notamment le bois, le fer et les produits alimentaires ont été réaffectés au port de Bejaïa.

Par ailleurs, la gestion du terminal à conteneurs du port d'Alger a été confiée au partenaire Emirati « Dubaï Port World ». L'entreprise portuaire d'Alger s'est donnée pour objectif de traiter 800.000 conteneurs en 2012, contre 530.526 EVP traités en 2007 et 440.951 en 2006, soit une progression de 20%.

Fig. N°3 : Port d'Alger



Source : mémoire de magister, option Géotechnique et environnement, P16

Le port d'Annaba

Selon les bilans de l'entreprise portuaire d'Annaba pour l'année 2012, cette infrastructure vient en 3^{ème} position, après Alger et Bejaia, avec 5 679 000 t.

Le port d'Annaba est le port le plus important à l'Est. C'est principalement un centre d'exportation et d'importation de vracs (Minerais, charbon, phosphates...). Cependant, il joue

également un rôle régional secondaire dans l'importation des marchandises diverses, des conteneurs, des produits agricoles et des véhicules.

Fig. N°4 : Port d'Annaba



Source : www.liberte-algerie.com

2.1.3. Deux ports moyens (Djen Djen et Mostaganem)

On trouve :

Le Port de DJENDJEN

La gestion du terminal à conteneurs de Djendjen sera confiée à compter de 2009 à un opérateur étranger « Dubaï Ports World (DPW) » qui fera du port de DJENDJEN un port de transbordement.

Fig. N°5 : Port de DJENDJEN



Source : www.elmoudjahid/fr/actualités/36063

1.3. La conteneurisation

Un conteneur est défini comme étant une boîte métallique destinée au transport des marchandises diverses, solides ou liquides.

L'invention du conteneur comme mode de transport maritime de marchandises a permis l'explosion des échanges par voie maritime : des Porte-conteneurs géants portant 14000 boîtes sont déchargés en une seule journée, un Navire comme l'Emma Maersk peut ainsi embarquer 15000 boîtes, être déchargé dans la journée et traverser le pacifique (Chine-Californie) en quatre jours pour transporter une marchandise d'une valeur d'un million de dollars¹⁵.

¹⁵ Cyrille P. Coutansais, *Transport maritime entre globalisation et développement durable*, étude N°4123, Paris, Mars 2010.

Mais en Algérie ce mode de TMM n'a pas évolué, il est d'ordre de 25%, alors que au Maroc, il est de 45%, un écart qui explique le retard de développement de TMM en Algérie.

Section 2 : Les contraintes au développement du transport maritime de marchandises

Le TMM en Algérie est soumis à plusieurs contraintes, cependant nous avons envisagé de les diviser en deux types (internes, externes), et pratiquement les mêmes obstacles qu'on rencontre dans les ports du sud Méditerranéen.

2.1. Les contraintes internes

2.1.1. Les infrastructures portuaires de l'Algérie

Les ports algériens datent de la sphère économique coloniale, et sont conçus selon les caractéristiques nautiques de l'époque :

*disposant de terre-pleins à superficies réduites ;

*des tirants d'eau de faibles profondeurs ;

Ces dernières ont empêché le développement du TMM en Algérie. Ces infrastructures présentent d'autres caractéristiques qui sont incompatibles avec les exigences

*des navires ;

*de l'installation d'équipement d'exploitations performantes ;

*des modes de conditionnements des marchandises.

Tous ça nous montre la situation de nos ports qui ne cesse d'aggraver, la majorité des services portuaires sont monopolisés par l'État (voir le tableau suivant)

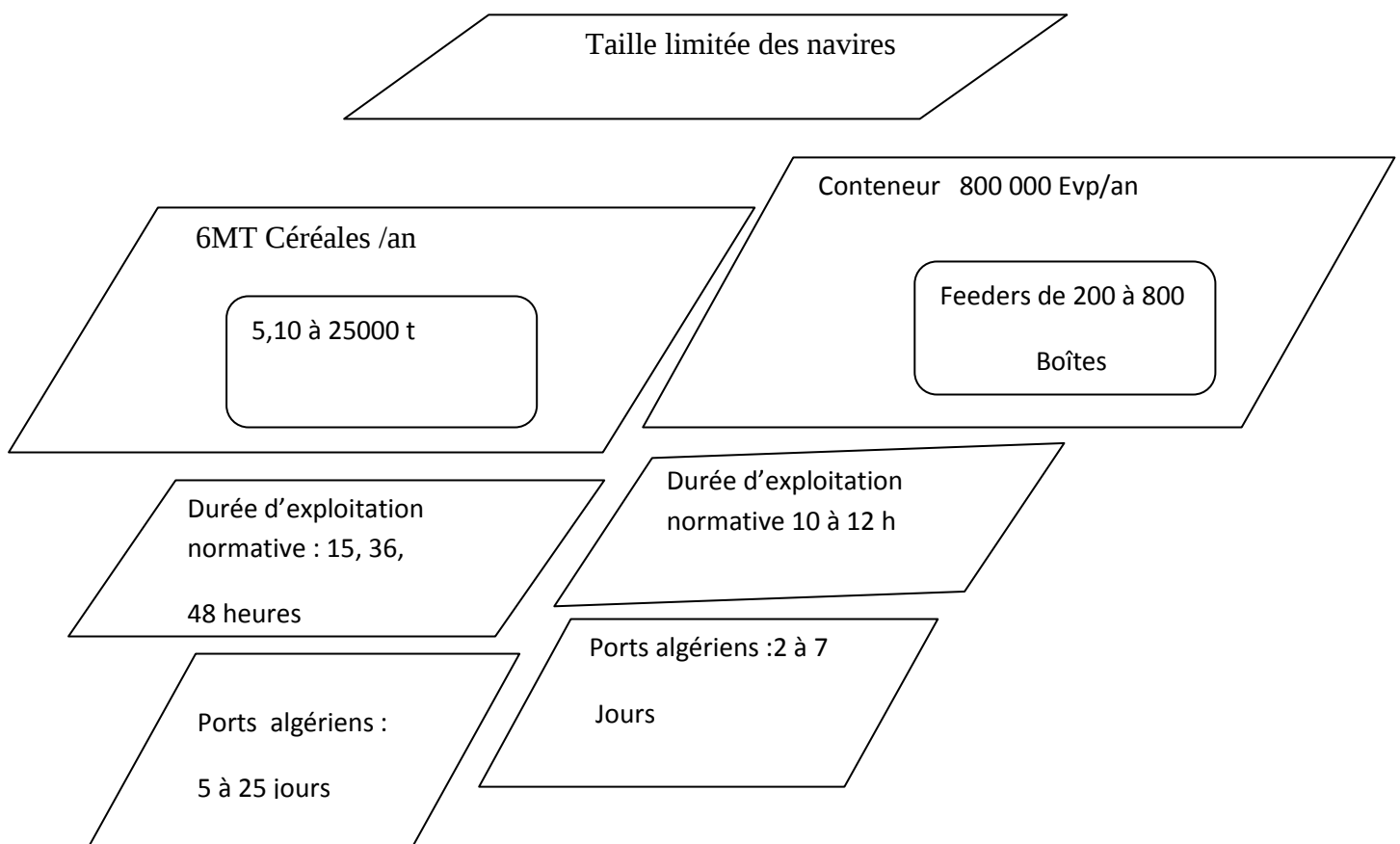
Tableau n°1 : caractères de ports services

Infrastructure	Superstructure	Exploitation	Autres services
Publique	Publique	98% publique	Public-privé
Domaine artificiel de l'Etat	Terre-pleins, réseaux, silos, canalisations, grues portiques.	Manutention Acconage Lamanage Remorquage Pilotage	Transit Consignation Avitaillement Expertises

Source : revue de presse, le point économique, « la question portuaire en Algérie », forum des chefs entrepreneurs, 13 février 2013.

ce tableau nous montre l'ampleur des services portuaires en Algérie qui sont pratiquement assurés par L'État et dont les infrastructures et les superstructures appartiennent à celle-ci. Les services de Manutention, Acconage, Lamanage, Remorquage et Pilotage, sont à hauteur de 98 % publique. Cependant, on remarque que les services de Transit, Consignation, Avitaillement et Expertise sont assurés d'une part par le public et d'autre part par le privé, mais ça reste toujours insignifiant parce que l'ensemble des activités portuaires sont dirigées par l'État. L'absence des partenaires privés dans ce domaine à retarder le développement de nos ports surtout les port polyfonctionnels. Pour mieux comprendre la situation d'infrastructures portuaire en Algérie, on propose l'exemple d'impact de conteneur et de vrac :

Fig. N°6 : Le conteneur et le vrac

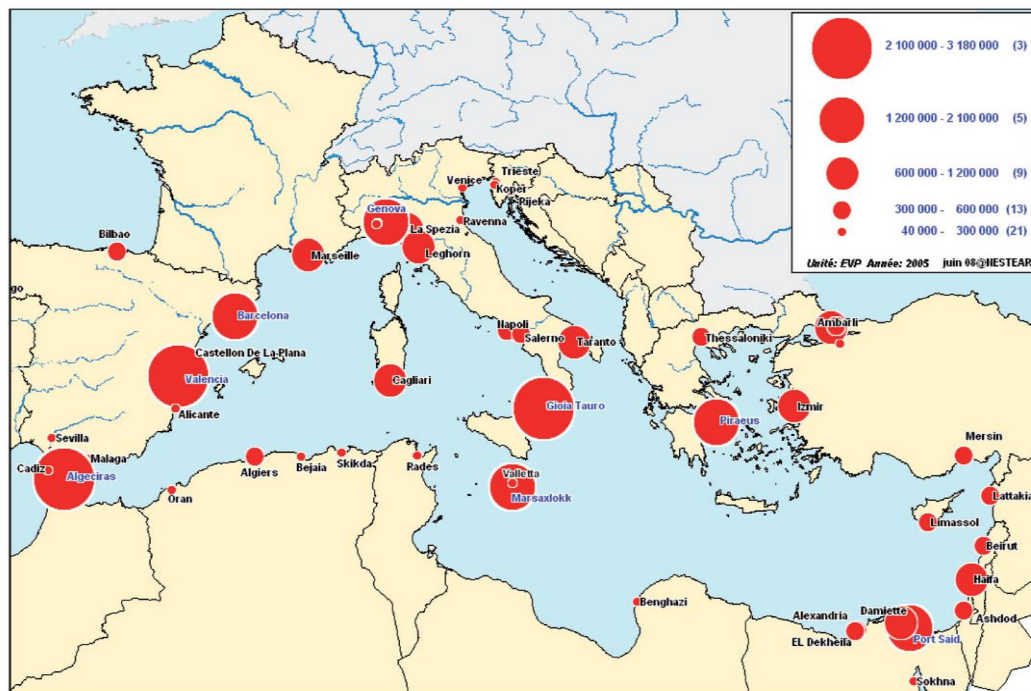


L'exemple montre le grand écart qui sépare nos ports des ports développés, une durée d'exploitation des navires très lentes surtout les navires porte –conteneurs en raison d'un manque d'équipement répondant aux besoins de ce dernier.

