

REMERCIEMENTS

Nos remerciements vont d'abord au Bon Dieu le tout puissant.

Nous remercions ensuite, notre encadreur M^r MERZOUG pour ses conseils et sa sympathie.

Nous voudrions aussi remercier M^{me} LAHLAH, Mr BELHOCINE ainsi que M^r MADI et tout le personnel de L'EPB pour leur aide si appréciable.

Enfin, nous tenons à exprimer notre gratitude à l'ensemble des personnes qui de près ou de loin nous ont aidé ou encouragé.

Souad et Leila.

Dédicaces

Nous dédions ce travail :

À nos chers parents,

À nos familles

Et à toutes nos chères amies.

Souad et Leila

AdM : Autoroute de la Mer

BAF: Bunker Adjustment Factor.

BBA: Bordj Bou Arraredj

BMT: Bejaia Mediterranean Terminal

CAF: Cout, Assurance Fret

CE : Commission Européenne

CMA: Code Maritime Algérien

CMA-CGM: Compagnie Maritime d’Affrètement-Compagnie Générale Maritime

CNAN: Compagnie National Algérienne de Navigation

DPW: Dubaï Port World

EDI : Échange de Données Informatisé

EPAL: Entreprise Portuaire Alger

EPB: Entreprise Portuaire Bejaia

EVP: Équivalent Vingt Pieds

IATA : International Air Transport Association

IMDG : International Maritime Dangerous Goods.

ISO: International Standardisation Organisation ou en français organisation internationale de normalisation

ISPS: International Ship and Port facility Security

MEDA: Méditerranéen

Meda-Mos: Mediterranean Motorways Of the Sea

Indexe des abréviations

NTIC: Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication

OMI-FAL : Organisation Maritime Internationale –**FAL :** convention en facilitation of international maritime trafic

PORTEK: société portuaire Singapourienne

QHSE: Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement

RORO: Roll On / Roll Off

RTE-T : Réseau transeuropéen des transports alternatifs

SAC: Service d'Attention au Client

SNTF : Société National de Transport Ferroviaire

SPA: Société Par Action

TIR : Transit International Routier

TMCD : Transport Maritime de Courte Distance

TPL: Tonne de Port en Lourd

UE : Union Européen

UPM : Union Pour la Méditerranée

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre I : Présentation du transport maritime de marchandise	
Introduction.....	4
Section 1 : Généralités sur le transport maritime.....	4
Section 2 : Le transport maritime en méditerranée.....	14
Section 3 : Le transport maritime en Algérie et accord d'association avec l'UE.....	20
Conclusion	26
Chapitre II : Les autoroutes de la mer en méditerranée	
Introduction.....	27
Section 1 : Concept et projet des autoroutes de la mer.....	27
Section 2 : Apparition des autoroutes de la mer euro-méditerranéennes.....	35
Conclusion.....	43
Chapitre III : Les autoroutes de la mer en Algérie : cas du port de Bejaia	
Introduction.....	44
Section 1 : Présentation globale de l'organisme d'accueil.....	45
Section 2 : Présentation du projet pilote AdM (Bejaia-Marseille-Barcelone).....	50
Section 3 : Contraintes et opportunités de la mise en place d'AdM.....	59
Section 4 : Évolutions des prestations de services durant et après 2013.....	63
Conclusion.....	67
Conclusion générale.....	68
Bibliographie.....	70
Lexique	73
Listes des tableaux et figures	76
Tables de matières.....	77

Introduction générale

Introduction générale

La fin du XX^{ème} 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, omettant souvent de préciser que la maritimisation est un serviteur de commerce international qui facilite et contribue à l'intensification des échanges.

La mer méditerranée est un espace traditionnel d'échanges entre les pays riverains, mais également entre les espaces géopolitiques auxquels ils appartiennent ; Europe, Maghreb, Machrek et le reste du monde.

Dans ce contexte, alors que se développent les initiatives pour renforcer l'intégration méditerranéenne comme l'union pour la méditerranée (UPM), notamment dans le transport maritime comme acteur d'un développement durable de la région.

Les ports du bassin méditerranéen de l'ère moderne, ont connu une croissance maritime ; les innovations technologiques (la conteneurisation, les nouvelles techniques de l'information, la vitesse des navires,) et la volonté d'expansion des entreprises et des nations ont des conséquences dans le domaine des transports. L'essor du transport intermodal n'est pas le moindre. Le transport de bout en bout est une chaîne qui réunit plusieurs acteurs et dans lequel se déroulent plusieurs transactions. Ce service de pré et post acheminement se caractérise par la complexité de sa coordination, car l'exigence du service encourage les compagnies et les organisations à chercher des formes plus avantageuses pour l'acheminement fiable et efficace des marchandises en quantité et volume considérable, d'où le concept d'autoroute de la mer, qui « désigne une offre de transport international de porte à porte. Il requiert des liaisons maritimes régulières et performantes et la mise en place d'une organisation efficace de la part des ports

¹ CYRILLE P.Coutansais, « *transport maritime entre globalisation et développement durable* », étude n°4123, Paris, Mars 2010, page 307.

associés »², et qui répond à des priorités majeures, concernant la possibilité d'un important report modal.

L'Algérie est un pays Nord africain, qui fait partie du monde arabe et du Maghreb Arabe, sa situation économique lui attribue le statut d'un pays en développement. De cela, et du fait que l'Algérie appartient à la zone méditerranéenne qui a été la scène de plusieurs initiatives de coopérations.

L'Algérie dispose d'une façade maritime de 1200 kilomètres, et la quasi totalité de son commerce extérieur emprunte la voie maritime et l'Europe est son principal partenaire, notamment l'Europe du sud. En 2006 un port algérien (Bejaïa) a été désigné structure pilote dans le cadre de la participation algérienne à la mise en œuvre du réseau méditerranéen des autoroutes de la mer.

Afin de démontrer le rôle des Autoroutes de la mer, plus couramment appelées « AdM », et les freins qui empêchent leur concrétisation, nous avons choisis en l'occurrence « L'Entreprise Portuaire de Bejaïa ». Ce qui nous permettra de répondre de façon plus concrète à notre problématique qui est la suivante : « pourquoi le projet d'autoroute de la mer tarde t'il à se concrétiser à Bejaïa » ?

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

- Qu'est ce que les AdM et quelle est leur importance ?
- Quels sont les obstacles qui empêchent l'aboutissement de projet d'autoroute de la mer à Bejaïa ?

Pour cerner notre thème et répondre à cette problématique citée initialement nous avons supposés comme probable réponse les hypothèses ci-dessus en se référant aux études antérieures qui ont été faites, notamment les revues méditerranéennes.

Hypothèse 1: La difficulté de réduire la durée de séjour des marchandises dans les ports dues aux procédures et pratiques actuelles.

² Fatima Zohra Mohamed-Cherif (2012), « *les liaisons maritime de l'Algérie dans l'espace euro-méditerranéen : réalités et perspectives* ». P 93

Introduction générale

Hypothèse 2 : Difficulté de passage à des procédures "zéro papier", par l'informatisation des documents relatifs aux navires et la reconnaissance des documents comme des signatures électroniques ;

Hypothèse 3 : les infrastructures ferroviaires et routières insuffisantes bloquent l'acheminement des marchandises du port à son arrière pays.

Le but de cette étude est avant tout d'apporter des éléments de réponse à notre problématique, mais aussi de donner une idée générale sur le concept des autoroutes de la mer, ainsi que le transport maritime de marchandise.

La nature de notre thème de recherche exige de nous de suivre une démarche basée sur une recherche documentaire et une consultation de plusieurs ouvrages, revues relatives au transport maritime, les échanges de marchandises et les autoroutes de la mer, cette étape s'est traduite par la rédaction du premier et deuxième chapitres.

Par ailleurs, une collecte d'information à travers les documents recueillis au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia, ainsi que des entretiens et des contacts directs que nous avons effectué avec des cadres responsables de l'EPB, nous ont permis d'élaborer le troisième chapitre.

A cet effet, nous avons opté pour un plan de travail qui se compose de trois chapitres. Le premier chapitre est consacré au transport maritime de marchandise, dans lequel nous présenterons le transport maritime de marchandise, ainsi que les échanges de marchandises en méditerranée et en Algérie. Dans le deuxième chapitre, nous aborderons le concept des autoroutes de la mer, ainsi que leur apparition dans la zone méditerranéenne.

Enfin, nous consacrerons le troisième chapitre à l'étude de projet pilote AdM pour le port de Bejaia où nous allons citer les différentes contraintes qui freinent le développement de ce projet à Bejaia.

Chapitre I

Présentation du transport maritime de marchandises

Introduction

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des personnes par voie maritime, c'est le mode de transport le plus utilisé dans les échanges commerciaux, 90% de ces échanges se font par voie maritime, il est également un moyen d'acheminement peu coûteux, Il contribue à l'accélération des relations commerciales entre les pays.

Ce chapitre est développé en trois sections. La première section portera les généralités sur le transport maritime. La seconde est réservée au transport maritime de marchandises et les accords d'association en méditerranée.

Enfin, la troisième est consacrée au transport maritime en Algérie et sa coopération avec l'union européen.

Section 1 : Généralités sur le transport maritime

Le transport maritime de marchandises occupe une part de plus en plus importante dans les échanges entre les pays, et qui est adapté à la fois pour l'acheminement de marchandises en grande masse sur de longues distances, et ainsi le mode de transport le plus utilisé et le moins coûteux.

1.1 L'importance du transport maritime

Le transport maritime est le moyen le plus sollicité au monde, et un mode de transport clé pour le commerce extérieur, ce mode de transport utilisé pour le transit international des marchandises. 90% des marchandises transportés par voie maritime, il est aussi le transport le moins consommateur d'énergie. L'importance que détient ce mode de transport réside dans ces caractéristiques économiques suivantes¹ :

- Le transport maritime est une industrie de très forte intensité et de capacité puisque il exige la combinaison de facteur de production où l'apport du facteur capital est largement supérieur à celui du facteur travail ;
- Le transport maritime est un constat qui est marqué avec la tendance au gigantisme et à la spécialisation des navires qui induit l'accroissement des investissements.

Vu l'importance qu'il joue, le transport maritime est séparé en trois grandes catégories de navires.

¹ ALI Wassila, BAAR Djamila « l'interaction entre le commerce extérieur et le transport maritime, étude de cas : EPB », mémoire de fin d'étude université Abderrahmane Mira Bejaia. Promotion 2009

Un navire est défini par l'art. 13 comme : « tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, où affecté à une telle navigation ».²

Ensuite chaque catégorie de marchandises peut être associée à un type de navires, dont on distingue trois types de services ³:

➤ **Le navire de tramping (navire de service général)**

Dans ce type de navire, l'armateur de tramping est un transporteur, un financier et parfois un spéculateur, qui prend des dispositions d'achat et de vente, ou d'affrètement de navires en fonction de l'état des marchés concernés.

La demande de transport en tramping est organisée à la demande en termes d'un contrat d'affrètement de navire portant le nom charte-partie. Cette dernière est négociée librement entre le détenteur du navire et l'affréteur qui est l'expéditeur, ou le réceptionnaire de la cargaison⁴.

Le tramping prend plusieurs formes :

- l'affréteur coque nue : loueur du navire sans équipage ;
- l'affréteur à temps : loueur du navire avec équipage et armé ;
- l'affréteur au voyage : utilisateur du navire pour un trajet déterminé.

➤ **Les navires de lignes régulières (navire de marchandises générales)**

Selon P. BOUCHET « l'armateur de lignes régulières cherche la régularité du voyage, la qualité, la fréquence ».

L'armateur de ligne régulière a des agences qui le représentent à l'étranger et collecte le fret c'est-à-dire cherche à remplir ses navires lors de leurs passages réguliers dans les ports, et à adapter la demande à l'offre.

Les navires de lignes régulières peuvent transporter différentes marchandises tel que les espaces réfrigérés, les citernes pour liquides, et les espaces pour les véhicules routiers. Ces navires sont équipés des moyens de chargement et de déchargement utilisables pour les marchandises les plus lourdes.

² Art 13 du code maritime algérien, P 10

³ BOUCHET Pierre (1992). « *Transport maritime* », Economica Paris. P 81-82

⁴ HALHAL, Saïd, « *le rôle de la conteneurisation dans le développement du transport maritime en Algérie* », mémoire de master. Université de Bejaia, promotion 2012-2013. P 06

➤ Les navires spécialisés⁵

Ces types de navires ont pris une importance marquée par le développement de certains trafics comme celui du pétrole et les nouvelles possibilités présentées par le progrès technique à certain trafics. On peut distinguer cinq navires spécialisés selon la catégorie de marchandises :

- Les pétroliers : pour satisfaire la croissance de la demande de pétrole, les navires les plus volumineux qui portent une quantité considérable qui peut aller de 20000 à 500000 TPL⁶, ces navires comprennent des citernes et des réservoirs d'expansion pour permettre la dilatation du liquide par la chaleur.
- Le porte-conteneurs : celui-ci étant défini comme un compartiment clos et permanent, il est lié au succès de la technique de conteneurisation qui s'étend à un nombre de plus en plus grand de marchandises et dépasse toutes les prévisions.
- Les navires rouliers (RO/RO) : ces navires permettent un chargement à l'horizontale puisque équipés de rampes arrières ou latérales, ils permettent un roulage direct (camion) ou indirect (conteneurs) chargés à l'aide de chariots roulants ou « remorque esclave » pour les colis lourds ou encombrants ;
- Les porte-barges : sont réservés pour le transport fluviomaritime (ils combinent le transport maritime et fluvial) qui permettent de charger à bord des barges ou des péniches, les navires chargent entre 150 et 200 barges ;
- Les transports de gaz naturel (GNL) ou de pétrole (GPL) : le gaz refroidi à -16° et transporté dans une dizaine de cuves incorporées aux navires qui ont une capacité de plus de 100000 m³ pour les plus gros.

1.2 Le contrat de transport maritime

« Le contrat de transport est conclu entre le transporteur et le chargeur qui représente la marchandise. Le chargeur qu'il soit l'expéditeur réel de la marchandise ou son représentant, le transitaire, selon le contrat de vente »⁷.

Le contrat de transport maritime comprend des obligations respectives de ses parties représentées dans le tableau ci-dessus.