2.1.2. Faible taux de conteneurisation

La figure N°7 nous montre la situation critique de la conteneurisation en Algérie qui est de l'ordre de 25%, alors que le Maroc enregistre un taux de 45% , cette situation explique le retard accablant de nos ports parce que la conteneurisation nécessite des sommes colossales en matière d'investissement.

Fig. N°7 : Le volume de conteneurs maritime des ports de la méditerranée



Source : Les notes du plan bleu « environnement et développement méditerranée », revue méditerranéenne, 2010.

Interprétation de la figure : la figures n°7 nous indique le volume de conteneurs qui transites dans les ports méditerranéens .Cependant, les ports du nord-méditerranéen détiennent le monopole de nombre de conteneurs traités, alors que les ports du sud-

méditerranéen enregistrent faible taux de conteneurisation, c'est le cas des ports algériens qui affichent des taux très faibles.

2.1.3. Le contrôle douanier et l'analyse phytosanitaire

Le contrôle douanier et l'analyse phytosanitaire prennent énormément de temps et empêchent le développement du transport maritime de marchandise car la majorité de nos ports ne dispose pas d'un laboratoire d'analyse, par contre le contrôle de marchandises n'est pas permanent et il est assuré que huit heure sur vingt quatre heures.

2.1.4. Faibles tirants d'eau profondeur

Les ports algériens disposent de faibles remorqueurs qui ont une faible capacité de poussage limité et taille est réduite.

2.1.5. Plate forme logistique

Plus de 65% du commerce extérieur de l'Algérie dépend des places portuaire étrangères, vu l'inexistence de plate forme logistique (hub), qui est un port d'éclatement. Un porte conteneur de grande taille ne peut accéder dans les ports algériens en raison de la limite de leurs quai en profondeurs (11,5 M) sauf le nouveau port de DJENDJEN possède un quai de 18 M de profondeurs qui était élu comme nouveau hub conteneurs. Alors, l'Algérie est desservie à partir des hubs de transbordement (ALGERICAS, VALANCE, GAGALIE ...), par des navires de petite taille ayant une capacité de 300 à 800 conteneurs.

2.2. Les contraintes externes

2.2.1. Les infrastructures routières et ferroviaires

Il est difficile d'acheminer les marchandises qui arrivent au port en raison du manque d'infrastructures routières efficaces et d'un réseau ferroviaire intact aux seins des wilayas où se trouve les ports algériens.

2.2.2. Le système portuaire algérien Il apparait clairement, vu la situation actuelle que vit le TMM, que l'Algérie a concentré ses investissements dans les ports pétroliers, cependant les ports polyfonctionnels demeurent toujours inadéquats avec les normes mondiales.

Conclusion

Les ports algériens n'ont pas évolué et par conséquent, les surcoûts directs de dysfonctionnement supportés par ces derniers sont très lourds ils avoisinent trois milliard de dollars, l'équivalent de la réalisation d'un port mondial.

Deuxième partie

La situation du port de Bejaia et du transport maritime de marchandises à Bejaia

La deuxième partie qui comporte deux chapitres s'intéressera d'une part à la présentation de l'organisme d'accueil qui est en l'occurrence l'Entreprise Portuaire de Bejaia, et d'autre part à la présentation du bilan du port de Bejaia pour les deux dernières années (2011 ,2012), ainsi qu'une analyse détaillée des freins au développement du transport maritime de marchandises à Bejaia. L'objectif de cette partie est d'évaluer la situation du transport maritime de marchandises à Bejaia.

Les conditions maritimes (des sites de mouillage naturels) et l'environnement de paix et de sécurité, dont disposaient le port et de la ville de Bejaia ,ainsi que les avantages douaniers octroyés aux intervenants dans le port, ont tous les temps attiré de puissants marchands venant de différentes régions .La relation du port avec son avant pays au moyen âge, s'est soldée par un ensemble de traités de paix et de commerces¹⁶.

Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les échanges internationaux vu sa place géographique et stratégique.

Aujourd'hui, il est classé en première position en matière de traitement de marchandises générales et troisième port pétrolier en Algérie. Il est également le premier port du bassin méditerranéen certifié ISO 9001.2000. 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 la sécurité au travail.

Section 1 : Présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia

Dans cette section nous présenterons l'historique de l'EPB, ainsi que ses différentes activités et services et les directions qui la composent.

1.1. Historique de l'EPB

Bougie a été, à toutes les époques, l'une des principales cités maritimes de l'Algérie, les romains y fondèrent une grande ville.

Le décret n°82 -285 du 14 août 1982 publié dans le journal officiel N°33 porta création de l'entreprise portuaire de Bejaia ,entreprise socialiste à caractère économique ;conformément aux principes de la charte de l'organisation des entreprises , aux dispositions de l'ordonnance N°71-74 de 16 novembre 1971 relative à la gestion socialiste des entreprises et les textes pris pour son application à l'entreprise à l'endroit des ports maritimes .¹⁷

L'entreprise réputée commerçante dans sa relation avec les tiers, fut régie par la législation en vigueur et soumise aux règles édictées par les sus mentionnés décret. Pour accomplir ses missions, l'entreprise est substituée à l'office national des ports(ONP), à la

¹⁶ L'avant pays est l'ensemble des pays et régions (principalement les pays de l'Europe du sud) qui effectuent des relations commerciales avec le port de Bejaia au moyen âge.)

¹⁷ Le bulletin d'information du port de Bejaia, N°72, Juin 2010.

société nationale de manutention (SONAMA) et pour partie à la compagnie national algérienne de navigation (CNAN).

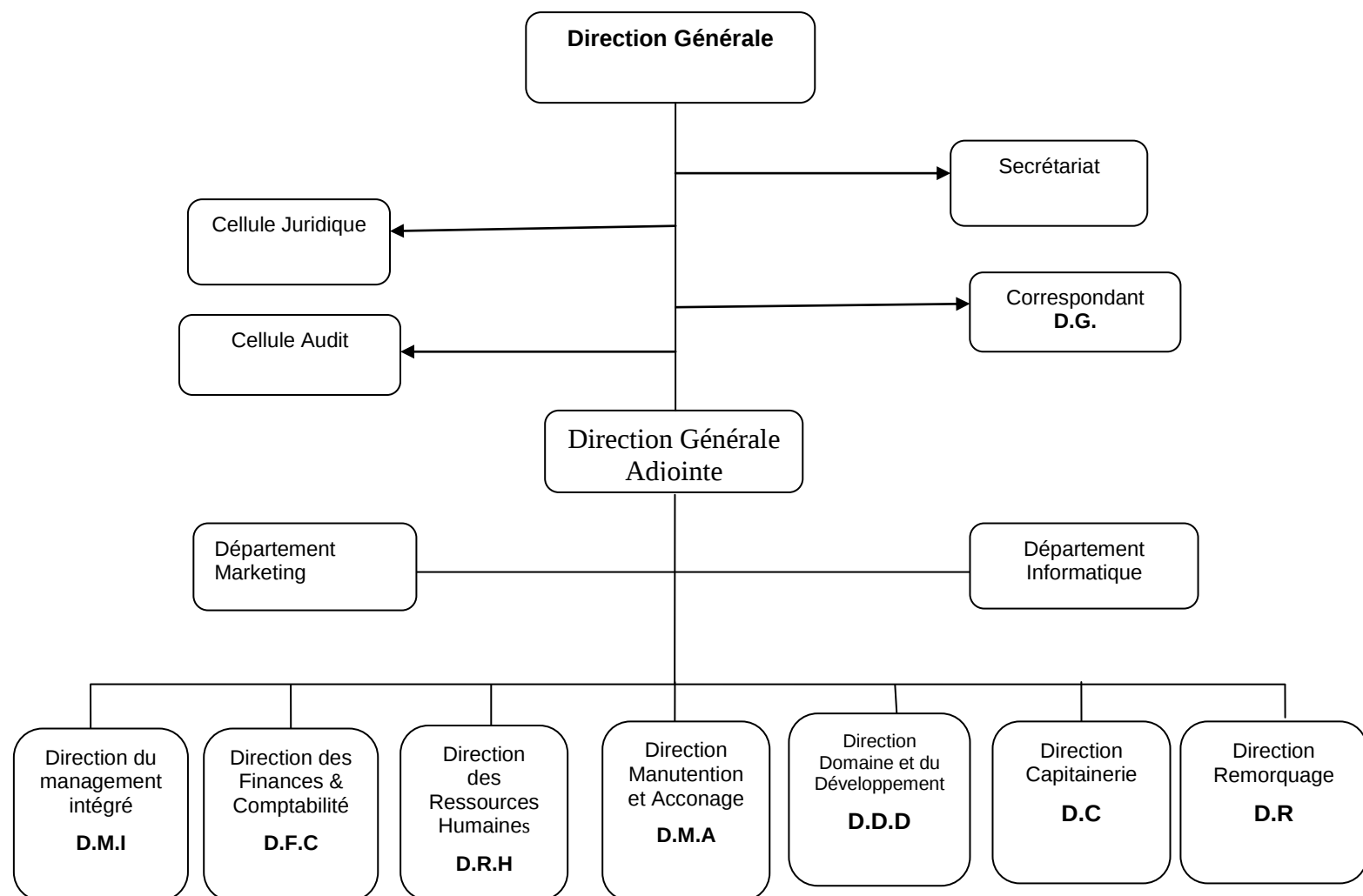
Elle fut dotée par l'État, du patrimoine, des activités des structures et des moyens détenus par l'ONP, la SO.NA.MA et de l'activité remorquage, précédemment dévolue à la CNAN, ainsi que des personnels liés à la gestion et aux fonctionnements de celle –ci.

L'entreprise portuaire de Bejaia ; entreprise socialiste ; est transformée en entreprise publique économique, société par action (EPE-SPA) depuis le 15 février 1989, son capital social fut fixée à dix millions (10, 000,000) de dinars algériens est actuellement il est à 1.700.000.000 millions de DA, détenus à 100°/° par la société de gestion des participations de l'État « ports » par abréviation « SOGEPORTS ».

1.2. Organigramme de l'Entreprise Portuaire de Bejaia

L'entreprise en question est organisée autour de 8 directions (voire l'organigramme suivant) :

Fig. N°8 : Organigramme de l'EPB



Source : document interne de l'EPB.

1.3. Missions et activités de l'EPB

L'Entreprise Portuaire de Bejaia couvre un vaste domaine d'activités qui concourt en permanence à l'accomplissement de ses missions et activités.

L'Entreprise Portuaire de Bejaia, qui a acquis le statut d'entreprise publique économique (EPE) à caractère de société par action (SPA) dès 1988 en remplacement de l'office national des ports(ONP), regroupe un ensemble de domaines d'activités qui concourent à la prise en charge des marchandises et des navires qui accostent dans ses bassins.

Les missions et activités de L'EPB s'articulent autour de la prise en charge dans les meilleures conditions de cout, de délai et de sécurité les marchandises dans le port. Parmi ces activités et missions, on distingue :

- La gestion, l'exploitation et le développement du domaine portuaire sont les charges essentielles de la gestion de l'EPB, c'est dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays.
- Elle se doit d'assumer la police et la sécurité au sein du pays.
Elle est chargée des travaux d'entretien, d'aménagement, de renouvellement et de création d'infrastructures.

L'EPB assure également des prestations à caractère commercial, à savoir ; le remorquage, la manutention et l'acconage.

1.4. Organisation de l'EPB

L'EPB est organisé selon des directions fonctionnelles et opérationnelles :

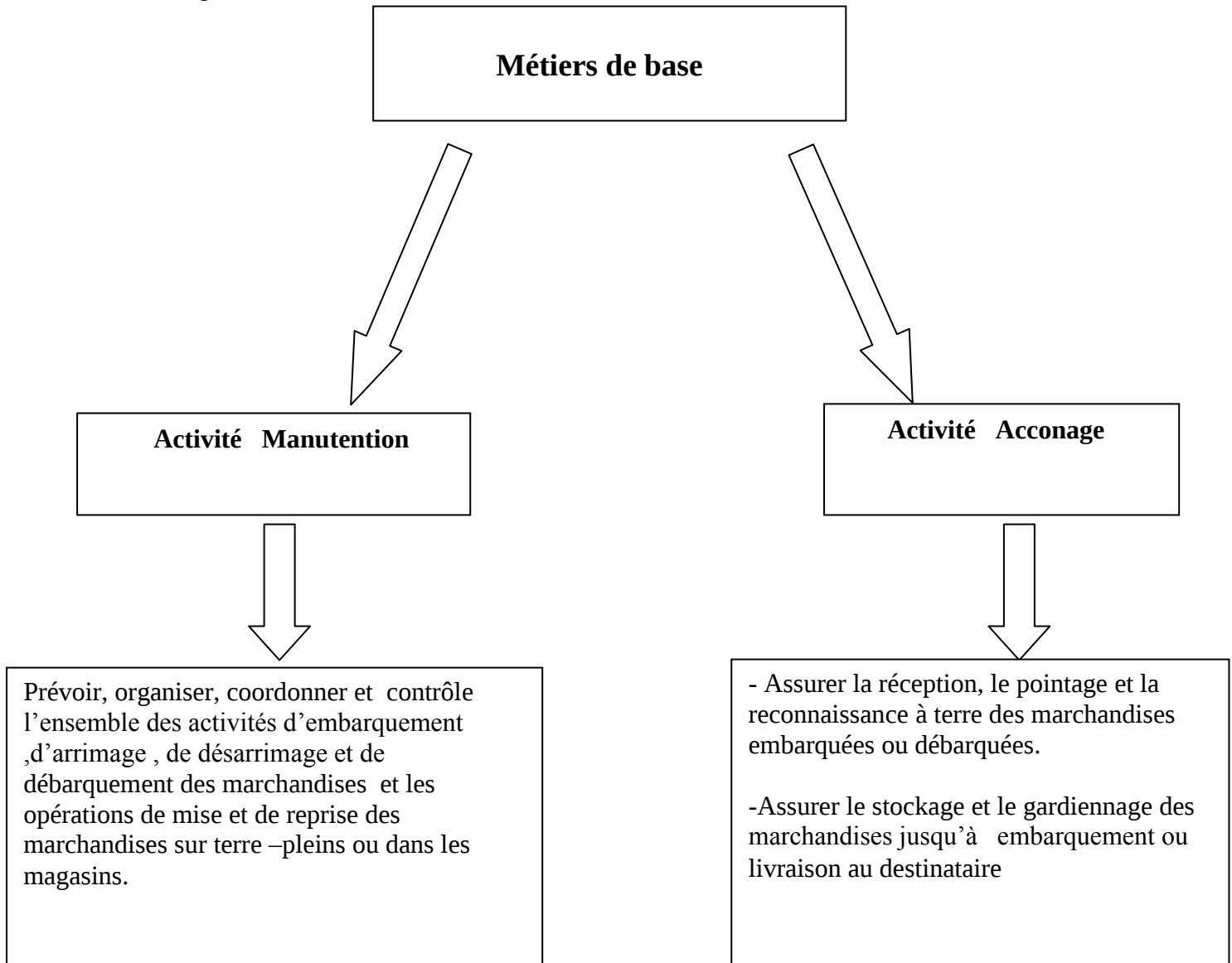
1.4.1. Directions opérationnelles

Il s'agit des structures qui prennent en charge les activités sur le terrain et qui ont une relation directe avec les clients.