⁵ BOUCHET Pierre. Op.cit. P 82

⁶ TPL : Tonne de Port en Lourd

⁷ PASCO Corine. (2002), « Commerce international », DUNOD 4^{ème} Edition, Paris. P 75

Tableau N° 01 : le contrat de transport maritime (convention de Bruxelles et protocole ; loi maritime française du 18 juin 1966)

Obligation du chargeur	Obligation du transporteur
<ul style="list-style-type: none"> - Déclaration écrite (sous forme de note de chargement ou instructions d'expéditions) des marchandises transportées (marques, nombre, nature, etc.) ; - Marquages des colis avec indication du poids (de façon très lisible), numéro du colis, port de destination, identification de destinataire. - Emballage suffisant pour protéger la marchandise durant le transport et les manutentions portuaires. - Calage et arrimage à l'intérieur des conteneurs 	<ul style="list-style-type: none"> - Émission du connaissement ; - Mise en état de navigation du navire, compte tenu du voyage à effectuer et des marchandises à transporter ; - Prise en charge de la marchandise ; - Chargement et opérations de calage et arrimage à bord, puis transport, de façon appropriée ; - Transbordement en cas d'empêchement de poursuivre le voyage ; - Avis d'arrivée au destinataire de la marchandise et déchargement ; - Livraison de la marchandise

Source : Ghislaine Legrand & Huber Martini. (2008), « *gestion des opérations import-export* », DUNOND, Paris. P 38

La prise en charge de l'expédition peut être attestée par un billet de bord. Elle détermine le point de départ de la responsabilité du transporteur celle-ci s'éteint lors de la remise de la marchandise au destinataire ou au porteur du connaissement.

On distingue également le contrat d'affrètement par lequel une personne, le fréteur, moyennant un prix, aussi appelé fret, s'engage à mettre à la disposition d'une personne, l'affréteur, tout ou partie d'un navire, en vue de le faire naviguer⁸.

1.3 Les principaux documents de transport maritime

Les marchandises expédiées d'un pays à un autre peuvent faire l'objet d'un transport maritime, afin de réaliser les échanges au-delà des frontières géographiques, ce mode de

⁸ TAKORABT Zakaria, ZEGGANE Mourad, « *effet de la démonopolisation des services maritimes sur la CNAN : cas des services maritimes au port de Bejaia* », mémoire de master. Université Abderrahmane Mira Bejaia. Promotion 2014-2015. P 16

transport nécessite un nombre important de documents tels que, la lettre de transport maritime (LTM), le connaissement maritime et la charte partie.

1.3.1 La lettre de transport maritime (L.T.M)⁹

En anglais (sea way bill), la lettre de transport maritime n'est pas un acte de possession. Elle constitue uniquement le contrat de transport passé entre le chargeur et la compagnie maritime et présente le reçu de la marchandise. Comme telle, elle se compare de préférence à la lettre de voiture internationale (CMR) et la lettre de transport aérien (LTA) : elle n'est, en effet, pas négociable.

Ce document a été mis au point pour permettre au chargeur d'en communiquer les éléments au destinataire par télématique dès le chargement de la marchandise afin que ce dernier puisse immédiatement prendre toutes les dispositions nécessaires pour effectuer le dédouanement et la réception.

1.3.2 Le connaissement maritime

Ce document de transport n'est pas indispensable à la formation de contrat. Cependant le connaissement ou (bill of lading B/L) « est un titre " négociable " il " représente " la marchandise dont il porte la description, et permet d'en transférer la propriété. Il constitue également la preuve de contrat »¹⁰. C'est un document obligatoire émis exclusivement dans le mode de transport par mer, il est demandé par les autorités douanières dans chaque port où le navire fait escale.

Le connaissement peut être¹¹ :

- **À ordre** : c'est le cas le plus utilisé en particulier dans le cadre du crédit documentaire, il est donc transmissible par endossement ;
- **À personne dénommée** : dans ce cas le document devient non négociable (rare) ;
- **On board** : il atteste le chargement effectif de la marchandise à la date de signature ;
- **Reçu par embarquement** : il atteste la prise en charge de la marchandise et non l'expédition définitive ;
- **Net de réserves** : il certifie la prise en charge de la marchandise en bon état apparent ;

⁹ DAMIEN Marie-Madeleine. (2001), «*transport et logistique* », DUNOD, Paris. P 284

¹⁰ Ghislaine Legrand & Huber Martini. (2008), «*Gestion des opérations Import-export* », DUNOD, Paris. P 38

¹¹ PASCO Corinne. (2006), «*commerce international* », DUNOD 6^{ème} Edition, Paris. P 75

- **Surchargé** : des réserves portées par la compagnie sur la quantité ou l'état des marchandises chargées atténuent la responsabilité du transporteur.

De nombreux contrats d'affrètement (charte-partie) stipulent que les connaissements doivent être signés sans aucune remarque, il appartient alors au transporteur de refuser la prise en charge (l'embarquement) de cette cargaison qui, étant donné son état ne lui permettrait pas de signer le connaissement sans les réserves appropriées. Les possibles lettres d'indemnités présentées par le chargeur pour pallier ce problème ne devraient en aucun cas être acceptés sous peine de complicité de fraude.

1.3.3 La charte partie (charter-party)

« Il s'agit d'un document qui est émis lors de l'affrètement d'un navire pour le transport de marchandises. La charte partie définit les conditions contractuelles de l'accord. »¹²

Ce document intervient dans le cadre d'un contrat d'affrètement (location d'un moyen de transport pour un voyage, ou pour une période donnée par le chargeur) en transport maritime. Elle énumère les obligations de chacune des parties.

1.4 La tarification du transport maritime

Les tarifs de transport maritime sont établis par les conférences (groupements privés d'armateurs), pour leurs membres pour les lignes maritimes régulières, ainsi il existe des compagnies non-membres des conférences ou de l'IATA (les outsiders), qui sont libres de leurs tarifs.

Les règles de tarification tiennent compte de¹³ :

- La nature de la marchandise ;
- La masse de l'expédition ;
- Le volume de l'expédition ;
- Le trajet.

Le transport maritime offre trois types d'expéditions présentés dans le tableau suivant :

¹² MOISE, Donald Dailly. (2013), « *Logistique et transport international de marchandises* », 1^{re} édition, Paris. P 564

¹³ PASCO Corine. (1999), « *commerce international* », DUNOD 2^{ème} Edition, Paris. P 63- 64

Tableau n° 02 : les types d'expéditions offerts par le transport maritime

Transporter en conventionnel (marchandise non conteneurisée)	Transporter en conteneur complet	Transporter en groupage
Emballage renforcé et marquage des caisses.	Conteneur emporté par l'expéditeur ou par un intervenant spécialisé, moins de risques pour la marchandise. Cela veut dire que les marchandises voyagent seules, dans une boîte en acier fermée. Il est possible de charger en vrac le fret pour optimiser l'espace complet du conteneur.	Conteneur emporté par le transitaire.

Source : Ghislaine Legrand & Huber Martini. (2010), « *commerce international* », 3^{ème} Edition, DUNOD, Paris, 2010. P 109

Le taux de fret est appliqué à l'unité de taxation ou UP, **unité payante (tonne ou m³ à l'avantage de navire)**.

Ce taux de fret comprend des frais de manutention selon les liners terms (ou conditions de lignes adoptées par le port ou la compagnie de navigation).

Au fret de base s'ajoutent des **correctifs permanents** (colis lourds, droits de port, de quai ou de bassin...) et des **correctifs conjoncturels** : BAF (Bunker ajustement factor ou surtaxe combustible), CAF (currency adjustment factor, ou surtaxe monétaire). Des **ristournes** de fidélité peuvent être octroyées à certains chargeurs en fonction de la régularité ou l'importance des envois.

Pour les envois en conteneur soit, on établit le tarif à la tonne avec un minimum de perception, sans tenir compte du volume, soit, pour des **conteneurs complets**, on applique un **forfait (à la boîte)**, incluant suivant les cas les frais de location, d'empotage ou de

dépotage, de mise à disposition et d'approche à la charge de l'armateur (carrier haulage), ou du chargeur (marchant haulage), les frais d'embarquement (CSC : container service charge).

1.5 Les intervenants dans la chaîne de transport maritime

Le caractère international du transport maritime nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs et les chargeurs. Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées sont représentés comme suite :

1.5.1 Le transitaire portuaire ou maritime

Le transitaire maritime effectue la relation entre le client et la douane, c'est un prestataire de service agréé par l'État. Il est chargé ainsi d'effectuer pour la marchandise un certain nombre d'opérations : les formalités douanières, la réservation de fret auprès du transporteur, la rédaction de connaissements, le groupage, le dégroupage, la reconnaissance et le pesage de la marchandise...etc.

Le transitaire, peut être :

- Un simple **mandataire**, soumis exclusivement à une obligation de moyens.
- Un **commissionnaire**, dans ce cas il a entière la liberté de concevoir la solution de transport la plus appropriée, le choix des modes de transport, et des transporteurs et de négocier les contrats de ces derniers.

Il est, en contre partie, astreint à une obligation de résultat. En effet, les personnels portuaires intègrent fréquemment plusieurs fonctions : un transitaire aura une activité de stockage et de manutention¹⁴.

1.5.2 Le consignataire de la cargaison

Selon le code maritime algérien, « le consignataire maritime est toute personne physique ou moral qui, en vertu d'un mandat qui ayant droit sur la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires »¹⁵.

¹⁴ MOISE Donald Dailly. (2013), « *Logistique et transport international de marchandises* », 1^{re} édition, Paris. P 92

¹⁵ Art 621 du code maritime Algérien. P 169

Juridiquement, l'intervention d'un consignataire de cargaison est très importante, car elle libère le transporteur de sa responsabilité à l'instant où il lui livre la marchandise. En revanche, dans le cas où l'état et la quantité de la marchandise ne répondent pas aux indications du connaissement ou d'autres documents de transport, le consignataire doit émettre contre le transporteur ou son représentant, les réserves au moment de la livraison de la marchandise.

1.5.3 Le consignataire du navire

Le Code Maritime Algérien (CMA), dans son art.609 définit le consignataire du navire, comme « toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port. Il a tout pouvoir pour négocier les contrats de transport, coter, recruter et encaisser éventuellement les frets, émettre et signer les connaissements correspondants, assurer la logistique des conteneurs et négocier éventuellement tout contrats relatifs aux opérations annexes »¹⁶.

La mission de consignataire du navire consiste à : réceptionner la marchandise de la part des chargeurs, recruter le fret, assister le navire lors de l'escale, aviser la clientèle de l'arrivée de la marchandise, établir et échanger les connaissements, établir les manifestes comptables et cargo.

1.5.4 Le manutentionnaire (acconier)

L'activité de manutentionnaire consiste à charger et à décharger des marchandises des cales de navire à quai, par l'emploi d'une main-d'œuvre appelée « dockers » et des équipements de plus en plus modernes. Il est désigné sous le nom d'acconier, notamment dans les ports méditerranéens, pour les diverses fonctions qu'il accomplit en même temps (recevoir, garder et livrer les marchandises...)¹⁷.

1.5.5 Le courtier maritime

C'est un professionnel qui s'entremet entre deux entreprises, soit pour acheter/vendre un navire neuf ou un navire d'occasion (entre deux armateurs), soit pour la location

¹⁶ Art 609 du nouveau code maritime algérien. P 36

¹⁷ MERZOUG Slimane, « *la place de transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia* », thèse magistère, université de Bejaia, promotion 2005. P 19

(affrètement) d'un navire entre celui qui a une marchandise à transporter et celui qui possède le navire susceptible de répondre à cette demande.

Il rapproche les parties, mais les aides aussi dans la négociation, dans la conclusion du contrat et même dans la suite de l'exécution du contrat.

« Il existe différentes catégories de courtiers : les courtiers de fret, les courtiers maritimes, les courtiers de vente de navires et d'affrètement maritime, les courtiers d'assurance maritime »¹⁸.

1.5.6 La douane

Il s'agit des services administratifs chargés de contrôler les importations et les exportations qui transitent dans le port. Ils sont habilités à lever des taxes et des droits et à appliquer les lois relatives aux échanges internationaux¹⁹.

1.5.7 Le transporteur

C'est le propriétaire de la compagnie de transport maritime, il est engagé de la part de l'expéditeur pour transporter et livrer une marchandise en un lieu spécifié de plus il est chargé de mettre le navire en état de navigation, de l'armer, de l'équiper et de l'approvisionner²⁰.

1.5.8 Le chargeur

Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissance. Son rôle consiste à :

- Préparer la marchandise ;
- Prospector un navire ;
- Déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.

1.5.9 L'armateur

L'art.572 du code maritime Algérien considère l'armateur comme toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire²¹. Pour maintenir à flot son entreprise il est en relation avec de nombreux autres intervenants :

- les transitaires ou commissionnaires qui sont des intermédiaires, ou mandataires, entre les chargeurs des marchandises ;

¹⁸ BOUCHET Pierre (1992). « *Transport maritime* », Economica, Paris. P 65

¹⁹ DAMIEN Marie-Madeleine. (2001), « *transport et logistique* », DUNOD, Paris. P 175

²⁰ Ibid., P 430

²¹ Art. 572 du nouveau code maritime algérien

- les manutentionnaires qui effectuent les opérations portuaires ;
- les sociétés de remorquages, de pilotages ;
- les assureurs maritimes qui assurent le navire, la cargaison et qui assument les responsabilités en cas d'accidents.

Section 2 : Le transport maritime de marchandise en méditerranée

En matière de trafic de marchandises, la mer méditerranée peut être considérée comme une mer intérieure à travers laquelle les pays riverains développent leurs échanges et également comme une des principales routes maritimes du commerce international par laquelle transitent près du tiers des échanges mondiaux, elle compte ainsi plus de 600 ports et terminaux commerciaux d'échanges.

2.1 Les principaux ports de la méditerranée

Si l'on regarde la localisation des 12 plus grands ports de la méditerranée, seuls 3 sur 12 de ces ports sont situés au Sud tels : Arzew-Béthouya, port Algérien spécialisé dans les hydrocarbures, par la suite, Izmir, situé dans la région urbaine d'Istanbul, et Alexandrie. Le tableau ci-après distingue les principaux ports de la méditerranée.

Tableau n° 03 : les 12 plus grands ports de la méditerranée en tonnage en 2010 (million de tonnes).