1.4.1.1. Direction manutention et acconage (DMA)

➤ Missions de la structure

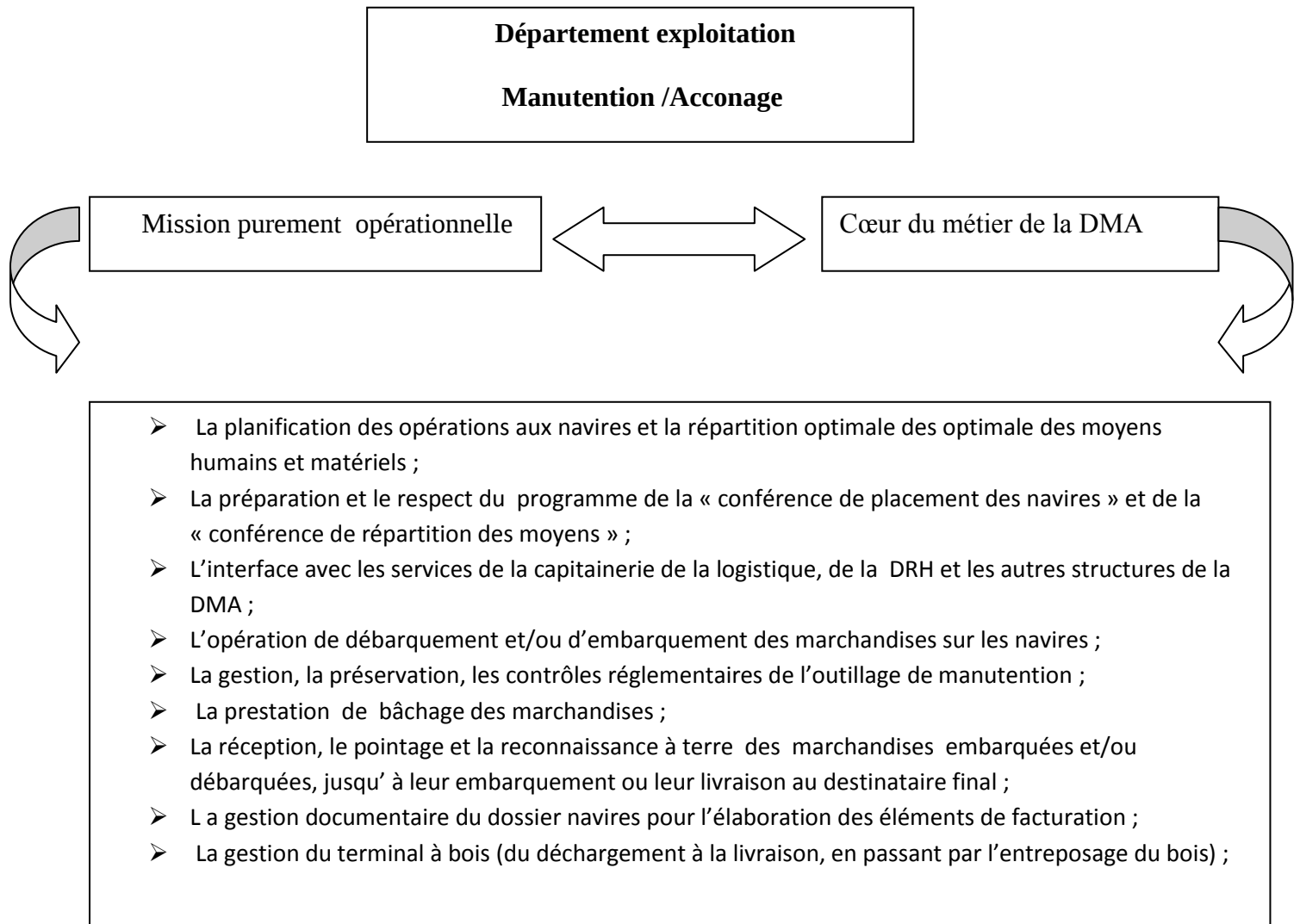
Fig. N°9 : Missions de la DMA



Source : DMA

Organisation et Attribution

Fig. N°10 : Organisation et attribution de la DMA



Source : DMA

La DMA est chargée de prévoir, organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des actions de manutention et d'acconage liées à l'exploitation du port. Elle abrite les départements suivants :

- **Manutention :** Qui comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement de marchandises, ainsi que les opérations de mise et de reprise des marchandises sous hangar, sur terre pleins et magasins.

La manutention est assurée par un personnel formé dans le domaine. Elle est opérationnelle de jour comme de nuit, répartie en deux *shifts* (*période de travail d'une équipe*) de 6h à 19h avec un troisième *shift* opérationnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7h du matin.

➤ **Acconage**

A pour tâches :

❖ **Pour les marchandises**

- La réception des marchandises ;
- Le transfert vers les aires d'entreposage des marchandises ;
- La préservation ou la garde des marchandises sur terre plein ou hangar ;
- Marquage des lots de marchandises ;
- Livraison aux clients.

❖ **Pour le service**

- Rassembler toutes les informations relatives à l'évaluation du traitement des navires à quai et l'estimation de leur temps de sortie ainsi que la disponibilité des terres pleins, et hangars pour le stockage ;
- Participer lors de la Conférence de Placement des Navires (CPN) aux décisions d'entrée des navires et recueillir les commandes des clients (équipes et engins) pour le traitement de leurs navires.

1.4.1.2. Direction Domaine et Développement (DDD)

À pour tâches :

- location de terre pleins, hangar, bureaux, immeubles, installations et terrains à usage industriel ou commercial ;
- Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai ;
- Pesage des marchandises (pont bascule) ;
- Avitaillement des navires en eau potable.

1.4.1.3. Direction capitainerie (DC)

Elle est chargée de la sécurité portuaire, ainsi que de la bonne régulation des mouvements des navires, et la garantie de sauvegarde des ouvrages portuaires.

Elle assure également les fonctions suivantes :

- **Pilotage** : La mise à disposition d'un pilote pour assister ou guider le commandant du navire dans les manœuvres d'entrée, de sortie. Cette activité s'accompagne généralement de pilotines, de canots et de remorqueurs.
- **Amarrage** : Cette appellation englobe l'amarrage et le désamarrage d'un navire. L'amarrage consiste à attacher et fixer le navire à quai une fois accosté pour le sécuriser. Cette opération se fait à l'aide d'un cordage spécifique du navire.
- **Accostage** : Le port met à la disposition de ces clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir.

1.4.1.4. Direction remorquage (DR)

Elle est chargée d'assister le pilote du navire lors de son entrée et de sa sortie du quai. Son activité consiste essentiellement à remorquer les navires entrants et sortants, ainsi que la maintenance des remorqueurs. Les prestations sont :

- Le remorquage portuaire.
- Le remorquage hauturier (haute mer).
- Le sauvetage en mer.

1.4.2. Directions fonctionnelles

Il s'agit des structures de soutien aux structures opérationnelles.

1.4.2.1. Direction général (DG)

Elle est chargée de concevoir, coordonner et contrôler les actions liées à la gestion et au développement de l'entreprise.

1.4.2.2. Direction du management intègre (DMI)

Elle est chargée de :

- La mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue du Système de Management Intégré (plans projets et indicateurs de mesure) ;
- L'animation et la coordination de toutes les activités des structures dans le domaine QHSE ;
- La contribution active à l'instauration et au développement d'une culture HSE au sein de l'entreprise et de la communauté portuaire ;
- La contribution dans des actions de sensibilisation et de formation à la prévention des risques de pollution, à la protection de l'environnement, la santé des travailleurs et à l'intervention d'urgence.

1.4.2.3. Direction finances et comptabilité (DFC)

Elle est chargée de :

- La tenue de la comptabilité ;
- La gestion de la trésorerie (dépenses, recettes et placements) ;
- La tenue des inventaires ;
- Le contrôle de gestion (comptabilité analytique et contrôle budgétaire).

1.4.2.4. Direction ressources humaines (DRH)

Elle est chargée de prévoir, d'organiser et d'exécuter toutes les actions liées à la gestion des ressources humaines en veillant à l'application rigoureuse des lois et règlements sociaux. Elle assure les tâches suivantes :

- La mise en œuvre de la politique de rémunération, de recrutement et de la formation du personnel ;
- La gestion des carrières du personnel (fichier) ;
- La gestion des moyens généraux (achats courants, parc automobile, assurances, ...etc.).

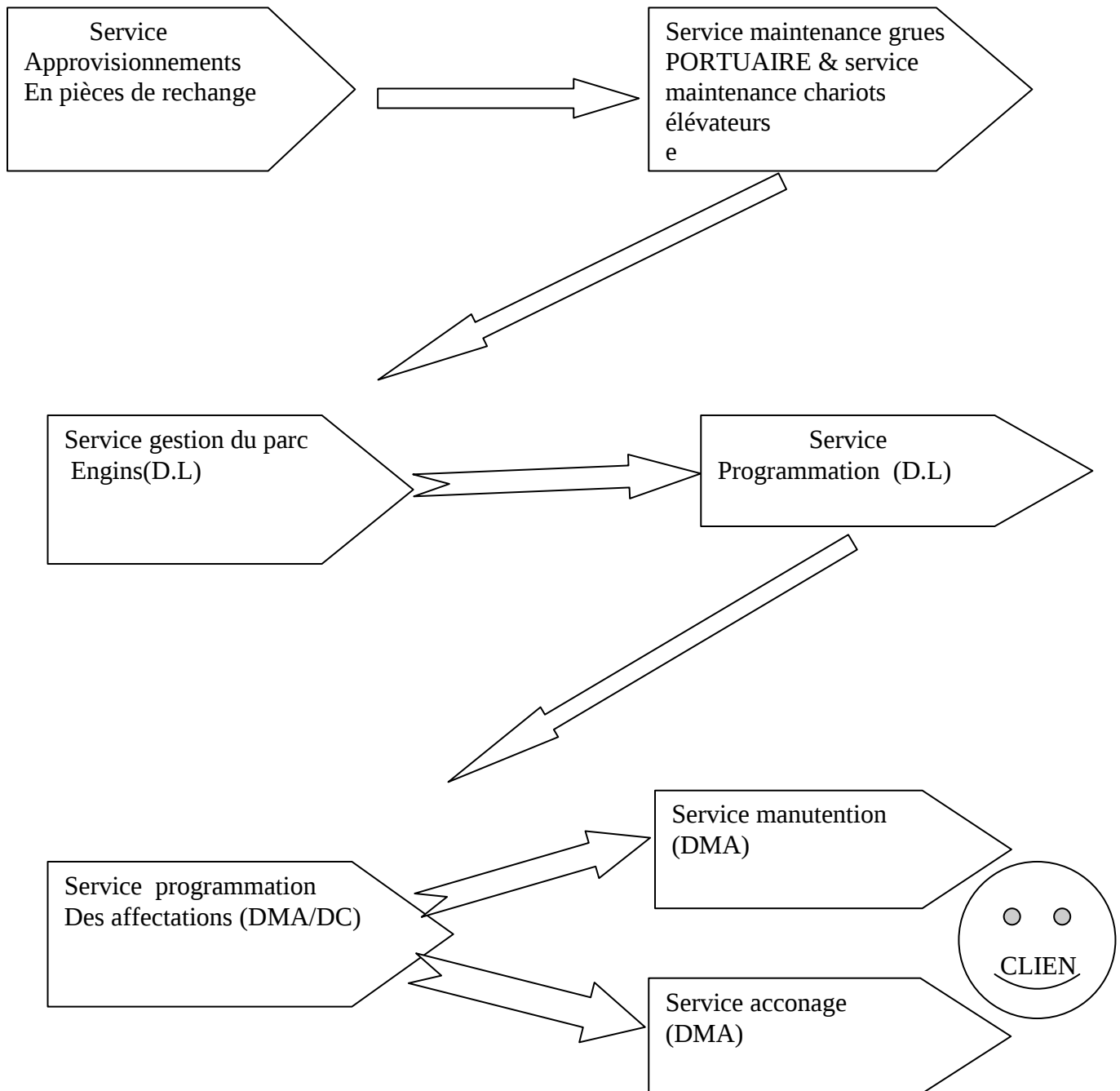
Section 02 : La direction manutention et acconage (DMA)**2.1. Présentation de la direction logistique (DL)**

Consciente des enjeux économiques liés à la région et à son hinterland ; l'EPB a donné la priorité au développement et la modernisation de la manutention mécanisée qui permettra d'assurer des prestations capables de répondre à ses objectifs et aux soucis de sa clientèle en composant une meilleure qualité de service dans les meilleurs délais et à moindre coût à travers la création de la direction logistique (DL) ;

La direction manutention et acconage où nous avons effectué notre stage fait partie de l'organigramme de cette direction logistique. La DMA représente la base des activités offertes par l'entreprise portuaire de Bejaia vu ses différentes activités en matière de chargement, déchargement des navires, d'arrimage et de désarrimage et les opérations de mise et de reprise des marchandises sur terre-pleins ou dans les magasins.

2.2. L'organigramme de la DL

Fig. N°11 : Organigramme de la DL



Source : DMA

L'organigramme tracé explique les différents services de la direction logistique qui s'étale du service approvisionnement en pièce de rechange jusqu'à aux derniers services qui est la manutention et l'acconage avant la prise de marchandise par les clients.

2.3. Les moyens humains et matériels de la direction logistique ⁽¹⁸⁾

Ils sont présentés sous forme de tableaux.

Tableau n°2 : Le personnel

La Direction Logistique regroupe un personnel pluridisciplinaire, on y trouve des :

Catégorie	Nombre	Affectation
Caristes	123	Service engins
Grutiers	30	Service engins
Ingenieurs/mecaniciens/electromecaniciens/hydrauliciens/vulgarisateurs/soudeurs	30	Département Maintenances
Acheteur/magasinier	02	Service approvisionnements
Total	180	

Source : DMA.

Commentaire

La direction logistique (DL) comporte 123 caristes et 30 grutiers concernant le service engin ainsi que 30 personnes dont des ingénieurs, mécaniciens et soudeurs qui sont attachés au département Maintenances. Le service approvisionnement dispose de 02 acheteur /magasinier.

Tableau n° 3 : Le matériel

Désignation	Nombre	Observation
Grues portuaires mobiles sur roues	07	Capacité de 50 à 90 tonnes
Tracteurs-remorques	17	Capacité de 38 à 50 tonnes
Tracteur Ro/Ro	01	Spécialement pour les navires rouliers
Sackers	02	Capacité de 36 à 42 tonnes
Chariots élévateurs gros tonnage	04	Capacité de 18 à 28 tonnes
Chariots élévateurs gros	01	Spécialement pour les navires rouliers

⁽¹⁸⁾ Bejaia port infos

tonnage Ro/Ro		
Chariots élévateurs Petit tonnage	47	Capacité de 03 à 10 tonnes
Chariots élévateurs à Pinces	09	Capacité de 0.95 à 4 tonnes spécialement pour les bobines de papier
Pelles chargeuses	04	Capacité de 0.62 à 1.2 tonnes spécialement pour le balayage du vrac solide dans les cales des navires
Chargeurs	06	Capacité de 02 à 04 m3 spécialement pour le balayage du vrac solide dans les cales des navires
Total engins	98	

Source : DMA.

Commentaire

Le tableau tracé regroupe les équipements (matériels et outillages), de la direction logistique (DL) qui comportent des grues, tracteurs remorqueurs, chariots élévateurs, chargeurs et autre avec des capacités qui varient entre 50 à 90 tonnes pour les grues, 38 à 50 pour les tracteurs remorqueurs.

Conclusion

Améliorer la qualité de service pour conserver son statut de port leader au niveau national à terme et atteindre les performances des plus grands ports méditerranéens sont les défis majeurs auxquels est soumis l'organigramme de l'EPB qui regroupe huit directions. Ces dernières qui assurent plusieurs missions en vue de garantir un service de qualité et prix. L'EPB dispose ainsi de huit directions qui se réunissent pour donner un environnement de travail favorable à sa clientèle.

Chapitre II : Le port de Bejaia en chiffre et l'analyse des différents obstacles recensés.

Le port de Bejaia a connu des mutations au cours de ces dernières années, grâce aux différentes réformes engagées dans le domaine de gestion, notamment les investissements qui ont pris une part considérable mais aussi la création de la filiale BEJAIA MEDITERANEEN TERMINAL spécialisée dans le traitement des conteneurs suite à une joint venture entre l'Entreprise Portuaire de Bejaia et le groupe SINGAPORIEN PORTEK .En dépit de ça le port connait toujours des contraintes en matière surtout du transport maritime de marchandise , beaucoup de freins persistent malgré les efforts contribués. Dans ce chapitre nous essaierons en premier lieu de présenter le bilan du port pour l'année 2011, 2012 et les perspectives, ensuite en étalera notre travail sur les différents obstacles que rencontre le transport maritime de marchandises à Bejaïa.

Section 1 : Le Bilan et perspectives du port de Bejaia

Dans cette section, on présentera le bilan du port des deux derniers exercices et on analysera les obstacles recensés.

1.1. Le Bilan des deux dernières années (2011, 2012)

Le port de Bejaia à enregistré un nouveau record au cours de l'année précédente en se classant en première position avec un volume de 10 098 384 tonnes de marchandises générales traités soit une augmentation de près de 6,4% par rapport à l'année 2011 , 9 492 41) tonnes .Le trafic hydrocarbures a connu lui aussi une croissance importante de 139% , il a été de (4 113 087) tonnes en 2011 , il a enregistré un montant de 9 827 323 tonnes l'année écoulée. Cette augmentation est due principalement à la croissance des exportations. Les tableaux suivants expliquent en détail le bilan du port pour les deux derniers exercices.

Tableau n°4 : Évolution des trafics portuaires selon le mode de conditionnement**Unité de mesure tonne**

Rubriques	Débarqués			Embarqués		
	2011	2012	Var(%)	2011	2012	Var(%)
Vracs liquides (pétrole, chimiques polyvalents, Gaz)	1522909	1618057	6.2	3151448	8708203	176.3
Vracs solides (Céréales)	4946705	4490211	-9.2	-	-	-
Marchandises diverses	3406475	4510275	32.4	577965	598979	3.6
Total	9876089	10618525	7.5	3729413	9307182	149.6

*Source : Entreprise Portuaire de Bejaia.***Commentaire**

L'analyse de ce tableau nous montre que le trafic de vracs liquides (VL) embarqués à fortement progressé de **176,3 %** due essentiellement aux exportations de pétrole brut entre 2011 et 2012, alors que les marchandises diverses (MD) ont enregistré une augmentation de 32,4%, les vracs solides (VS) débarqués sont en baisse en raison de la diminution du trafic céréales de **142409 tonnes** : le blé (-3,9 %), le maïs (-4,9%) et surtout du soja (-39,5).

Tableau n°5: Calcul de ratios

Rubriques	Débarqués en (%)		Embarqués en (%)	
	2011	2012	2011	2012
VL/ total	15.42	15.23	84.50	93.56
VS/ total	50.08	42.28	0	0
MD/ total	34.49	42.47	15.49	6.43
TOTAL	100	100	100	100

Source : établi par nos soins.

Commentaire

Nous remarquons une baisse des VS entre les deux années d'étude, elle était d'ordre de 50% de total des importations pour l'année 2011, mais en 2012 elle représentait que 42,28 % de total. Les MD débarqués qui ont connu aussi une progression entre les deux années, ont enregistré une baisse considérable de volume d'exportation qui était de 15 % en 2011, jusqu'à arriver à 6 % en 2012. Alors que les VL exportés sont accrus de 84% à 94 % durant les deux années.

Tableau n°6: Évolution Trafic conteneurs

Rubriques	2011	2012	Var (°/°)
N ^{bre} EVP	190254	288366	20
Tonnage net (tonne)	1431483	1638466	14,5

Source : entreprise portuaire de Bejaïa (EPB).

L'équivalent vingt pieds ou EVP

EVP est une unité approximative de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire.

Commentaire

Le trafic conteneur continue son évolution pour atteindre **228366EVP (équivalent vingt pied) en 2012**, soit une augmentation de **+20%**, ce qui place le port de Bejaia en deuxième position après celui d'Alger. Sa part de marché est estimée à 16% environ.

Tableau n°7: Évolution du trafic Import/Export de l'EPB

Unité de mesure : tonne

Produits	Importation		Var %	Exportation		Var %
	2011	2012		2011	2012	
Pdts Agricoles et denrees alimentaires	6.519.765	6.472.610	-0.72	-	-	-
Animaux vivants	1287	394	-69.39	-	-	-
Blé	957.655	912080	-4.76	-	-	-
Autres céréales	2.125.793	2028959	-4.55	-	-	-
Fruits et légumes	31.531	24.878	-21.10	-	-	-
Matières textiles	6.946	7.187	3.47	-	-	-
Bois	613.221	712.686	16.22	-	-	-
Sucre	1.214.317	1.537.634	26.63	330.979	304.445	-8.20
Lait	50.551	56.213	11.20	-	-	-
Oléagineux	462.755	498.937	7.82	21.932	29.679	35.32
Nourriture pour animaux	941.016	568.798	-39.55	-	-	-
Vins et alcools	12.748	20.117	57.81	-	-	-
Autres	101.945	104.727	2.73	6.833	6.283	-8.05
Produit pétroliers	1.060.154	1.119.120	5.56	3.151.448	8.708.203	176.32
Pétrole brut	-	-	-	3.151.448	8.708.203	176.32
Hydrocarbures raffinés	960.798	1.017.590	5.91	-	-	-
Gaz Butane	99.356	101.530	2.19	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-
Produits métallurgiques	899.592	980.172	9.18	-	-	-
Ferrailles	-	-	-	-	-	-
Métaux ferreux	893.480	975.783	9.21	-	-	-
Métaux non ferreux	6.112	6.389	4.53	-	-	-
Minéraux et Matériau de constructions	268.175	646.733	141.16	-	-	-
Ciment	69.910	412.724	490.36	-	-	-
Autres	198.265	234.009	18.03	-	-	-
Engrais	69.521	74.726	7.49	-	-	-
Engrais Naturels	52.429	68.679	30.99	-	-	-
Phosphate	17.092	6.047	-64.62	-	-	-
Produits chimiques	241.112	277.545	15.11	21	-	-
Marchandises Diverse	817.770	1.045.619	27.86	218.200	258.572	18.5
Total	9.876.089	10.618.525	7.52	3.729.413	9.307.182	149.56

Source : Entreprise Portuaire de Bejaia.