Port	(En Million de tonne)
Marseille	88.20
Algesiras	53.26
Arzew-Bethouya	61.75
Izmir	54.57
Gènes	50.70
Alexandrie-ed dekeila	49.25
Trieste	47.42
Barcelone	42.88
Giao Tauro	35.40
Tarente	34.80
Tarragone	32.77

Source : synthèse du rapport, atlas des villes portuaires du sud et de l'Est de la méditerranée, Marseille, octobre 2013. P 6

Le trafic transitant par les ports du Sud et de l'Est de la méditerranée ne représente que 30% du trafic, contre 70% transitant par les ports du Nord, cette dichotomie se retrouve également dans le segment des conteneurs (71% de ces trafics concernant les ports méditerranéen de l'Europe). Le tableau ci-après représente les principaux ports à conteneurs en méditerranée.

Tableau n°04 : les 20 grands ports à conteneurs de la méditerranée en millions d'EVP en 2010

Port	Trafic transitant (en million de tonne)
Valence (Espagne)	4.21
Port Saïd (Égypte)	3.48
Giao Tauro (Italie)	2.85
Algésiras (Espagne)	2.81
Ambarli (Turquie)	2.54
Malte	2.37
Tanger Med (Maroc)	2.06
Barcelone (Espagne)	1.95
Gènes (Italie)	1.76
Le Pirée (Grèce)	1.68
Alexandrie (Égypte)	1.33
La Spézia (Italie)	1.32
Haïfa (Israël)	1.26
Damiette (Égypte)	1.05
Mersin (Turquie)	1.02
Ashdod (Liban)	1.02
Marseille (France)	0.95
Beyrouth (Liban)	0.95
Casablanca (Maroc)	0.77
Izmir (Turquie)	0.72

Source : synthèse du rapport, Atlas des villes portuaires du Sud et de l'Est de la méditerranée, Marseille, octobre 2013, p 7.

Ce déséquilibre est encore plus prégnant si on ne prend en compte que la rive Sud, la Turquie étant a bien des égards dans une situation intermédiaire.

Le trafic conteneurs demeure plus important en méditerranée orientale qu'au Maghreb, malgré l'arrivée de Tanger Med.

2.2 Les produits échangés entre les pays de la méditerranée

La méditerranée, route de passage du commerce mondial qui transite par le canal de Suez, Gibraltar, et le Bosphore, c'est une zone où le trafic maritime est le plus dense. Elle a la particularité d'être un lieu de chargement et de déchargement, mais également de transbordement et de transit. Elle reçoit tous types de marchandises, notamment les produits énergétiques et des produits hors vrac.

2.2.1 Le vrac liquide

Le vrac liquide comprend le pétrole brute, le gaz, les produits raffinés, l'acide phosphorique, les produits chimiques, transportés en tankers. Le vrac liquide constitue « 82% du commerce maritime de l'Algérie qui possède les grands terminaux pétroliers dans la région (Bethouya, Skikda, Arzew), suivie par la Libye et la Syrie (56% du commerce maritime concentre sur le port de Baniyas), le vrac liquide aussi est prédominant en Turquie avec 58 millions de tonnes, soit 39% du tonnage total traité dans les ports turcs contre 27% pour le vrac solide »²².

2.2.2 Le vrac solides

Le vrac solides comprenant entre autres les granulats, engrais, les céréales, énergétiques (le charbon et coke), transportés en bateau vraquier. « Le Maroc est parmi les pays de la méditerranée où le vrac solide représente une part importante dans le trafic maritime, sous forme d'engrais et de céréale, l'essentiel du trafic est traité par les ports, Tanger et Nador, en particulier Marseille-Fos qui connaissent aussi un fort déséquilibre vers les vrac liquides et solides. »²³

2.2.3 Marchandises diverses²⁴

Les Marchandises diverses échangées entre les pays méditerranéens comprennent globalement les véhicules, matériel de transport, matériel agricole, machines, appareils et pièces, cuir et textiles. Elles sont transportées soit en conteneurs soit dans des camions embarqués sur des rouliers ou RO-RO (roll-on / roll off), toute fois les conteneurs

²² Synthèse du rapport, Atlas des villes portuaires du sud et de l'est de la méditerranée, Marseille, octobre 2013. P 18

²³ Ibid. p 22

²⁴ Ibid. P 23

constituent le moyen le plus dominants dans le monde avec 25% du tonnage, même si que le reliait peut transporter des produits à forte valeur ajoutée (exemple : de l'aéronautique entre Naples, Tanger, Tunisie et Saint-Nazaire (airbus)). Mais aussi le RO-RO (roulier) joue un rôle important parce qu'il demeure adapté aux courtes et moyennes distances, d'où les politiques mises en œuvre par l'union européenne en faveur des autoroutes de la mer.

2.3 Les échanges maritimes entre les pays de la méditerranée

Plus de 90% du commerce international s'effectue par voie maritime. La mer méditerranéenne se dresse au rang des premiers espaces de navigation du globe. Les flux intra-méditerranéen pèsent pour moins d'un quart du trafic méditerranéen total, largement dominé par les flux internationaux. Les grands axes maritimes sont avant tous fréquentés par les pétroliers (qui acheminent le brut en provenance de l'est de la mer noire, du nord de l'Égypte, ou encore du Golfe presque via le canal de Suez), et par les porte-conteneurs²⁵.

Bien que la mer méditerranée reçoit toutes catégories de marchandises, les produits énergétiques et marchandises hors vrac (les plus souvent transportées par conteneurs), représentent tout de même respectivement 24% et 36% des volumes totaux. La méditerranée, compte aussi plus de 600 ports et terminaux commerciaux, dont près de la moitié en Grèce et en Italie. En effet les principaux pays participant à l'échange sont : Espagne, Grèce, France, Turquie, Algérie, Maroc ... etc.

Les pays du Maghreb (L'Algérie, le Maroc et la Tunisie) qui présentent une faiblesse du commerce persiste qu'est dû à la nature du système productif, la dépendance de l'Algérie aux hydrocarbures dans ses exportations, le Maroc à l'égard de phosphate et la Tunisie avec les services touristiques. Tandis que le principal partenaire commercial des pays magrébin est l'union européenne notamment (la France, l'Italie, et l'Espagne). Le tableau ci-dessus démontre les principaux pays participants à l'échange.

²⁵ PHILIPPE Vallouis, « *Les transports maritimes de marchandises en méditerranée* », les cahiers du plan bleu 7, Valbonne, France, Mai 2010. P 11

Tableau n°05 : Les principaux pays méditerranéens participants aux échanges selon différents catégories des vracs, en 2014

Unité : tonne

Pays	Vrac liquide	Vrac solide	Marchandise générales	Hydrocarbures	Total
Algérie			14252	1192138	1206390
Maroc		17297	29953	-	47050
Tunisie	-	-	-	-	-
Total pays de l'UMA	-	17097	29953	-	47050
Égypte	-	-	318	-	318
Total pays arabes			318		318
Espagne	33391	6600	802618	30992	873601
France	-	871020	754182	-	1625202
Grèce	-	-	256872	-	256872
Italie	3130	-	591900	-	595030
Malte	-	-	587931	-	587931
Total Pays de l'UE	36521	877620	2993503	30992	3938636
Turquie	-	-	10595	-	10595
Pays hors UE	-	-	10595	-	10595
Total	36521	1789434	3034369	1223130	3996599

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

Afin de faciliter les échanges entre les pays Maghrébins et les pays de l'union européenne, l'Europe veut soutenir le développement portuaire au Maghreb. « les fondateurs de l'union pour la méditerranée, créée en 2008, ont mis en place le projet Meda Mos (Motorways Of the Sea). Le projet d'autoroutes de la mer est censé arrimer les deux rives de la méditerranée et donc servir l'intégration euro-méditerranéenne. Le programme Meda Mos a débuté par la mise en œuvre de projets pilotes en 2009, trois ports Maghrébins ont été retenus dans ce cadre : Tanger Med, Tunis-Rades et Bejaia. Les trafics de

transbordements ne sont pas exclus de ces projets, mais la priorité est donnée aux échanges intra-méditerranéens »²⁶.

2.4 Les accords d'association en méditerranéen

La coopération dans le domaine des transports est essentielle pour l'intégration économique régionale, particulièrement en vue d'instaurer une zone euro-méditerranéenne de libre échange car le partenariat Euro-Med promeut le transport comme fondement de la cohésion et du développement de l'espace méditerranéen²⁷.

En vue d'intensifier la coopération dans le secteur du transport entre l'union européenne et ses partenaires du Sud, mais aussi entre les pays partenaires méditerranéens eux même par la mise en place d'un réseau euro-méditerranéens de transport multimodal intégré contribuant à renforcer les échanges entre l'UE et les partenaires méditerranéens.

L'importance de ces accords résulte dans la constitution d'une zone Euro-Med de libre échange, et soutient également d'autres secteurs concernés tels que, les affaires maritimes, les ports, le transport maritime à court distance ainsi que de sous-groupes questions réglementaires des autoroutes de la mer et la sécurité maritime.

« L'union pour la méditerranée (UPM) veut construire la façade maritime Sud de la méditerranée, insuffler une nouvelle dynamique dans le secteur de transport, renforcer celle qu'existe dans le domaine de l'énergie et lutter contre la pollution. Sur le plan du transport maritime, l'UPM compte soutenir la réalisation du corridor multimodal trans-maghrébin, le projet de construction de l'autoroute maritime de façon à relier les différents ports de la méditerranée et assurer une meilleure fluidité du trafic. La commission pourra identifier des projets d'autoroutes de la mer et prévoit la possibilité d'un soutien financier pour leur développement. »²⁸.

Les autoroutes de la mer sont au cœur du projet de l'union pour la méditerranée (UPM), un projet initié par le président français en 2008.

²⁶ MOHEMED CHERIF, Fatma Zohra, « *les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale* », école nationale supérieure maritime, Bou-Ismaïl, Algérie UMR géographie- cités. 2011. P 9-10

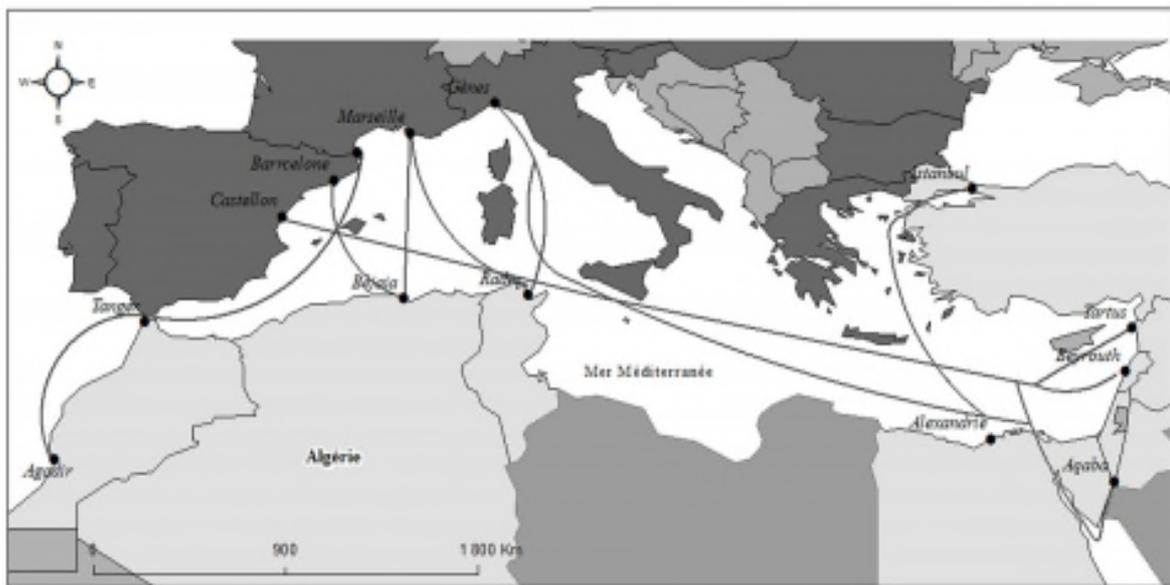
²⁷ WEIGERT Maxime, (2010), « *les autoroutes de la mer : des perspectives prometteuses en méditerranée* », Les notes Institut de Prospective Économique du Monde Méditerranéen (IPEMED) n°7. P 3

²⁸ MOUHAMED CHERIF, Fatima Zohra, « *l'économie maritime algérienne et euro-méditerranéenne* », la revue maritime n°483. P 60

L'autoroute de la mer censée faciliter les échanges avec les pays du pourtour méditerranéen. L'UPM vise à stimuler le programme Meda-Mos de la commission européenne mis en place en 2006 autour d'autoroutes pilotes reliant les rives nord et sud.

Le plan couvre une période de six (6) ans de 2007 à 2013. L'union européenne a financé la première phase avec 4.8 millions d'euros et la deuxième phase, qui a été lancée en 2010, est dotée de 6 millions d'euros²⁹.

Figure n°01 : les autoroutes maritimes reliant les pays membres de (UPM)



Source : MOUHAMED CHERIF, Fatima Zohra, « *les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro-méditerranéen : réalités et perspectives* », territoire en mouvement revue de géographie et aménagement, 2012. P 94

L'union pour la méditerranée est une opportunité pour l'intégration de ces routes maritimes avec la façade européenne, mais pour réussir cette articulation ces routes doivent être complétées par l'intégration territoriale au Sud (le Maghreb), au profit de routes maritimes compétitives et pour que la proximité géographique retrouve un sens.

Section 3 : Le transport maritime en Algérie et accord d'association avec l'UE

L'objet de la présente section est de présenter les ports les plus dynamiques en Algérie, ainsi le rôle de sa flotte maritime dans la couverture du commerce extérieur de

²⁹MOUHAMED CHERIF, Fatima Zohra, « *les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro-méditerranéen : réalités et perspectives* », territoire en mouvement revue de géographie et aménagement, 2012. P 94

l'Algérie, et enfin de présenter l'accord d'association Algérie-UE dans le cadre de transport maritime.