Commentaire

Nous remarquons d'après le tableau tracé une légère diminution (-0,72%) des produits agricoles et denrées alimentaires importés due principalement à la baisse enregistré dans les céréales, les fruits légumes et les animaux vivant, alors que la part de ces produits en exportation qui est représenté essentiellement par le sucre du groupe CEVITAL connaît une croissance de 5,38% malgré la baisse de la part de sucre de 8,05% suite à l'augmentation de la part des Oléagineux de 35,32% entre 2011 et 2012, ce qui reste toujours insuffisant vu l'absence des autres produits et par conséquent la part des hydrocarbures a connu une forte croissance en passant de 3 151 448 tonnes en 2011 à 8 708 203 tonnes en 2012.

Tableaux n°8 : Trafic Import/export par agrégat

Unité de mesure : tonne

Produits	Importation		Exportation	
	2011	2012	2011	2012
Pdts Agricoles et denrées alimentaires (PA et DA)	6.519.765	6.472.610	-	-
Produit pétroliers(PP)	1.060.154	1.119.120	3.151.448	8.708.203
Produits métallurgiques (PM)	899.592	980.172	-	-
Minéraux et matériaux de constructions (M et MC)	268.175	646.733	-	-
Engrais(E)	69.521	74.726	-	-
Produits chimiques (P CH)	241.112	277.545	-	-
Marchandises diverses(MD)	817.770	1.045.619	218.200	258.572
TOTAL	9.876.089	10.618.525	3.729.413	9.307.182

Source : établie par nos soins.

Commentaire

Le tableau nous montre les agrégats du trafic import/export qui se caractérise par le volume important des importations des produits agricoles et denrées alimentaires, ainsi que la part importante des exportations des vracs liquides, ce tableau est tracé pour calculer les ratios suivants :

Tableaux n°9 : calcul de ratios des agrégats

Produits	Importation		Exportation (%)	
	2011	2012	2011	2012
(PA et DA)/ total	66,015 %	60,955 %	0	0
(PP)/ total	10,734 %	10,539 %	84,502	93,564
(PM)/total	9,108 %	9,23 %	0	0
(M et MC)/ total	2,715 %	6,609 %	0	0
Autres pdts/total	11,428 %	12,667 %	15,498	6,4 36
Total	100	100	100	100

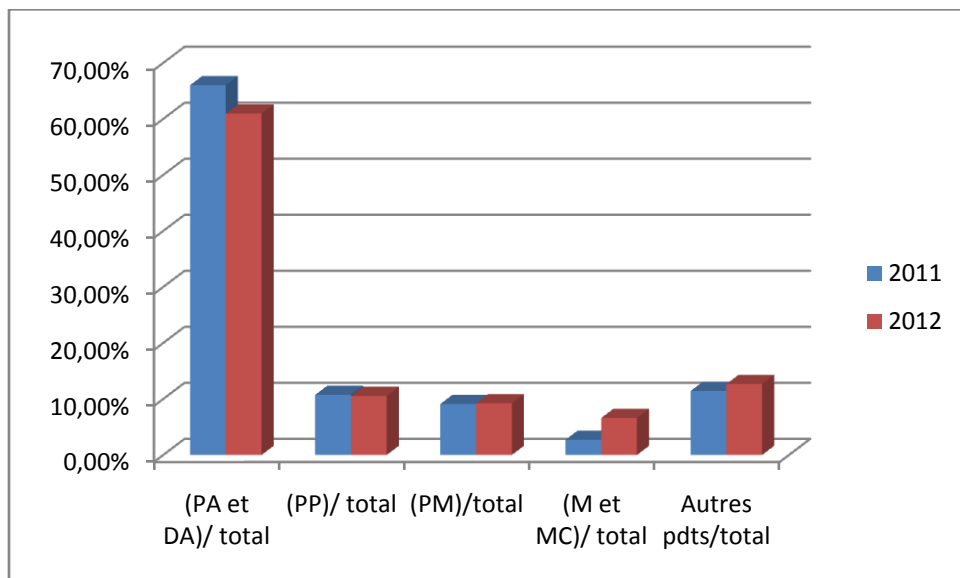
Source : établi par nos soins.

Commentaire

On remarque que les importations des PA et DA qui représentait 66% du total des importations pour l'année 2011 ont enregistré une légère baisse pour arriver à 60% du total des importations pour l'année 2012. Les exportations qui sont représentées par les produits pétroliers ont accru de 84 % à 93 % entre les deux exercices, alors que leurs volume en importation s'est stagné entre les deux années.

Fig. N°12 : Évolution des importations

Période : année (2011/2012)



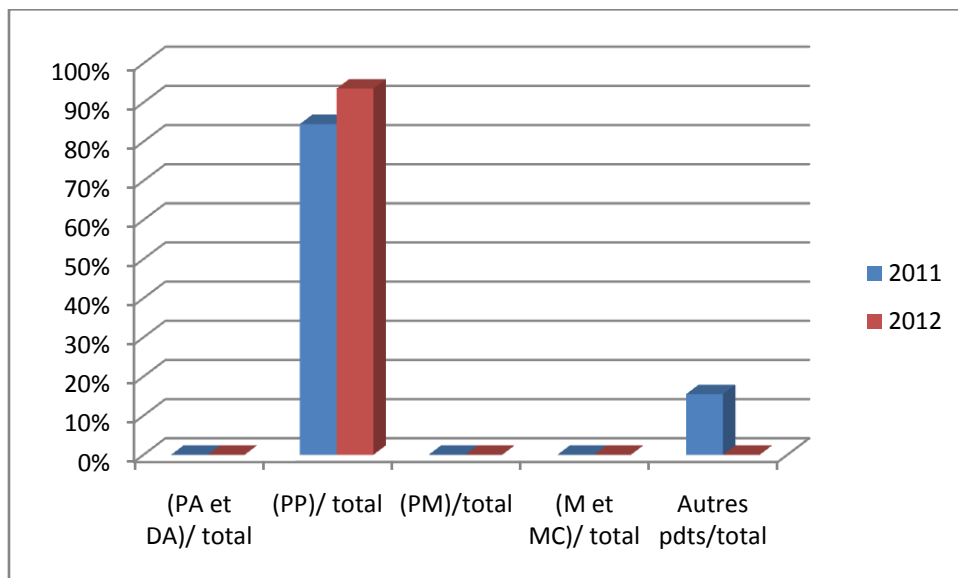
Source : établi par nos soins.

Commentaire

D'après ce graphe on remarque que les produits agricoles et denrées alimentaires représentent une part importante (66%, 60%) dans les importations durant les deux années, ainsi que la part des autres produits qui a resté stable pendant les deux années. Aussi pour les Produits métallurgiques, on remarque qu'il y a une augmentation des quantités en 2012 à cause de l'augmentation de la demande de ces produits dans le secteur industriel. Enfin, les produits (Minéraux et matériaux de constructions, Engrais, Produits chimiques, Marchandises diverses), qui représentaient une part significative dans le total des importations, ils ont connu une progression durant les deux années d'étude.

Fig. N°13 : Évolution de l'exportation

Période : année (2011/2012)



Source : établie par nos soins.

Commentaire

Le graphe nous montre le poids des produits pétrolier dans le total des exportations pendant les deux années, surtout l'année 2012 avec une part de 94%, mais on remarque que la part des autres produits exportés qui est significative a enregistré une baisse entre 2011 et 2012.

1.2. Perspectives de l'année 2013

L'EPB a envisagé de réaliser les investissements suivants :

1.2.1.Équipement

Parmi ces équipements, on y retrouve :

1 .2.2.manutention : elle prévoit d'acheter 01 grue portuaire à flèche de 80 à 100T, 03 grue télescopiques de 60 à 65T, 01 grue télescopique 90T ,01 portique céréales de 1000T/H, et un tracteur RO /RO, 21 chariot élévateurs et divers outil de Manutention.

1.2.3. Engins de Servitude

*Remotorisation et réhabilitation (GOURAYA 3 ; CAP BOUAK ; SIDI YAHIA) qui sont des remorqueurs ;

*Livraison et réception de la deuxième Pilotine EL-MARSA, acquise auprès de chantier naval MARINE ALUTECH (Finlande) ;

*Acquisition d'un remorqueur de 70 tonne de traction et ce, afin de renouveler la flotte remorquage qui sera ainsi dotée de 04 nouveaux remorqueurs de moins de 10 ans (CAP SIGLI, CAP BOUAK, Cap CARBON).

1.2.4. L'infrastructure

*Réalisation de la surélévation et réhabilitation des réseaux ferries à l'intérieur pour le transport de marchandise en vrac ;

*Lancement de l'extension de l'appontement pour remorqueurs pour libérer les postes à quai dédiés au car-ferry ;

*Lancement de la réalisation du poste à quai n°25 afin d'augmenter les capacités portuaires en matière de réception des navires, mais aussi en prévision de la réalisation du schéma de développement du port.