3.1 Présentation des principaux ports commerciaux en Algérie

Le globale des ports de commerce algériens est de 13 ports, « dont huit ports sont tournés vers les marchandises générales (Alger, Oran, Annaba, Mostaganem, Djendjen, Ténès, Ghazawat et Dellys), trois ports mixtes qui accueillent les marchandises générales et les hydrocarbures (Bejaia, Skikda (ancien port), et Arzew), les ports de Bethouya et de Skikda (nouveau port), sont spécialisés dans les hydrocarbures »³⁰. La façade maritime algérienne est très représentée, avec 13 ports sur une longueur de 1200km est comparable à celle du Nord-Ouest d'Europe. Mais les ports les plus dynamiques sont :

Port Bejaia

Le port de Bejaia dessert un hinterland composé de sept (7) wilayas du Sud-Est du pays. La ville et le port de Bejaia disposent des dessertes routières reliant l'ensemble des villes du pays, et de voies ferroviaires,

En 2006³¹, la gestion du terminal à conteneur a été confiée à la société Singapourienne PORTEK international, pour une période de 20 ans, après avoir créé la joint-venture BMT (Bejaia Mediterranean Terminal), où le port en question conserve une participation de 51%. L'activité principale de BMT est la gestion et l'exploitation de terminal à conteneur. Pour ce faire, elle s'est dotée d'équipements performants afin d'offrir des services de qualité, efficaces et fiables.

La modernisation du terminal à conteneurs de Bejaia incite le port à intégrer le classement des ports méditerranéens les plus compétitifs, en traitant un moyen 25 conteneur par heure, contre 8 à 10 pour les autres ports algériens. Les grands ports comme Marseille Fos, et Gènes traitent tous entre 25 à 30 conteneurs par heure. Ce progrès a permis au port de Bejaia d'être sélectionné pour le projet européen « des autoroutes de la mer », lui conférant ainsi le rang incontesté de leader national en termes d'efficacité et de qualité des services. Le nouveau terminal BMT attire de plus en plus d'opérateur économique pour ses performances. Grâce à ses performances logistiques, le port de Bejaia est ainsi entré en concurrence avec le port d'Alger.

³⁰ MERZOUG Slimane, « *la place de transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia* », thèse magistère, université de Bejaia, promotion 2005. P45

³¹ M'Hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed Cherif et César Ducruet, « *les ports algérien dans la mondialisation : la fin de paradoxe ?* », 2011. P 90

Le port de Bejaia est le premier à l'échelle national qui a intégré en 2009 une chaîne multimodale par l'exploitation d'un service régulier de transport ferroviaire de conteneur entre le port de Bejaia et le port sec de Bordj Bou Arreridj, une navette assure la desserte trois fois par semaine pour servir les clients des hauts plateaux.

En 2015, le trafic globale traitées par le port de Bejaia s'est établi à plus de 20 millions de tonnes, c'est le premier port en Algérie dans le traitement du trafic hors hydrocarbures qui atteint un volume de 11.8 millions de tonnes en augmentation 0.8 millions par rapport à l'exercice de 2014 qui est de 11 millions de tonnes. Dans le trafic des hydrocarbures est le troisième port avec 8.2 millions de tonnes une chute de 16.35% du trafic par rapport à l'année 2014, cette chute est dû à la perturbation du marché international des produits pétroliers³².

Port Alger

Le port d'Alger est un port polyvalent à l'origine, traitant tous types de produits : denrées alimentaires, matériaux de construction, produits chimiques et métallurgiques, produits manufacturés, produits agricoles... etc.

La saturation du port d'Alger a atteint ses limites, « le conseil interministériel du 17 septembre 2009 a décidé d'interdire l'accès de la rade aux navires de marchandises non conteneurisées. Cette décision est entrée définitivement en vigueur le 1^{er} octobre 2009, permettant alors le renvoi systématique des navires de marchandises homogènes et des navires rouliers vers les ports Mostaganem (à l'Ouest), et de Djendjen (à l'Est), ceci malgré l'impossibilité pour ces derniers d'offrir toutes les conditions nécessaires à cet accueil »³³. Alors le port d'Alger a connu une importante réforme de délocalisation sur d'autre port afin de le soulager.

Le tonnage global des marchandises traitées par l'EPAL a atteint, au premier semestre 2015³⁴, un volume de 6.188.276 tonnes contre 5.478.817 tonnes à la fin juin 2014, soit un accroissement de 12,95%. Cette progression est le résultat de "l'augmentation de volume de certains produits tels que les céréales et les produits conteneurisés du fait d'une

³² Rapport annuel et statistiques du port de Bejaia, 2015

³³ M'Hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed Cherif et César Ducruet, « *les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ?* » 2011. P 91

³⁴ Khadidja M. Entreprise portuaire d'Alger : « augmentation de 13% du trafic de marchandises », 2015, [http://www.lemaghrebdz.com/?page=detail_archive&id=71495&dj=2015-07-30]. (Page consulté le 26 avril 2016).

demande plus importante durant le mois de Ramadhan". L'activité de trafic conteneurs au port d'Alger a progressé de 4,90% durant les six premiers mois de l'année 2015 par rapport au premier semestre 2014, ce qui a permis à l'EPAL d'atteindre un objectif qui a dépassé les prévisions de 108%. Le trafic conteneurs cumulé est passé de 206.015 EVP en 2014, à 216.102 EVP en 2015, la part des conteneurs traités par l'EPAL étant de 47,44% sur un nombre total de 455.563 EVP ayant transité par le port d'Alger durant 1er semestre 2015.

Port Djendjen³⁵

Le port situé à l'Est de l'Algérie, bénéficie d'une place stratégique à moins de 50 miles de la route maritime reliant le canal de suez au détroit de Gibraltar. Il est le dernier port de commerce construit en Algérie après l'indépendance et considéré comme le plus important ouvrage portuaire en méditerranée en termes d'espace et d'eau profonde. Sa construction décidée au cours de la décennie 70, a débuté en 1984 pour s'achever en 1992.

Il est à :

- 10 Km du chef lieu de la wilaya de Jijel.
- 350 Km à l'est d'Alger
- 40 Km de la zone industrielle de BELLARA
- 900 Km de Hassi Messaoud.

Durant l'exercice 2014, le port de Djen Djen a réalisé un trafic global de 4 734 581 tonnes, comparativement à l'année 2013, il affichait 3 865 509 tonnes, soit une évolution de 22%. L'analyse du trafic de marchandises par catégories de produits manipulées tant à l'import qu'à l'export enregistre une progression au niveau de toutes les catégories de produits et une diminution au niveau des produits chimiques et marchandises diverses proportionnellement à l'évolution de l'activité, le port de Djen Djen a accueilli en 2014, 800 navires à l'entrée. Cette progression de navires accueillis, c'est grâce à la mise en place d'un management performant avec, notamment la certification de l'entreprise selon la norme ISO 9001 version 2008.

Le port de Djen Djen s'affirme au fil des ans comme un pôle logistique et un secteur de développement de premier plan dans la région avec notamment le lancement des grands chantiers du terminal à conteneurs, de la pénétrante autoroutière Djen Djen-El Eulma et le dédoublement de la voie ferré Djen Djen-Bellara...

³⁵ Port de Djen Djen, annuaire statistique, 2014

3.2 La flotte maritime nationale

Après l'indépendance, l'Algérie a possédé une flotte maritime, cette flotte a été créée par le décret le 31 décembre 1963 comme le seul armateur algérien dont le patrimoine actif et passif appartient à l'État. La CNAN qui se voit attribuer le monopole de transport maritime (marchandises, passagers et hydrocarbures), ainsi que le remorquage, la manutention portuaire et les activités annexes au transport maritime. A sa création la CNAN n'a pas intégré au trafic de lignes régulières qui demeure sous le contrôle des armateurs français jusqu'au moins les années 70. Depuis, la flotte nationale ne cesse de se développer et se diversifier vers toutes les activités liées directement à l'économie nationale. A l'heure actuel, le pavillon national est confronté aux contraintes de vieillissement, de déséquilibre dans le trafic maritime, de réglementation et de fonctionnement et enfin de contraintes liées à l'activité portuaire³⁶.

➤ Les armateurs en Algérie

« Les ports algériens bénéficient d'une bonne couverture de la part des armements européens CMA-CGM MSC, Taros... qui assurent des liaisons directs depuis le nord de la méditerranée tandis que les liens avec les hubs de Algeiras (Maersk), Valence (MSC) et Marsaxlokk à malte (CMA-CGM), mettent en connexion des flux Est-Ouest.

La compagnie maritime algérienne CNAN est présente sur les lignes, mais elle assure un taux de couverture très faible. Elle n'a pas les moyens d'affronter la concurrence des armements européens qui sont intéressés par le marché d'importation algérien. C'est l'État qui vole au secours de la compagnie maritime qui a une assis financière fragile »³⁷

En 2015, l'Algérie ne dispose plus d'armement, l'offre nationale de transport maritime des marchandises générales est réduite à sa plus simple expression ; son évolution a été inversement proportionnelle à celle du commerce extérieur. La flotte nationale est constituée de 16 unités réparties entre 8 vraquiers, 4 navires Multipurpose et 2 navires RORO appartenant à la CNAN et un RORO et un vraquier appartenant à NOLIS, une filiale du groupe CEVITAL.

³⁶ TAKORABT Zakaria, ZEGGANE Mourad, « *Effet de la démonopolisation des services maritimes sur la CNAN, cas des services maritimes au port de Bejaia* », mémoire de fin de cycle. Université Abderrahmane Mira Bejaia. Promotion 2014-2015. p 59

³⁷ MOUHAMED CHERIF, Fatima Zohra, « *l'économie maritime algérienne et euro-méditerranéenne* », la revue maritime n°483, P 60

Les deux navires de NOLIS sont utilisés essentiellement pour la couverture des besoins du groupe CEVITAL en matière de transport. L'Algérie arrivait en fait à un stade où elle peut objectivement ne disposer plus d'un armement pour le transport maritime des marchandises générales.

L'ancien ministre de transport, Amar Ghoul a affirmé, que la part des armateurs nationaux dans le marché algérien de transport maritime de marchandises passait de 2% à 35%, et ce après l'acquisition de 25 nouveaux navires de marchandises en 2015.

L'âge moyen de la flotte CNAN est supérieur à 30 ans (entre 30 et 35 ans), correspondant à celui de la démolition. Avec l'immobilisation des vraquiers et d'un Multipurpose, dans les faits, cinq navires uniquement sont opérationnels avec diverses fortunes opérant entre l'Europe (Marseille, Barcelone, La Spezia, Anvers et Hambourg) et l'Algérie, couvrant une part tout à fait insignifiante du trafic de marchandise générale³⁸.

3.3 L'accord d'association avec l'union européenne dans le domaine du transport maritime

L'Algérie et l'UE sont liées par un accord d'association, ayant vocation à structurer l'ensemble de leur rapport qui est entré en vigueur le 1^{er} septembre 2005. La coopération UE-Algérie dans le domaine de transport vise l'amélioration des services de transport pour les usagers et les opérateurs économiques, le renforcement de l'efficacité de l'utilisation des infrastructures de transport existantes ainsi que le développement des échanges intérieurs et internationaux afin de faciliter l'activité économique. Le programme d'association permettra également la mise en place d'une autorité maritime et portuaire et la mise en concession des activités portuaires.

En effet, la commission européenne a mise en place un programme spécifique (Meda-Mos), qui vise à promouvoir le concept « des autoroutes de la mer », et la création de meilleures liaisons de transports maritimes en méditerranée qui favorisent les échanges et améliorent la connexion entre les pays du Sud et les pays du Nord méditerranéen³⁹.

L'objectif principal est de poursuivre l'assistance technique pour les projets pilotes. En Algérie, les partenaires du projet sont les ports de Bejaia (Est du pays) et Oran (Ouest du

³⁸ TAKORABT Zakaria, ZEGGANE Mourad, « *Effet de la démonopolisation des services maritimes sur la CNAN, cas des services maritimes au port de Bejaia* », mémoire de fin de cycle. Université Abderrahmane Mira Bejaia. Promotion 2014-2015. p 63-64

³⁹ Rapport annuel 2010 sur la coopération UE-Algérie

pays), qui ont bénéficié d'une assistance de la commission européenne en matière, notamment de développement de l'intégration des transports maritimes, routiers et ferroviaires.

Conclusion

Après avoir présenté le transport maritime en méditerranée et en Algérie suivant, la présentation des principaux ports de marchandises, ainsi que la flotte maritime nationale et son rôle dans la couverture du commerce extérieur, les ports algériens bénéficient d'une bonne couverture de la part des armements européens, contre la CNAN qui n'assure qu'un faible taux de couverture.

En effet, l'accord d'association de l'Algérie avec l'union européenne a développé plusieurs initiatives comme l'union pour la méditerranée, notamment dans le transport maritime où le port de Bejaia a été désigné au projet d'autoroute maritime qui relie le port de Bejaia au port de Barcelone et Marseille.

Et après avoir présenté cet accord dans le domaine des transports maritimes, le deuxième chapitre est réservé aux autoroutes de la mer en méditerranée.

Chapitre II

les autoroutes de la mer en méditerranée

Introduction

La mer méditerranéenne présente un fort potentiel économique par sa situation géographique ainsi que de la volonté des pays qui la composent qui soutiennent la croissance économique global de la région MEDA. C'est ainsi par ces constatations faites par l'Union Européenne (UE) que le projet d'autoroute de la mer dans la zone MEDA a pris vie. En effet l'UE a lancé un appel à projet d'autoroute de la mer en octobre 2007. Les pays hors Union Européenne concernés par cet appel à projet sont les suivants : Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Territoire palestinien occupé, Tunisie, Turquie.

Ce projet d'autoroutes de la mer vise à faciliter les échanges commerciaux entre les deux rives de la méditerranée. Dans cet ordre d'idée, un programme de la commission européenne Meda-Mos est consacré à l'élaboration d'autoroutes de la mer reliant ces deux rives, qui promet d'améliorer le trafic maritime, de sorte à créer de nouvelles lignes ou développer les lignes déjà existantes dans le bassin méditerranéen.

Mais pour cerner les différentes questions inhérentes à cet important projet international, nous essaieront de démontrer dans la première section de ce chapitre, le concept et les projets des autoroutes de la mer, pour la deuxième section un aperçu historique de concept des autoroutes de la mer, ainsi nous essaierons d'aborder, les autoroutes de la mer transméditerranéen et le programme Méda-Mos.

Section 1 : Concept et projets des autoroutes de la mer

Nous allons essayer tout au long de cette section de présenter l'historique du concept des autoroutes de la mer ainsi de donner quelques définitions et les attentes de ces autoroutes de la mer.

1.1 Historique du concept

Une autoroute de la mer est un principe de la politique commune des transports de l'union européenne mettant en avant l'importance du transport maritime. L'objectif principal est d'améliorer les communications avec les régions périphériques de l'Union et ainsi d'améliorer le réseau de transport avec les pays candidats et ceux qui font déjà partie.

En Juin 2001 la Commission Européenne (EuropeAid) présente le Livre Blanc¹ (White Paper) avec comme titre : « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » sous l'impulsion du Conseil européen de Göteborg la même année².

Le Livre Blanc contient 60 mesures visant à créer un équilibre entre les différents modes de transport. Ce Livre Blanc résulte suite aux difficultés de transport de passagers et de marchandises trouvées par les Pays de l'Union Européenne pour cause de déséquilibre entre les modes de transport, et la surexploitation de la voie routière en dépit des liaisons ferroviaires et du transport maritime.

Parmi les raisons qui ont poussé la commission Européenne à œuvrer afin de rééquilibrer l'utilisation des modes de transport, en plus de la croissance inégale des différents modes de transport, la congestion sur certains grands axes routiers et ferroviaires dans les grandes villes et dans certains aéroports, ainsi que l'importance donnée aux aspects environnementaux liés à la santé des citoyens et aussi l'insécurité du transport routier.

C'est dans ce même Livre Blanc que la Commission Européenne a encouragé le Transport Maritime à Courte Distance (TMCD) et promeut le concept d'autoroutes de la mer (AdM). Pour un rééquilibrage des modes de transport, le maître mot est alors l'inter-modalité³.

A ce titre, en 2003, elle a préparé un programme pour la promotion du transport maritime à courte distance dans lequel sont définies 14 actions en vue d'améliorer le TMCD et de supprimer les entraves à son développement. Un comité interministériel de la mer s'est regroupé le 29 avril 2003 et a retenu le principe d'étudier la faisabilité de deux

¹ Les livres blancs publiés par la Commission sont des documents contenant des propositions d'action de l'UE dans un domaine spécifique.

² VAGUET Fabienne « *Les autoroutes de la mer ou une autre voie d'intégration économique pour la Nouvelle Europe ?* », nouvelle Europe, Dimanche 3 février 2008, [<http://www.nouvelle-europe.eu/node/400>], (page consultée le 18 avril 2016)

³ TOUSTOU-CHELIDZE, « *Les autoroutes de la Mer sur la bonne voie* », article de journal le monde, les cahiers de la compétitivité, France, 09/07/2008

lignes dédiées de transport par mer à des camions ou des remorques, l'une entre L'Espagne et l'Italie, la seconde entre l'Espagne et un port de la façade atlantique - Manche - Mer du Nord.

En 2004, 39% des échanges intra-communautaires ont été assurés par la mer, contre 44% par la route, les modes de transport sont en plein rééquilibrage⁴.

En 2005, une seule initiative privée voit le jour en France : la ligne Toulon-Rome, exploitée par GLD Lines (partenariat Louis Dreyfus Armateur et Grimaldi). Mais cette liaison ne transporte que 17.000 camions (Données 2008) alors que 3 millions transitent chaque année entre les deux pays⁵.

En novembre 2005, le Livre bleu voit le jour. Il s'agit là d'un ensemble d'initiatives communes entre les différents pays membres de l'Union Européenne qui vise à améliorer les échanges et l'inter-modalité des transports dans la zone Méditerranéenne.

Un examen à mi-parcours du Livre Blanc a été adopté le 22 juin 2006, la Commission considère que « ...le secteur maritime s'avère une précieuse solution de rechange au transport terrestre, comme l'illustre le concept d'autoroutes de la mer ». L'action en elle-même consiste à « ... continuer à promouvoir le transport maritime à courte distance et les autoroutes de la mer, en accordant une importance particulière aux connexions vers l'intérieur du continent... »⁶.

En 2006, la Commission Européenne lance le projet d'autoroute de la mer en Méditerranée ayant pour but d'améliorer et de faciliter les liens maritimes intermodaux entre l'Europe et les pays du sud et de l'est de la Méditerranée⁷.

Dans le cadre de ce projet, l'équipe chargée du projet Meda-Mos, sous la tutelle de la Commission Européenne, a publié en octobre 2007, un appel à projet pilote. Il a été conçu de façon

⁴ NAVARRO Robert, « rapport sur le transport maritime a courte distance » 18 mars 2015, France, [www.europarl.europa.eu.fr].

⁵ Le portail transport et logistique, « Toulon-Rome : l'autoroute de la mer prend l'eau », 03/03/2009, France, [www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/9522/toulon-rome-l-autoroute-de-la-mer-prend-l-eau.html]

⁶ Commission européenne « préparation du conseil transports du 12 octobre 2006 », Luxembourg, 11 octobre 2006.

⁷WEIGERT Maxime, (2010), « *les autoroutes de la mer : des perspectives prometteuses en méditerranée* », Les notes Institut de Prospective Économique du Monde Méditerranéen (IPEMED) n°7. P 3-4

à favoriser des propositions qui reposent sur des partenariats entre les acteurs intermodaux des deux rives de la Méditerranée⁸.

En 2008, une nouvelle idée voit le jour, elle est l'œuvre du contre-amiral Gérard Gachot qui est président du comité Toulon Provence de l'Institut français de la mer et qui consiste à transporter les camions sur des bateaux sur l'AdM Toulon-Rome qui jusque-là ne rencontrait pas le succès attendu. Cette initiative avait pour but d'éviter la saturation des autoroutes, ainsi que de réduire l'émission de gaz à effet de serre. Cette idée a été exploitée et l'est toujours au jour d'aujourd'hui.

Cette année 2008 a été marquée également par la sélection du port de Bejaïa comme port pilote « autoroute de la mer » sur 2 axes qui sont Bejaïa-Marseille et Bejaïa-Barcelone⁹.

Début 2009, plus précisément le 10 février, l'appel à projet « Marco Polo » a été publié. Ce programme vise la réduction globale du transport du fret routier en stimulant le recours aux modes plus durables et de ceci au respect de l'environnement. Il était en étude depuis 2007¹⁰.

Le 27 février 2009, le secrétaire d'État Français chargé des transports Dominique Bussereau et la Ministre des Infrastructures espagnole Magdalena Alvarez Arza ont signé à Paris, une déclaration commune pour mettre en place deux *autoroutes de la mer* entre la France et l'Espagne d'ici fin 2009. La première entre Nantes-Saint-Nazaire et Gijón. La seconde entre Nantes et Vigo-Algeiras. Ces AdM ont commencé à être exploités fin 2009¹¹.

Le 2 mars 2009, la seule autoroute de la mer existante entre la France et l'Italie qui relie le port français de Toulon et italien de Civitavecchia au Sud de Rome, est interrompu pour mauvaise situation économique. Cette interruption a pour origine la crise économique

⁸ Ibid., P 12

⁹ Informations relevées au sein de l'EPB

¹⁰ Commission européenne, « Report modal : troisième appel à projets pour Marco Polo », 2009, [<http://www.wk-transport-logistique.fr>]

¹¹ Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, « lancement de deux autoroutes de la mer entre la France et l'Espagne » 27 février 2009, [www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DP_ADM.FR_ESP_fev2009.pdf], (page consultée le 20 avril 2016)

qui touche plus particulièrement les constructeurs automobiles d'où la réduction des transports de véhicules et de camions neufs.¹²

Le 26 juin 2009, le premier projet d'autoroute de la mer pour la méditerranée occidentale a été lancé et qui projette de relier Malte, Italie et France.

ce projet s'inscrit dans le cadre du réseau trans-Européen de transport (RTE-T). Le bureau de promotion du transport maritime a indiqué que cette appel a été lancé afin d'améliorer et de renforcer les liaisons maritimes intra-européennes ainsi que de réduire le transport routier déjà saturé.

Figure n° 02 : Les autoroutes de la mer en liaison avec l'UE



Source : [www.clean-auto.com/.../autoroutedelamer-900.png]

¹² Programme Marco Polo, « transport intermodale », [<http://europe.eu/legalcontent/FR/TXT/uri=URISERV%3A124159>], (page consultée le 20 avril 2016)

1.2 Définitions des autoroutes de la mer

Avant de définir le concept d'autoroute de la mer il nous s'avère important de connaître qu'est ce que le transport intermodal, ce dernier étant défini comme suite :

Au sens strict, il s'agit de solutions techniques de « transport combiné », qui permettent d'acheminer des marchandises sur un trajet de porte à porte, en empruntant au moins deux modes de transport sans changer de véhicule ou d'unité de chargement (remorque ou conteneur). Les parcours initiaux et/ou terminaux sont effectués par la route, les parcours principaux par le rail, le fleuve ou par mer (« cabotage » maritime). Aujourd'hui, en France, le transport combiné rail-route (« ferroutage ») constitue la part la plus importante du transport intermodal.

Plus globalement, il peut s'agir de l'ensemble des solutions de transport alternatives au « tout routier » : fret ferroviaire, transport fluvial et maritime. Il ne s'agit plus nécessairement de faire passer un conteneur ou un camion, de la route vers le train ou la barge fluviale, mais de favoriser tous les types de transport de marchandises qui n'utilisent pas ou remplacent l'utilisation des camions¹³.

Parmi les définitions qui ont été données au terme des autoroutes de la mer, nous citerons quelques unes:

1- L'AdM étant tout d'abord « une ligne maritime joignant deux ports à l'origine et à la destination, cette liaison a pour objectif la substitution d'une partie du trafic routier de fret et une limitation des émissions de gaz à effet de serre et de nombreux polluants relatifs à la circulation routière »¹⁴. Les autoroutes de la mer sont un exemple de transport maritime à courte distance, désignant une offre de transport intermodal de porte à porte permettant un transfert modal significatif par la concentration de flux de marchandises sur des itinéraires maritimes, ce service de transport maritimo-terrestre international est principalement dédié au transport de fret intracommunautaire. Il consiste en l'amélioration de liaisons maritimes existantes ou la création de nouvelles qui présentent un rapport qualité/coût élevé et qui sont viables à terme, régulières et fréquentes.

¹³ Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer « *Qu'est-ce que le transport intermodal de marchandises ?* », 11 janvier 2007, [http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Mer-et-littoral,2045-.html?id_article=8222] (page consulté le 24 avril 2016).

¹⁴ NDAYISHIMIYE JUSTE, « *le rôle des autoroutes de la mer dans la réduction des émissions routières de Gène et de Marseille* », thèse doctorat, promotion juin 2015. P 39

2- Une Autoroute de la mer : Offre de transport intégrée (routier et maritime), garantissant un transfert significatif de marchandises de la route vers la mer par des navires spécialisés dans le transport de fret ou mixtes fret-passager¹⁵.

Une troisième définition des autoroutes transméditerranéennes est donnée dans l'appel à projet (Meda-Mos). Elles sont définies comme : « un service de qualité intermodal porte-à-porte fréquent et régulier, basé sur le transport maritime dans le segment long. Ce service doit faciliter les transferts modaux, la cohésion et la concentration des flux sur les routes maritimes en améliorant les liaisons existantes ou en établissant des nouvelles liaisons viables, régulières et fréquentes pour le transport de marchandises »¹⁶.

1.3 Les services d'autoroute de la mer.

Concrètement, le service d'autoroute de la mer consiste à acheminer des remorques (avec ou sans leur tracteur) sur des navires spécialisés dans le transport de fret ou mixte fret-passager.

Le service doit être¹⁷ :

- International en reliant au moins deux ports européens ;
- Régulier et cadencé puisqu'il repose sur des horaires fixes ;
- Destiné aux transporteurs routiers ;
- A fréquence suffisante pour encourager les transferts de la route vers la mer ;
- De haute qualité pour faciliter les opérations de chargement et de déchargement et économiquement viable à terme.

Les projets AdM doivent être compris dans la perspective d'un apport de valeur ajoutée par rapport aux services existants en termes de¹⁸ :

¹⁵ JONCTION-rapport final, « une autoroute maritime en méditerranée occidentale étude de prés-faisabilité », Marseille, 21 octobre 2009

¹⁶ WEIGERT Maxime, (2010), « les autoroutes de la mer : des perspectives prometteuses en méditerranée », Les notes Institut de Prospective Économique du Monde Méditerranéen (IPEMED) n°7. P 12-13

¹⁷ Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, « lancement de deux autoroutes de la mer entre la France et l'Espagne » 27 février 2009, [www.developpement_durable.gouv.fr] (page consultée le 24 avril 2016)

¹⁸ Documents interne à l'EPB

Qualité : fluidité, ponctualité et flexibilité sont les facteurs clés pour réduire les délais comme pour anticiper les incidents et proposer des mesures de compensation ou des alternatives.

Attractivité pour le client : les services aux utilisateurs AdM doivent être coordonnés tout au long de la chaîne de transport, assurer un bon accès à l'information et proposer une segmentation claire des prix.

Renforcement de l'inter-modalité, par la coordination des prestataires de services logistiques et de transport, ainsi que par le biais de meilleures connections avec les zones logistiques de l'intérieur.

1.4 Les opérateurs des autoroutes de la mer

Le service AdM est assuré par des opérateurs privés. Pour les projets d'initiative publique, la convention établie entre chaque opérateur et les États concernés par la liaison maritime fixe les obligations de chacune d'elles, notamment en matière de qualité de service.

Les autoroutes de la mer ne sont pas considérées comme un « service d'intérêt économique général ». En effet, ce statut admis pour le transport de passagers n'est pas partagé au niveau de l'Union européenne pour le transport de marchandises.

Les tarifs sont librement fixés par les opérateurs qui ont tout intérêt à pratiquer des coûts attractifs par rapport au coût d'un transport équivalent par la route¹⁹.

1.5 Les attentes des autoroutes de la mer

Nous allons présenter dans ce qui suit, ce qui est attendu des projets d'AdM et les impacts qu'elles ont et qu'elles devraient avoir.

- Les autoroutes de la mer ont été créées dans le but de fluidifier les opérations commerciales et ceci en réduisant les temps d'attentes des marchandises ainsi que de désengorger le transport routier en transférant une partie de ces marchandises par la mer.

¹⁹Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer « *autoroute de la mer en méditerranée* », 2007, [<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Initiative-West-Med-Corridors.html>], (page consulté le 29 avril 2016)

C'est dans cette optique que le sénateur Français Henry de Richemont a œuvré pour la mise en place de liaisons maritimes régulières et à haute fréquence, de manière à offrir aux transporteurs routiers un service de qualité auquel ils pourront accéder afin de déposer leurs remorques.