1.2.5. Super structure

*Aménagement, viabilisation et construction ;

*Lancement des travaux de la base logistique de BBA ;

*Mise en exploitation du site extra-portuaire d'IGHIL OUBAROUK ;

*Lancement des travaux du port sec d'EL-KSEUR.

Les investissements présentés auparavant s'étaleront sur plusieurs exercices, avec un plan de financement en rapport avec l'ampleur des projets.

Section 02 : Analyse des freins au développement du transport maritime de marchandise à Bejaïa

On va essayer de tout au long de cette section d'analyser les différents contraintes au développement du transport maritime de marchandises à Bejaia.

2.1. Les contraintes internes : Liées au port de Bejaïa

2.1.1. La superficie occupée par le port

Le port de Bejaia dispose de trois bassins comme le montre le tableau suivant.

Tableau n°10 : présentation des bassins du port de Bejaia.

Nom du bassin	Superficie occupé	Profondeurs	Marchandise traité
Avant port	75 hectares	10,5 - 13,5 m	Produits pétroliers
Vieux port	26 hectares	6 - 8 m	Marchandise générale
Arrière port	55 hectares	10,5 - 12 m	Marchandise générale

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

L'analyse de ce tableau nous montre que la taille de port de Bejaïa est réduite, le plus grand bassin est celui réservé aux produits pétroliers mais lui aussi disposant d'une profondeur maximale de 13,5 mètre qui empêche l'entrée des navires ayant une profondeur à plus de ce Maximum. Les deux autres bassins où il y a une activité intense vu le nombre de marchandises traitées disposent eux aussi d'une superficie très réduite qui est de l'ordre de **26 , 55 hectares** respectivement, celle-ci est considérée comme étant un obstacle majeur pour l'entrée des navires à grand tonnage. À titre d'exemple un **1200 équivalent vingt pieds (EVP)** de première génération ne peut pas accoster à Alger : le port le plus grand en matière de marchandises diverses en raison des limites imposées par le linéaire de quai (300 mètres maximum).

Si l'on compare le port de Bejaia avec le grand port de Maroc (**Tanger atlantique**), on remarque qu'il y a une grande différence, le port de Tanger atlantique dont la mise en exploitation était en 2003 a pour mission le traitement d'un trafic de transit international de **500 000 EVP** et d'un trafic local (routier, céréalier et hydrocarbures) qui sera délocalisé à

partir du port actuel de Tanger(111 000 tonnes de trafic conteneurisé et 1352 000 tonnes de trafic Ro-Ro), et parmi les principales caractéristique de ce port on trouve : une superficie interne (plan d'eau et terre plains) de **200 ha**¹⁹.

Cependant Le port de Bejaia est limité géographiquement par la ville , ce qui empêche son extension . Ce dernier peut se faire que dans la mer , c'est pour cela qu'un nouveau plan d'extension à été réalisé dans la jetée sud (voir le plan du port de Bejaia) en vu de la construction de nouveaux quais et qui a été lancé par le premier ministre lors de sa visite le 27 avril 2013 .

¹⁹ OUALALOU.Touria ZHIRI, (2000) les nouvelles donnes de la politique marocaine des transports, 2000 ; Paris, P7

Fig. N°14 : le plan de port de Bejaia



Source : document interne de l'EPB

Commentaire

Le port de Bejaia dispose de trois bassins (vieux port, arrière port et avant port), le plan nous montre aussi les limites du port et les différentes jetées (sud, nord, est) dont il dispose ainsi que les lieux d'entreposage.

2.1.2. L'attente en rade

* **La rade** : c'est le lieu où s'arrête les navires avant leurs entrée au quai , bien protégé naturellement , elle est l'une des plus sûres .La rade offre d'excellentes potentialités en matière de protection et des fonds propices à un bon mouillage , avec des profondeurs allant de 10 à plus de 20 M .Abitée de tous les vents sauf du Nord Est à Est , la rade est limitée par une ligne imaginaire s'étend du CAP CARBON au CAP AOKAS. La rade est gérée par la direction capitainerie, le tableau qui suit nous montre les délais d'attente pour les deux dernières années.

Tableau n°11 :L'attente en rade

Rubriques	Année		
	2011	2012	Var %
Attente moyenne en rade	2 ,98 jours	4,27 jours	43,3
Séjour moyen à quai	2,95 jours	3,05 jours	3,4

Source : Entreprise Portuaire de Bejaia.

Concernant l'attente moyenne en rade, nous constatons qu'elle a évolué de 43,3% entre les deux années. Il faut souligner aussi l'augmentation de l'attente en rade de plus de 30%, soit 01 jours et 16 heures de plus pour les navires céréaliers. Cette altération est due essentiellement aux lenteurs de contrôles aux frontières (Analyse phytosanitaire + documents), un autre obstacle qui freinent le développement de transport maritime. Il y a aussi l'afflux des navires de produits contingentés qui ont induit un prolongement du séjour en rade. Pour le séjour moyen à quai, les types de navire ayant enregistré des baisses sont : les cargos, les fers et tubes et cimentiers et les huiliers. À titre d'exemple le 18 avril 2013 à 14 heures le nombre de bateaux en rade était de 32 navires (saturée). Il y a aussi d'autre raison qui explique cette

attente en rade qui s'ensuivent. Avant l'entrée de navire en quai, il doit passer par la rade en attendant son tour, il arrive parfois qu'un navire entre en quai pour le déchargement et ne sera pas déchargé à cause d'une panne des équipements ou bien un manque d'équipages, alors si le navire n'est pas déchargé dans la journée, il va engendrer des coûts supplémentaire. C'est dans ce contexte que la règle élaborée par les consultants portuaires dit :

1 jour perdue en quai=3 jour perdue en rade.

Cette règle résume les conséquences engendrées par les problèmes que rencontrent les ports.

***Les équipements de manutention et l'équipage**

L'insuffisance d'outils de manutention notamment les grus portuaire ne permis pas de faire face aux navires nombreux dépourvus de gréements de bord, ajouté à cela le manque d'équipages (voir page 39). Ceux-ci constituent aussi des contraintes pour le développement de transport maritime de marchandise en raison du manque surtout des grus portiques.

***Contrôle douanier et analyse phytosanitaire**

Le contrôle douanier effectué pour les marchandises et l'analyse phytosanitaire de la (viande, produits dangereux,) prend énormément de temps. Le contrôle douanier qui se passe de huit heure à quinze heure, malheureusement n'est pas assurée pour vingt quatre heures alors que le déchargement et le chargement l'est. A titre d'exemple si le scanner effectue en moyenne 20 conteneurs durant la période de travail et qu'il faut passer 40 conteneurs, donc il restera 20 autre à scanner, alors il faut attendre le lendemain et ainsi de suite .Même chose pour l'analyse phytosanitaire qui prend largement de temps, en raison de l'absence d'un laboratoire d'analyse. Un céréaliers prend trois jours de plus en rade à cause de l'analyse des échantillons qui seront transmis à la capital, ensuite envoyé à Bejaia.

***Entreposage réduit**

Le port dispose d'entreposage réduit et étroit, qui ne peut pas faire face au nombre de marchandise embarquées et débarquées. Cela explique l'état de débordement que vit le port.

***L'enlèvement de marchandise par les clients**

Les clients tardent souvent à récupérer leurs marchandises, et par fois ça peut aller jusqu'à une longue durée (un mois).

***Faible tirant d'eau profondeurs**

Les remorqueurs disposés par le port de Bejaia qui sont d'ordre de cinq sont considéré comme étant des faibles tirants d'eau en raison de leurs capacités de poussage (voir tableau suivant), alors que le port de Tanger atlantique (Maroc) se caractérise par des tirants d'eau de **16 ml** pour le canal d'accès , de **14 ml** pour les quais et pour les navires porte-conteneurs et de **12 ml** pour les quais destinés au trafic roulier ;et des équipement pour traiter un trafic de transbordement de 50 000 EVP par an et un poste Hydrocarbure pouvant recevoir des navires de 50 000 tonnes.

Tableau n°12 : Les remorqueurs du port

Désignation	Année de Réception	Longueur	Largeur	Effort de traction
CAP CARBON	2005	28 m	10.59 m	46 Tonnes
CAP SIGLI	2005	29.5 m	11 m	35 Tonnes
SEYBOUSE 3	1972	33.50 m	8.90 m	31 Tonnes
CHELIFF VI	1971	28 m	7.60 m	20 Tonnes
CAP BOUAK II	2006	19.70 m	6.10 m	12 Tonnes

Source : établi par nos soins à partir de données de l'EPB.

Commentaire

À travers ce tableau, nous remarquons que le port de Bejaia dispose de cinq faibles tirants d'eau profondeurs qui ont une capacité de traction faible dont deux sont datés des années soixante-dix.

***La conteneurisation**

L'utilisation des conteneurs dans le transport maritime de marchandise a représenté une révolution qui a complètement modifié l'organisation du transport .Cependant, les besoins en superstructure des marchandises conteneurisées requièrent un investissement très important et, pour de nombreux ports du sud (port de Bejaia), difficile à rentabiliser avec les niveaux actuel de trafic (16% de marché national). Afin de maximiser le profil du transport conteneurisé, il faudra une augmentation des flux de marchandises.

2.2. Les contraintes externes

2.2.1. Les infrastructures routières

Le transport routier de marchandise joue un important rôle car il est le dernier recours de la chaine de transport de marchandise quand celles-ci arrivent au port. C'est pour cela que l'aménagement et la modernisation des routes ont devenu une nécessité absolu afin d'assurer un bon acheminement de marchandise du port au lieu de destination.