Une étude de la commission européenne des transports a révélé que sur la base de trois départs/jour entre l'Espagne et la France et dans chaque sens, l'AdM permettrait de transférer 150 000 poids lourds dans chaque sens et par an. Cela représente environ 11% du trafic poids lourds passant chaque année entre les deux pays.

- Parmi les attentes de la Commission Européenne vis-à-vis des AdM, un objectif global d'évaluation de la part du fret non routier de 14% en 2007 à 25% en 2020. Traduit en chiffres, cela représente une réduction de 350 000 poids lourds de fret entre l'Espagne et la France et par an²⁰.
- Pour mener à bien les projets lancés, la CE compte sur les ports sélectionnés autoroute de la mer afin que ces derniers s'engagent à s'améliorer sur les points suivants :²¹
 - Comprendre les marchés: les flux actuels, les tendances et les prévisions ;
 - Adapter les infrastructures, les équipements et les technologies ;
 - Promouvoir l'intégration des opérations et services ;
 - Concevoir le cadre de l'organisation des autoroutes de la mer ;
 - Services marketing innovants ;
 - Améliorer la réglementation et faciliter les procédures.

Section 2 : Apparition des autoroutes de la mer euro-méditerranéennes

Compte tenu du rôle des liaisons maritimes dans l'intégration régionale, le projet d'autoroute de la mer transméditerranéen, était concrétisé par le lancement d'un programme appelé Meda-Mos par la commission européenne suivant les recommandations de livre bleu qui insiste que : « le développement des autoroutes de la mer pour les trafics

²⁰ QUEFELEC Stéphane, « *environnement et développement en méditerranée* », Les notes de plan bleu, Paris, novembre 2005

²¹ SAVARY Gilles, « *la révision de la politique européenne des réseaux transeuropéens de transport* », rapport d'information 2013, [<http://www.assemblee-nationale.fr/14/europe/rap-info/i0671.asp>], (page consultée le 29 avril 2016)

nord-sud de la région méditerranéenne se justifie plus par la nécessité d'améliorer la qualité des services que par le besoin de réduire la congestion routière».

Dans cette section nous essaierons de faire un aperçu historique sur les autoroutes de la mer en méditerranée qui se résume dans le programme Meda-Mos.

2.1 Aperçu historique

L'autoroute de la mer est un principe de la politique commune des transports de l'union européenne. Le concept de l'autoroute de la mer apparaît avec le projet, élaboré dès 2001, de convertir certaines liaisons maritimes intracommunautaire en véritable alternative aux transports terrestres, en vue de réduire la congestion routière. Mais ce concept européenne d'AdM ne peut pas être reporté sur l'espace euro-méditerranéen, car les liaisons terrestres entre la rive Sud et la rive Nord sont pratiquement inexistantes ce qui limite l'opportunité d'un transfert modal, et en raison de la différence de niveau de développement entre ces deux rives. Donc l'établissement de liaisons maritimes entre les pays européens et les pays de Sud et de l'Est de la méditerranée soulève des problèmes différents de ceux que pose le développement de lignes intracommunautaires (c'est-à-dire entre des pays européens). Dans ce contexte, et en 2006, un programme « Meda-Mos» de la commission européenne est lancé pour promouvoir le concept d'AdM extracommunautaire (c'est-à-dire entre les deux rives Nord-Sud de la méditerranée), qui vise la création et l'amélioration de meilleurs liaisons maritimes, favoriser le développement et la qualité des services maritimes existants entre les ports des deux rives, ainsi que leurs connexions multimodales (ferroviaires et routières) avec leurs hinterlands.

2.2 Présentation de programme Meda-Mos

Le concept d'autoroute de la mer désigne une offre de transport international de porte à porte. Il requiert des liaisons maritimes régulières et performantes et la mise en place d'une organisation efficace de la part des ports associés (ex : accès dédiés à ces services, procédures administratives optimisées). Les autoroutes de la mer visent à faciliter les échanges entre les deux rives de la Méditerranée, elles répondent à un objectif principal qui est l'intégration logistique et économique de l'espace euro-méditerranéen. Ce projet veut anticiper la mise en place prochaine d'une zone de libre échange qui va stimuler les

échanges. Le potentiel de trafic intra-méditerranéen est ainsi susceptible de tripler entre 2000 et 2030²².

Le programme Meda-Mos débute au premier trimestre 2006, avec pour horizon la mise en œuvre de quatre projets pilotes en 2009 : deux dans la partie orientale de la méditerranée, deux dans la partie occidentale. En octobre 2007, un appel à projet est lancé. Il y est précisé que la création d'une autoroute de la mer implique d'agir sur deux grands domaines : les opérations et services, et outil administratif²³.

Pendant un an, l'équipe Meda-Mos étudie les dossiers de candidatures déposés par des consortiums d'acteurs privés (opérateurs, chargeurs), et public (autorités portuaires, douanes), et réalise un audit des projets. Tous les dossiers présentés sont le fait de consortiums de la rive Sud. L'appel à projet précise que les projets pilotes devaient répondre aux attentes du marché. En clair, cela signifie que pour réduire les risques d'échec, les dossiers retenus seront ceux qui concernent des lignes déjà existantes et vouées à se pérenniser économiquement²⁴.

Meda-Mos publie en décembre 2008 une sélection des projets pilotes suffisamment élaborés pour recevoir une assistance technique au démarrage.

Les projets Ouest Méditerranée

- Tunisie : Rades-Gênes et Rades-Marseille (ligne RO/RO) ;
- Maroc : Agadir-port Vendres (ligne conteneurisée, fruits et légumes) ;
- Algérie : Bejaia-Barcelone, Bejaia-Marseille (lignes RO/RO).

Les projets Est Méditerranée

- Israël : Haïfa-Trieste ;
- Jordanie : Akaba-Gènes ;
- Liban : Beyrouth-Castellion ;
- Syrie : Tartous-Venise ;

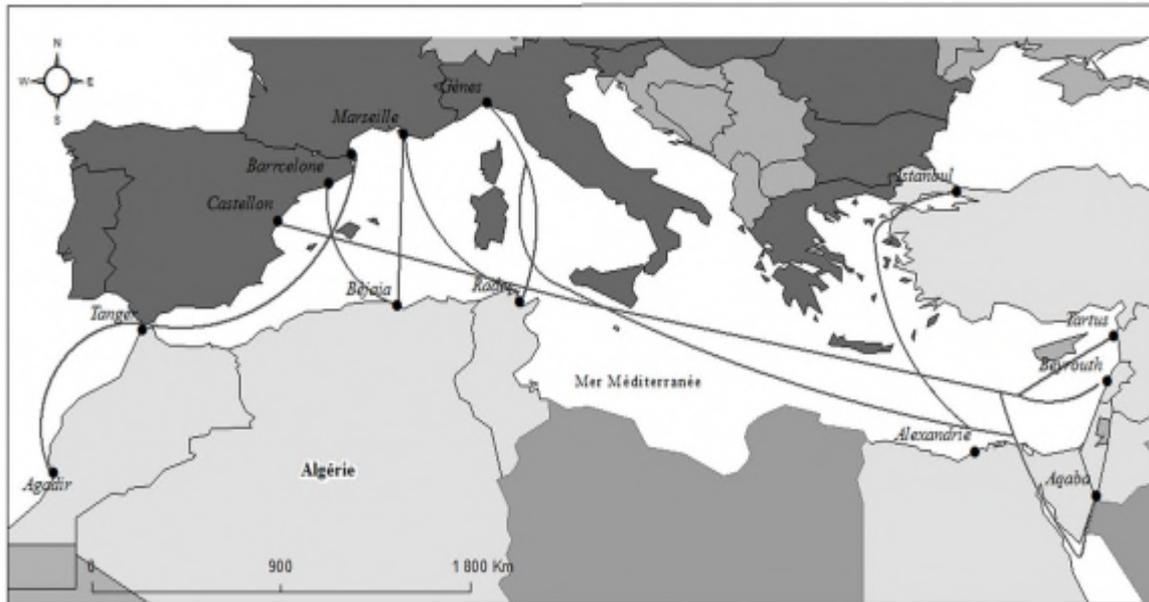
²² MOUHAMED CHERIF, Fatima Zohra, « *les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro-méditerranéen : réalités et perspectives* », territoire en mouvement revue de géographie et aménagement, 2012. P 93.

²³ WEIGERT Maxime, (2010), « *les autoroutes de la mer : des perspectives prometteuses en méditerranée* », Les notes Institut de Prospective Économique du Monde Méditerranéen (IPEMED) n°7. P 12

²⁴ Ibid. P 12-13

- Turquie : Istanbul-Alexandrie;
- Égypte : Alexandrie-Italie.

Figure n° 03 : les projets pilotes du programme Meda-Mos



Source : WEIGERT Maxime, (2010), « *les autoroutes de la mer : des perspectives prometteuses en méditerranée* », Les notes Institut de Prospective Économique du Monde Méditerranéen (IPEMED) n°7. P 13

La Commission Européenne a fourni une assistance technique par le biais de l'équipe Meda-Mos dans le cadre d'un contrat spécifique, qui a porté sur les phases préliminaires de l'appel à projet et ce soutien se prolonge avec l'assistance fournie aux candidats potentiels pour monter leur proposition.

2.3 Le soutien Européen aux projets Meda-Mos

L'expertise Meda-Mos porte sur les domaines (opérations et services, outil administratif), et se décline en cinq points²⁵.

La gouvernance des ports : La gestion portuaire en Méditerranée est caractérisée par l'hétérogénéité des situations. Tous les ports de la rive Sud sont des propriétés de l'État. Cependant, tous les pays méditerranéens entreprennent des réformes ayant pour but de créer un cadre favorable à l'accueil des investissements étrangers. C'est le cas dans les quatre pays de la rive sud concernés par les projets pilotes : systèmes de concessions privées et programmes de décentralisation et de privatisation en Tunisie, au Maroc et en

²⁵ WEIGERT Maxime, OP cite. P 13-14

Israël ; mise en place de concessions privées et partenariats public-privé en Algérie. Pour le programme Meda-Mos, il ne s'agit évidemment pas de travailler à l'accélération de ces réformes, mais seulement d'obtenir l'engagement des administrations, afin qu'elles soutiennent jusqu'au bout le projet pilote, que le secteur privé se chargera de mettre en œuvre.

Simplification des procédures douanières et non douanières : Les procédures douanières²⁶ et non douanières²⁷ sont les principales entraves à la continuité et à la fluidité de la chaîne logistique. La plupart des pays méditerranéens ont engagé des actions pour la simplification, la transparence et une meilleure efficacité des réglementations. Les problèmes concernent le contrôle douanier des importations et des exportations, les procédures de transit et de stationnement portuaires, et les contrôles phytosanitaires. L'amélioration des systèmes d'information est l'un des objectifs prioritaires. Par exemple, dans le cadre de Meda-Mos, le groupe français MGI (Marseille, Gyptis, International) et le groupe tunisien Tunisie Trade Net développent un système d'informations portuaires (guichet unique), qui sera applicable à l'espace méditerranéen dans son ensemble.

Mesures de réduction des temps d'immobilisation des conteneurs dans les terminaux : Les temps d'immobilisation des conteneurs sont trop longs dans les ports du Sud. C'est une des conséquences de la complexité et de la multiplicité des procédures douanières et non douanières. C'est aussi, dans certains cas, la conséquence des défaillances infrastructurelles des ports, où les terminaux à conteneurs sont utilisés comme entrepôts. Quelle que soit leur cause, ces immobilisations donnent lieu à des engorgements pénalisants pour les chaînes de production et donc pour le commerce régional.

Mise en œuvre des recommandations de la convention OMI-FAL²⁸ : La plupart des pays méditerranéens ont signé et ratifié la convention IMO-FAL sur la transmission des documents des bateaux. L'enjeu est double ; d'une part, il existe un enjeu de modernité, puisqu'il s'agit de mettre en œuvre un système électronique de transmission des

²⁶ Les procédures douanières concernent essentiellement la préparation du dossier d'escale du navire, les opérations de déchargements et enfin les opérations de transite de la marchandise

²⁷ Les procédures non douanières sont la police aux frontières, la douane, la marine... etc, qui se chargent de contrôle de la nature du dédouanement de la marchandise, et l'application des tarifs douaniers pour déterminer les droits de douane.

²⁸ Entrés en vigueur le 5 mars 1967, a pour objectif principale l'uniformisation, dans un souci de sécurité et d'efficacité, des procédures et des pratiques du transport maritime international.

documents. D'autre part, il y a un enjeu de normalisation, puisqu'il s'agit aussi de standardiser le format et le contenu des informations transmises selon les normes européennes ou internationales.

Développement de l'inter-modalité. Sur la rive sud, étant donné la défaillance des liaisons intermodales, notamment ferroviaires, au niveau des ports, Meda-Mos promeut le développement des plateformes logistiques sur les deux rives.

L'assistance Meda-Mos est fournie par des experts spécialistes des problèmes inhérents aux travaux d'amélioration (procédures, système d'information, etc.). Cette aide s'est traduite par la mise en place de formations sur des thèmes ou spécialisés.

2.4 Les points communs des propositions d'appel à projet

Les propositions d'appel à projet Meda-Mos contiennent les points communs qui sont les suivants :

- Partenariats entre opérateurs portuaires et maritimes.
- Elles se sont élargies à d'autres opérateurs terrestres (rail, route), de manutention, de prestations logistiques ou de solutions informatiques.
- L'engagement de l'application des dispositions "Mos", avec indicateurs de suivi.
- L'appui des intervenants institutionnels les plus importants dans la chaîne, principalement les Douanes.
- Mobilisation des parties prenantes nationales dans la plupart des pays de la zone : « MEDA » comme levier de progrès en réponse aux attentes des utilisateurs, des opérateurs et des États.

2.5 Objectifs et activités des Projets Pilotes

Nous allons vous présenter ci-dessous, les raisons du lancement des projets pilotes ainsi que leurs activités²⁹.

L'objectif général des projets pilotes MEDA-Mos est de contribuer au développement du réseau de transport euro-méditerranéen et de promouvoir l'intégration économique entre les partenaires méditerranéens, via un réseau de transport de marchandises intermodal efficace entre l'UE et les pays méditerranéens.

²⁹ Documents interne à l'EPB

Cet appel à projet a pour but de participer aux objectifs du réseau transeuropéen des AdM, grâce à une meilleure concentration du fret (cargaison), du développement de l'intermodalité, d'une grande efficacité du transfert modal et d'une grande cohésion.

En ce sens, les suggestions faites devaient répondre aux objectifs du réseau transeuropéen et devaient démontrer leur pertinence, leur maturité, leur impact et leur qualité à travers une description précise de leurs objectifs principaux, présenter un business plan et un phasage des développements futurs.

Deux séries de conditions AdM sont présentés ³⁰:

- Des conditions de Marchés, Opérations et Services
- Des conditions AdM de Facilitation et d'utilisation des Technologies de l'Information et de la Communication intermodales.

Les conditions sont soit des pré-exigences devaient être pris indépendamment, soit des recommandations d'objectifs, fonctions de leur degré de faisabilité. Ces conditions définissent les rôles respectifs et les engagements attendus des secteurs publics et privés.

En ce qui concerne la première condition; les engagements de la part des acteurs publics sont de démontrer leur implication commune dans la mise en œuvre et la diffusion des bonnes pratiques.

2.6 Les obstacles liés aux autoroutes de la mer en méditerranée

Le programme Meda Mos dans son étude globale a montré aussi les difficultés dont souffre le secteur du transport dans les pays de la rive sud de la méditerranée. Sur terre, ni les routes, ni les voies ferroviaires ne sont développées, et les arrière-pays sont mal desservis. En mer, les liaisons nord-sud sont peu nombreuses et les navires les empruntant font souvent le retour à vide. En effet la compétitivité des ports dans cette région, est médiocre ;engorgements, inexistence des connexions intermodales, lourdeurs administratives et douanières, gestion portuaire inefficace , archaïsme des techniques, terminaux à conteneurs en nombre négligeable, et les effets qui en découlent, sont la longueur des délais d'acheminement, le coût élevé des prestations, la fiabilité incertaine des services (retards, perte de marchandises, rupture de la chaîne du froid), ce qui pèse sur

³⁰ Documents du projet Meda-Mos recueilli au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia

la compétitivité de l'industrie locale à l'exportation et sur le cout des produits importés³¹.

Néanmoins, des structures portuaires performantes, comme le temps d'immobilisation des conteneurs, qui a permis la mise en exploitation du complexe portuaire Tanger-Med et sa connexion avec les réseaux ferroviaires, autoroutiers et routiers. Ces initiatives permettent à Tanger-Med, d'être très compétitif dans les prestations de services pour les transports intermodaux, par rapport aux autres ports du Maghreb et de la rive Sud- Est méditerranéenne.

En outre, le tableau ci-dessous nous permet de voir les différences de taille entre les ports des pays de l'Afrique du nord, en termes de coût de transport et de délais de dédouanement (tableaux 6 et 7).

Tableau n°06 : Le coût de transport maritime, 2014

(Par conteneur de 20 pieds en dollars américain \$)

Pays	Coût à l'exportation	Coût à l'importation
Algérie	1270	1330
Maroc	595	970
Tunisie	755	860
Libye	1140	2255
Égypte	625	790

Source : établi par nos soins à partir des données de la banque mondiale, [[http://donnees.banquemondiale.org/indicateur /IC.EXP.COST.CD](http://donnees.banquemondiale.org/indicateur/IC.EXP.COST.CD)]

Les résultats précédents montrent que la Libye et l'Algérie présentent des coûts parmi les plus élevés. A l'exportation, ce coût est de 595 Dollars par conteneur au Maroc et demeure le moins élevé, par rapport à ceux des autres pays d'Afrique du Nord, alors que l'Égypte possède le coût le moins élevé (790 \$ US) lorsqu'il s'agit d'une importation.

³¹ WEIGERT Maxime, (2010), « *les autoroutes de la mer : des perspectives prometteuses en méditerranée* », Les notes Institut de Prospective Économique du Monde Méditerranéen (IPEMED) n°7. P 9

Tableau 07 : Les délais de dédouanement et d'inspection technique en 2014

En nombre de jours

Pays	À l'exportation	À l'importation
Algérie	4	8
Maroc	1	2
Tunisie	1	3
Lybie	3	4
Égypte	1	2

Source : Nation unies, commission économique pour l'Afrique, Bureau pour l'Afrique du Nord, « *transport international e facilitation en Afrique du Nord* », Maroc, septembre 2015

Les étapes relatives au dédouanement au niveau des ports sont moins consommatrices de temps. Le dédouanement proprement dit ne constitue plus un obstacle majeur à la fluidité du trafic. Le temps nécessaire pour accomplir les formalités douanières d'une marchandise à l'exportation ne dépasse pas une journée au Maroc et en Tunisie, lorsqu'il s'agit d'un dossier complet et d'une marchandise soumise à un contrôle d'admission conforme. Ce délai passe à deux jours pour les cargaisons nécessitant une visite physique menée par un inspecteur des douanes. Lorsqu'il s'agit de la procédure de dédouanement avec une inspection technique sous forme de contrôle sanitaire et phytosanitaire, ce délai peut atteindre en moyenne une journée au Maroc, en Tunisie et en Égypte, contre 3 jours en Lybie, et plus de 4 jours en Algérie.

A l'importation, l'étape de préparation des documents demeure aussi la plus consommatrice de temps, comme le montre le tableau n°07, celle-ci représente le double du temps nécessaire à l'exportation dans presque tous les pays d'Afrique du Nord. En effet, dans le cas de l'Algérie, la durée est trop longue et dépasse huit jours, contre seulement deux au Maroc et trois en Tunisie.

Conclusion

Après avoir expliqué et décrit la notion d'autoroute de la mer qui se résume dans le programme Meda-Mos, ce programme a permis de rendre compte des obstacles et de proposer des solutions qui correspondent d'une part, à moderniser les ports et à accroître leurs capacités, mettre aux normes les installations, développer les connexions intermodales. D'autre part, de simplifier les procédures douanières et administratives, moderniser les systèmes d'information, et la gestion portuaire.

Nous réserverons le troisième chapitre à expliquer mieux ce programme (Meda-Mos), dans le cadre d'autoroute de la mer « Bejaia-Marseille-Barcelone ».

Chapitre III

les autoroutes de la mer en Algérie: cas du port de Bejaia

Introduction

L'Algérie possède une façade maritime de 1200 km et les pays de l'union Européenne ont toujours été les principaux partenaires commerciaux de l'Algérie, à l'égard de leur proximité géographique, en matière de volume importé avec une proportion de 38.25% en 2007¹.

Désignant les principaux fournisseurs de l'Algérie, la France en premier rang qui occupe plus de 31.6%, suivi par l'Espagne et l'Italie avec des proportions respectives de 19.08% et 13.19% pour l'année 2007².

La France étant la principale partenaire commerciale de l'Algérie dans l'union européenne, la majorité du trafic est acheminé par voie maritime via le port de Marseille, qui reste la première porte de l'entrée du commerce et du trafic maritime entre l'Algérie et l'Europe.

Par ailleurs, il faut relever que pour l'Algérie, le port de Bejaia est connu parmi les opérateurs maritimes et logistiques, comme le port le plus efficace et transparent du pays, c'est une reconnaissance de son caractère pionnier dans la mise en place d'une gestion portuaire mixte public-privé avec le Singapourien PORTEK qui a été tout a fait réussie. Ceci s'est traduit par un partenariat entre les ports de Marseille, Barcelone, et Bejaia.

Actuellement, plusieurs lignes maritimes régulières relient le port de Bejaia aux ports européen tels que (Marseille, Barcelone, Belgique, Allemagne, Italie, Malt, Norvège), notamment dans les deux segments du conteneur et de la remorque.

Dans ce contexte, la commission Européenne a mis en place un programme spécifique « Meda-Mos », d'autoroute pilote reliant les deux rives Nord et Sud qui vise à faciliter les échanges et améliorer la connexion entre les pays européens du sud et les pays de la zone MEDA.

Les ports de Bejaia et Marseille ont décidé de soumettre un projet pilote d'autoroute de la mer, dans le cadre de l'appel du programme Meda-Mos qui vise à développer le

¹ Document du projet Meda-Mos recueilli au sein de l'EPB, (2009)

² Ibid.

transport de bout en bout et fluidifier les échanges, via le concept d'autoroute de la mer, sur l'axe de service Bejaia-Marseille.

Section 1 : Présentation globale de l'organisme d'accueil

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

1.1 Création et définition de l'EPB

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 du 16 Novembre 1971 relative à la gestion socialiste des entreprises et les textes pris pour son application à l'endroit des ports maritimes.

L'entreprise réputée commerçante dans ses relations avec les tiers, fut régie par la législation en vigueur et soumise aux règles édictées par le susmentionné décret.

Pour accomplir ses missions, l'entreprise est substituée à l'Office National des Ports (ONP), à la Société Nationale de Manutention (SO.NA.MA) et pour partie à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN).

Elle fût 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 au fonctionnement de celles-ci.

En exécution des lois n° 88.01, 88.03 et 88.04 du 02 Janvier 1988 s'inscrivant dans le cadre des réformes économiques et portant sur l'autonomie des entreprises, et suivant les prescriptions des décrets n°88.101 du 16 Mai 1988, n°88.199 du 21 Juin 1988 et n°88.177 du 28 Septembre 1988.

L'Entreprise Portuaire de Bejaia est une entreprise socialiste et transformée en Entreprise Publique Économique, Société par Actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989. Son capital social fût fixé à Dix millions (10.000.000) de dinar algérien par décision du conseil de la planification n°191/SP/DP du 09 Novembre 1988. Actuellement, le capital social de l'entreprise a été ramené à 1.700.000.000 Da, détenus à 100% par la Société de Gestion des Participations de l'État «Ports », par abréviation « SOGEPORTS ».

1.2 La structure de l'EPB

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

1.2.1 Direction opérationnelles

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

Direction Manutention et Acconage (DMA)

Elle 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 plein 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.

Direction Domaine et Développement (DDD)

A pour tâches :

- Amodiation et location de terre pleins, hangars, 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.

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 pilotins, 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 ses clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir.

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.

1.2.2 Direction fonctionnelles

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

Direction Générale (DG)

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

Direction du Management Intégré (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.

Direction Finance 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).

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.).

1.3 Vision et mission de l'EPB

1.3.1 Vision

- Piloter le développement du port en augmentant le trafic et les parts de marché ;

- Créer de la valeur ajoutée ;
- Offrir des installations compétitives, sécuritaires et de classe mondiale ;
- Satisfaire pleinement les besoins et les attentes de la clientèle ;
- Garantir la fiabilité des services pour contribuer à la compétitivité des clients ;
- Devenir un incontestable pôle logistique.

1.3.2 Missions de l'EPB

- Promouvoir le développement économique et être un outil de facilitation des échanges internationaux ;
- Contribuer de façon marquante à la prospérité de la ville ;
- Valoriser l'hinterland de l'entreprise en améliorant la compétitivité de ses différents clients (importateurs, exportateurs et chargeurs) ayant recours au port de Bejaia ;
- Garantir l'efficacité, l'efficience, la transparence et la facilité opérationnelles des procédures de l'EPB, notamment pour les opérateurs de l'hinterland ;
- Assurer une croissance durable des infrastructures et de trafic et gérer de manière responsable l'impact environnemental dans tous ses domaines d'intervention ;
- Motiver et valoriser les salariés, principal atout du port ;

Dès 2015, le port et son exploitation ont subi des changements significatifs sur le plan économique, social et environnemental. Au final, les efforts collectifs de l'EPB amèneront le port à devenir une référence pour la qualité de ses services. Ainsi, il faut viser encore plus haut et oser défier et améliorer les méthodes utilisées, même celles qui furent fructueuses dans le passé, aux fins de poursuivre la croissance.

Ces changements supposés par le port parce que ce dernier avait prévu le lancement d'exploitation des projets d'investissements tel que les zones logistiques extra-portuaire, mais malheureusement ces dernières ne sont pas encore opérationnelles jusqu'à l'heure actuelle. C'est ce qui a fait encore retarder les changements significatifs sur le plan économique, social et environnemental.

1.4 Hinterland du port de Bejaïa

L'hinterland du port de Bejaïa, qui s'étend sur un rayon de 250 km, compte un peu plus de 12 millions d'habitants, répartis sur 10 wilayates. C'est la zone la plus dense en matière de branches d'activités économiques tant industrielles que commerciales, et plusieurs projets d'envergures nationales sont en cours de réalisation (autoroute terrestre Est-Ouest), ou projetés dans le cadre d'un plan national global de développement.

L'hinterland segmenté en trois zones principales, la zone algérois, la zone des hauts plateaux, et la zone de la SOUMMAM, compte plusieurs zones industrielles et zones d'activités dont les plus importantes sont : les zones de Rouïba, Réghaia, et Corso dans le segment de l'algérois, les zones industrielles de Sétif, El-Eulma, M'Sila et Bordj Bou Arreridj dans le segment des hauts-plateaux et les zones industrielles d'Akbou, d'El-kseur, et de Bejaïa dans le segment de la SOUMMAM.