Malheureusement, la ville de Bejaia souffre énormément de problèmes concernant les infrastructures routières qui ne sont pas développées et créent beaucoup de circulation. Pour le cas de notre étude, nous avons penché sur le projet de la pénétrante qui relie le port de Bejaia à l'autoroute est ouest .Ce projet qui a été lancé en 2005 tarde toujours à se concrétiser en raison du problème du foncier agricole .Cette pénétrante est d'une importance vitale pour le port essentiellement et surtout la population. La visite du premier ministre le 27 avril 2013 a permet de relancer les travaux et de les faire accélérer en raison du retard cumulé.

Les camions passent beaucoup de temps dans des bouchons de circulation qui ne se terminent jamais, ce temps perdu engendre des coûts supplémentaires. D'après l'entretien paru dans l'édition El Wattan le 25 avril 2013 « le président directeur générale de l'EPB » a estimé que les délais seront réduit d'au moins de 68% , le nombre de camions qui quitte le

port qui est de nombre de 1500 par jour va être à 1800 camions , sans oublier l'apport vital que va apporter cette pénétrante au peuple et à l'économie de la région » , car l'ensemble des activités industrielles et commerciales de la ville de Bejaïa est fortement dépendantes du port qui assure un approvisionnement de marchandise nécessaire au processus de fabrication et à la commercialisation , sachant que l'ensemble des activités est concentré dans la vallée de la Soummam ; la où se trouve les zones d'activités ,et que les camions qui assurent l'acheminement des marchandises du port à ces dernières empruntent cette route souffrent beaucoup. Ce projet va permettre non seulement un soulagement de la part des chauffeurs mais surtout il va réduire les délais d'attentes des camions dans le port, ainsi que le temps de stockage et avoir aussi une meilleure maîtrise de temps à l'intérieur du port.

2.2.2. Les réseaux ferroviaires

Le transport ferroviaire qui procure un acheminement de marchandise par voie ferrées n'est pas très développé au sein de la ville de Bejaia afin de permettre la desserte de marchandise de vrac solides (les céréales) du port aux autres wilayas car il est d'une grande importance, de plus la Société Algérienne de Transport Ferroviaire (SNTF) tarde toujours à faire améliorer ces réseaux. Une création d'une ligne régulière et surtout bien aménagée entre le port de Bejaïa et les autres wilayas s'avère nécessaire afin de diminuer le temps de livraison et surtout de réduire les coûts.

2.2.3. La politique de L'État

L'Algérie a investi uniquement dans les ports pétroliers qui sont en adéquation avec La nature de transport, cependant les ports polyfonctionnels connaissent un retard accablant qui apparaît clairement avec la situation de la conteneurisation avec un taux de 25 % pour l'Algérie, alors que nos voisins enregistrent 30 %, 45 % respectivement pour la Tunisie et le Maroc. L'ensemble des importations de matières nécessaires soit à la fabrication ou bien à la consommation transitent par ces derniers et que notre économie est dépendante de la performance de la chaîne de transport maritime. Ce retard a aggravé la situation des ports polyfonctionnels notamment le transport maritime de marchandise qui n'a pas évolué, face à un monde globalisé. Il est devenu urgence de s'occuper de nos port en encourageant le partenariat public privé qui demeure toujours constant concernant les services portuaires (la

manutention, l'acconnage). Parmi ces ports, il y a le port de Bejaia qui est l'un des principaux ports polyfonctionnels. Afin de pallier le retard, L'Etat s'est engagé dans une phase de modernisation de ce dernier qui a bénéficié en 2006 d'un partenariat entre l'EPB et le groupe SINGAPORIEN PORTEK qui a donné naissance à BMT, mais cela reste toujours au-delà des attentes car les infrastructures portuaires ont besoin d'une réhabilitation ainsi qu'un encouragement de partenariat public privé qui est le seul moyen pour au moins attraper ce retard et développer le transport maritime de marchandise.

Conclusion

Le port de Bejaia continue toujours son efficacité en matière de traitement de marchandises générales, sa position géographique lui procure une rade exceptionnelle qui attire les navires qui sont de plus en plus nombreux. Cette efficacité lui a permis d'être un leader national. Cependant le transport maritime de marchandises à Bejaia souffre toujours, les contraintes internes et externes évoquées précédemment doivent être prises en considération afin de les améliorer et trouver des solutions qui permettront de développer le TMM avec la collaboration de tous les acteurs (L'ETAT, Douane et l'EPB).

Conclusion général

Le transport maritime reste toujours le moyen privilégiés des échanges internationaux vu sa dimension importante en matière de transport de marchandise car il assure un acheminement de grandes quantités sur de longues distances et à moindre coût.

Aujourd'hui, la mondialisation bat son plein, de nouvelles puissances sont apparues et par conséquent le trafic maritime est devenu le mode de transport le plus utilisé dans le monde, il assure 90% des échanges.

Malheureusement, l'Algérie n'a pas su suivre ce développement, à cause de la décadence de l'ensemble de ses ports, surtout les ports polyfonctionnels. Ces derniers se baignent dans plusieurs problèmes et dysfonctionnements qui ont empêché leurs évolutions. C'est pour cela que le transport maritime de marchandise n'est pas assez développé.

Notre stage effectué au sein de l'Entreprise Portuaire de Bejaia nous a permis de mieux évaluer et connaître la situation du transport de marchandise à Bejaia, et surtout de vérifié les hypothèses de départ. Le port de Bejaia qui est un port polyfonctionnel joue un rôle important dans l'économie algérienne vu sa position géographique stratégique. Ce dernier est devenu un leader national ces dernières années en termes de traitement de marchandises générales mais le transport maritime de marchandise à Bejaia connaît plusieurs contraintes internes et externes.

Ainsi, le port de Bejaia occupe une superficie réduite qui empêche l'entrée des grands navires, des entreposages étroits et petits. Ajouter à cela l'attente en rade des navires qui ne cessent d'augmenter, ainsi que le contrôle douanier et l'analyse phytosanitaire qui prend beaucoup de temps.

L'absence d'infrastructures routières et ferroviaires au sein de la ville de Bejaia a accentué la situation que vit le trafic maritime de marchandise. Aussi, ci tous le système portuaire de L'Algérie qui est basé sur une politique de l'Etat qui a investi uniquement dans les ports pétroliers, laissant les autres ports, a encore retardé le développement de transport maritime de marchandise à Bejaia.

Afin d'améliorer le TMM à Bejaia, nous proposons quelques solutions qui pourront être prises en considération dans l'avenir proche :

L'accélération des projets d'extensions lancés dernièrement, faire plus d'investissement concernant les équipements portuaires et doter le port d'un laboratoire d'analyse qui va permettre une réduction de séjour des navires céréaliers.

En plus de ceux-ci, l'Etat doit encourager le partenariat public-privé, assurer un contrôle douanier permanent et surtout améliorer les infrastructures routières et les réseaux ferroviaires qui sont d'une grande importance lors d'arriver de marchandises dans les ports pour permettre une réduction de temps de livraison des marchandises, ainsi qu'une réduction des coûts et des délais de stockage.

Bibliographie

1- Les ouvrages

- CHEVALIER.D et DUPHIL.F Chevalier, (2009), transporter à l'international ,4^{ème} édition, FOUCHER, Paris.
- GHISLAINE.L et HUBERT.M., (2005), management des opérations de commerce international, 7^{ème} édition, Dunob, paris.
- LEGRAND.G, MARTINI.H, (2009/2010), Logistique contrats risque financements, le petit export.
- OULALOU.Touria Zhiri, (2000), Les nouvelles donnees de la politique marocaine des transports, paris, P7.
- PIERRE.B, (1992), le transport maritime, édition, ECONOMICA, Paris.
- Stéphane .C, (2007), le contrat international ,3^{ème} édition, VUIBERT, Paris.

2-les Mémoires

- DAGMOUNE.O, MESSAOUDENE.S, (2008), l'escale d'un navire commercial, mémoire de fin formation, institut national spécialisé dans la formation professionnelle de Bejaia.
- HADI ABDERRAHMANE.S, Étude de l'interaction d'un rideau de palplanches avec le sol de fondation pour les ouvrages portuaires, mémoire de magister, Université de mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou
- KHERBACH.S, (2012), Essai d'analyse de la perception du rôle des terminaux portuaire à conteneurs dans le développement local, mémoire de fin d'étude, Université de Bejaia.
Mémoire de fin de cycle, université de Bejaia.
- MEROUG.S, (2005), la place du transport maritime de marchandise de développement économique, mémoire de magister, sciences économiques, université de Bejaia.
- ZAIDI.H, (2007/2008), La place du transport maritime de marchandises dans le commerce,

3-Documents et rapports

- Bejaia port info, N°75, octobre, novembre, décembre 2011.
- Bulletin n°50, avril 2002, centre d'étude des transports pour la méditerranée occidentale.

- Bulletin n°76, octobre, novembre, décembre, 2011 ; Bejaia port info, département de marketing.
- Le bulletin d'information du port de Bejaia, N°72, juin 2010.
- Les notes du plan bleu ,N°14, environnement et développement en méditerranée mars 2010.,
- Ministère des Finances Direction Générale des Douanes, annuaire statistique 2012.
- SETTIL.M, MOHAMED-CHERIF.Z et DUCRUET.(2011),Revue n°16,les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe, méditerranée 2011.

4-Site internet

http://www.logistiqueconseil.org/transport_maritime.htm

<http://www.cairn.info/revue-etudes-2010-3-page-307.htm>

<http://mediterranee.revues.org>

<http://www.lemaghrebdz.com>

<http://www.elmoudjahid/fr /actualités/36063>

5- La presse

- Revu de presse, « la question portuaire en Algérie, forum des chefs entrepreneurs, 13/02/2013.
- Revu de presse APS, mercredi 20 février 2013.
- El Wattan, 25 avril 2013.