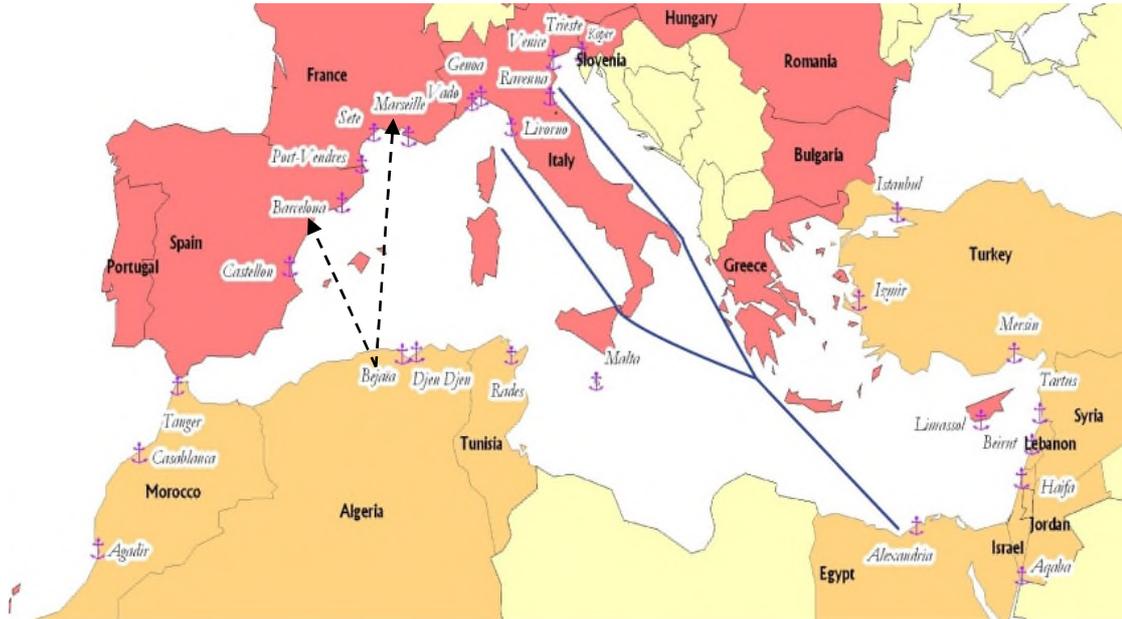
Section 2 : Présentation du projet pilote AdM (Bejaia-Marseille-Barcelone)

Un port pilote désigné pour développer l'autoroute de la mer et appeler à expérimenter les bonnes pratiques sur des liens intermodaux de premier plan entre l'UE et l'Algérie, de façon à les reproduire dans d'autres ports algériens. Le port de Bejaia qui doit servir pour d'autres projets d'AdM, a été sélectionné par le ministère des transports comme port pilote, car il présente les conditions nécessaires pour répondre à ce genre de projet.

2.1 La sélection du port de Bejaia comme port « autoroute de la mer » sur deux axes

A la suite de la candidature du port de Bejaïa et de la réponse de ce dernier au projet pilote d'autoroute de la mer lancé par la Commission Européenne, il a été décidé à Bruxelles le 17 octobre 2008 que le port de Bejaïa soit « labélisé » autoroute de la mer et sur deux axes qui sont : Bejaïa-Marseille et Bejaïa-Barcelone. La CE avait déjà donné son accord de principe en juillet de la même année. La figure suivante démontre les axes de liaison des ports concernés.

Figure n°05 : Axes « Bejaïa-Barcelone, Bejaïa-Marseille »



Source : documents du projet Meda-Mos réunis au sein de l'EPB

Le port de Bejaïa a été retenu comme port AdM après avoir rempli les critères de sélection et d'évaluation des propositions lancées par l'UE. Ces critères portaient sur les aspects suivants : aspects qualitatifs, la contribution à la dimension régionale, la contribution au développement de solutions intermodales maritimes, la viabilité du service et crédibilité du projet dans sa globalité, ainsi que sur les effets sur la concurrence.

Nous allons revenir à présent sur ces différents points afin de bien cerner ce qui a permis de faire du port de Bejaïa un port « Autoroute de la Mer » sur 2 axes³.

- Le premier point constitue l'aspect qualitatif. La CE a exigé à ce sujet des améliorations des services portuaires et des opérations qui leur sont rattachés, l'amélioration de la fréquence, de la ponctualité, de la sécurité ainsi que de la sûreté. Parmi les aspects qualitatifs, nous trouvons également la mise en place d'une structure tarifaire conforme aux attentes du marché, ce qui relève du marketing, l'extension des connections intermodales régionales. Et puis comme dernier point, la bonne disponibilité des systèmes d'information et contrôle le long de la chaîne logistique.
- Le second aspect est relié à la contribution à la dimension régionale. Dans ce second point, la CE a mis l'accent sur la couverture géographique du projet, l'intégration dans

³ Données recueillies au sein de l'EPB

la politique de développement de transport régional et national ainsi que sur l'intégration globale dans le réseau MEDA, mais aussi, l'accessibilité à des régions intérieures du pays et la prise en compte des politiques globales de développement durable.

- En ce qui concerne le 3^{ème} volet de ces aspects des critères de sélection, nous avons là un point très important qui fait partie des objectifs de la création des autoroutes de la mer et qui est le développement de l'inter-modalité dans le secteur maritime. Ceci vise à décongestionner les grands axes routiers ainsi que de la contribution à l'environnement. Aussi, l'amélioration de l'équilibre des flux.
- Le 4^{ème} critère représente la viabilité du service et la crédibilité du projet dans sa globalité. La commission Européenne a œuvré de mobiliser toutes les parties prenantes ainsi que les utilisateurs afin qu'ils s'engagent à la réussite du projet. C'est pour cela que la proposition a été évaluée par une analyse poussée des éléments suivants : la durée du projet, les références et capacités de chaque membre du consortium, le plan de développement, l'engagement écrit de la part des candidats potentiels ainsi qu'un plan financier pour les investissements nécessaires.
- Concernant le 5^{ème} et dernier point qui concerne la concurrence, la CE a insisté sur le fait que les actions introduites dans le cadre des projets pilote d'AdM, ne doivent pas mener à des distorsions du marché et de la concurrence. L'évaluation a porté sur : la conformité avec les accords sur les échanges internationaux, l'impact sur les services existants entre les ports participants et sur les services existants des ports voisins. La CE a également posé des conditions concernant les marchés existants et potentiels car ils doivent correspondre soit :
 - A du transfert modal de la route ;
 - Qu'ils soient nouvellement générés ;
 - Dérivant des conditions des projets pilotes AdM.

2.2 Le consortium candidat

Un projet pilote AdM dans la région MEDA est défini comme une association technique d'acteurs majeurs publics et privés du transport intermodal appelé "le Consortium" que nous allons voir ci-dessous et qui est engagé dans l'amélioration des chaînes de transport existantes entre l'UE et la région.

Les projets pilotes doivent réunir au moins les acteurs suivants :

- Deux opérateurs ou autorités portuaires (minimum), responsables des opérations au port, l'un dans un terminal portuaire d'un pays du sud ou de l'Est méditerranéen, l'autre dans un pays européen.

Les principaux partenaires (Bejaia, Marseille, Barcelone) de ce projet sont :

- L'entreprise portuaire de Bejaia ;
- L'autorité portuaire de Barcelone ;
- L'autorité portuaire de Marseille ;
- Bejaia Mediteranean Terminal (BMT)
- Et un ou plusieurs opérateurs maritimes assurant la liaison entre ces ports.
- CMA-CGM ;
- L'opérateur maritime CNAN MED ;
- Opérateur de transport ferroviaire RAIL LINK.

Les autorités portuaires doivent indiquer :

- Leur soutien de principe au projet,
- Les dispositions prises pour accueillir le service Adm ou la nature et les conditions de mise à disposition de l'infrastructure et les procédures relevant de leurs compétences.
- La tarification appliquée pour l'utilisation des infrastructures et des services fournis par l'autorité portuaire pour l'exploitation de l'AdM.

2.3 Raisons (avantages) distinctifs du port de Bejaïa

Le Port de Bejaïa a été sélectionné par le Ministère des Transports pour participer à l'appel à projets car il présentait les conditions nécessaires pour répondre à ce genre de projets, en matière de performance portuaire (cas du traitement des conteneurs par BMT), outils de gestion moderne (NTIC, comptabilité analytique ...) ainsi que la maturité de certains projets qui cadraient dans le concept de solutions intermodales intégrées, ces conditions concernent ainsi :

- La place, la situation et la proximité géographique privilégiée du port ;
- Un système de management intégré QHSE (qualité, hygiène, sécurité, environnement), qui demeure un atout incontesté dans le marché international et l'attraction de partenaires ainsi sa certification au code ISPS (International Ship and Port facility Security), dans le domaine de la sûreté.

- Premier et unique port possédant un centre de transit des marchandises dangereuses, destiné aux produits classés IMDG (International Maritime Dangerous Goods).
- Un parc engins, grues, engins de servitude, équipements et matériels d'exploitation neufs et de technologie de pointe ;
- Le premier port algérien à avoir un partenaire étranger (avec Portek), spécialiste de l'exploitation de terminaux à conteneurs, et développer ce segment, et aspire se classer parmi le plus important port à conteneurs en Algérie ;
- qualité de services performants assurés par le port (le remorquage, la manutention et l'acconage) ;
- la zone la plus dense en matière de branches d'activités économiques, tant industrielles que commerciales ;

Ces avantages qui ont favorisé à intégrer en 2007 les autoroutes maritimes dans ce port, c'est une reconnaissance de son caractère pionnier dans la mise en place d'une gestion portuaire mixte public-privé. Ceci s'est traduit par un partenariat des lignes maritimes entre les ports de Marseille, Barcelone et Bejaïa.

2.4 Objectifs du projet pilote

Nous allons présenter ci-dessous, les raisons du lancement du projet pilote.

- Relier Bejaia aux pays de l'UE grâce à des corridors de desserte clairement établis, offrant des solutions de transport innovantes, performantes, respectueuses de l'environnement répondant aux besoins des utilisateurs ;
- Interconnecter les hinterlands des trois ports ;
- Améliorer la qualité de service intermodal sur l'axe Bejaia – Marseille – Barcelone ;
- Rendre fluide les échanges de marchandises par conteneurs qui transitent entre l'union européenne et l'Algérie via ces ports ;
- Réduction des coûts port à port grâce à la concentration de flux ;
- Des fréquences plus élevées entre les deux ports ;
- Augmenter les capacités d'accueil du port pilote (gros navires) ;
- Augmenter la capacité de manutention et d'acconage ;
- Contourner les obstacles du transport routier et passer au transport intermodal (autoroute - rail) ;
- Augmentation des capacités de stockages des ports ;
- Utilisation de la technologie de l'information adaptée au transport et à la logistique par la mise en place des échanges de données informatisées ;

- Recourir à l'utilisation des techniques informatiques suivant le concept de « port sans papier » appliquées aux activités portuaires afin de réduire la durée et le coût des opérations au niveau portuaire et maritime ;
- Soutiens institutionnels en matière de facilitation de passage portuaire.
- Du point de vue économique, l'atteinte de ces objectifs permettra un développement des marchés et de nouvelles opportunités sur cet axe, tant à l'import qu'à l'export, ce qui entraînera la réduction des coûts grâce aux efforts de concentration de volume :
 - Baisse des coûts de port à port grâce à la concentration de flux (Import/Export)
 - Baisse des prix de porte à porte grâce à la mise en place de solutions intermodales, diminution des délais de transit portuaire et du post-acheminement.
- Du point de vue opérationnel, cela se traduira par une augmentation des capacités portuaires d'une part et par l'amélioration des performances de traitements aux navires et aux différents terminaux du port pilote :
 - Réduction du temps d'attente navire.
 - Diminution de temps d'attente des marchandises.
 - Amélioration de la qualité des prestations.

Les ports pilotes ont bénéficié d'une assistance technique de la part de la commission européenne qui permet de soutenir ces ports à atteindre ces objectifs.

2.5 Les éléments mis en place dans le cadre de projet d'AdM

Le projet Meda-Mos a été concrétisé par un programme d'assistance technique dont ont bénéficié certains projets pilotes. Les principales actions d'assistance technique dont a bénéficié le port de Bejaia se résument essentiellement dans les actions suivantes :

Tableau n°07 : l'assistance technique fourni pour le port de Bejaia

Domaine	Cible
Harmonisation et amélioration des procédures douanières	Corps douanier.
Intégration et mise en place du système d'automatisation des procédures (EDI, informatisation des procédures, intégration des NTIC...).	Douanes Autorité portuaire.
Amélioration des techniques de manutention et d'acconage et organisation des terminaux à conteneurs et rouliers	- Autorité portuaire ; - Direction de la manutention et de l'acconage ; - BMT.
Gestion des plates-formes logistiques et de transport multimodal (étude de faisabilité et visites des plates-formes logistiques en Espagne).	- Autorité portuaire ; - Direction de la manutention et de l'acconage ; - BMT.
Modernisation des textes réglementaires régissant le fonctionnement de la logistique du commerce international et des conventions internationales.	Ministère des transports.
Adaptation de la législation des changes aux exigences de l'économie de marché, en harmonie avec les accords de l'association UE-Algérie.	Ministère des finances/banques.
Management et marketing international	Autorité portuaire
Intégration du concept de « single window ».	- Autorité portuaire ; - Douanes ; - Organismes d'inspection.
Amélioration du volet sécuritaire au passage frontalier	- Autorité portuaire - PAF (Polices Aux Frontières)
Formation sur la logistique	Chargeurs

Source : donnée de l'EPB

Le « Single window » ou "Guichet Unique" est défini comme une facilité permettant aux parties impliquées dans le commerce et le transport de déposer des informations et des documents normalisés auprès d'un point d'entrée unique afin de remplir toutes les formalités officielles liées à l'importation, à l'exportation et au transit. Le guichet unique est une mesure qui facilitera évidemment le commerce. Il permet à l'opérateur économique ou au transporteur de présenter toutes les données nécessaires à la détermination de

l'admissibilité des marchandises sous forme normalisée, en une seule fois aux autorités chargées des contrôles aux frontières et à un portail unique. Dans le cadre du principe du guichet unique, ces autorités sont chargées de gérer le guichet unique et de veiller à ce que les autorités ou les services participants aient accès aux informations ou que ces dernières leur soient fournies par l'autorité de gestion. Il supprime la nécessité pour l'opérateur économique ou le transporteur de présenter les mêmes données à plusieurs autorités ou services différents chargés des contrôles aux frontières.

Autres mesures d'appui

- Formation et perfectionnement du personnel opérationnel dans les bonnes pratiques de gestion des opérations portuaires.
- Échange d'expérience et des bonnes pratiques avec les intervenants de la région Marseille et Barcelone (Séminaires, stages et visites de travail sur sites).
- Assistance dans la création d'un Service d'Attention au Client en profitant de l'expérience du SAC port de Barcelone.

Ce soutien de l'union européen vise l'amélioration et l'extension des attentes du projet à l'aide de cette assistance technique dont a bénéficié le port de Bejaia.

2.6 Les attentes du projet dans le port de Bejaia

Tableau n°08 : les attentes du projet

Indicateur	Avant et durant le projet	Objectifs
Réduction de la durée de la procédure d'import	51 jours	28 jours (horizon 2012)
Réduction de la durée de la procédure d'export	29 jours	23 jours (horizon 2012)
Réduction du délai de la procédure douanière	2.7 jours	1.5 jours (horizon 2010)
Augmentation du trafic portuaire Bejaia-Marseille	Conteneurs : 19.587EVP Roulier : 13.817 tonnes	Conteneurs : 53.800 EVP Roulier : 29.500 tonnes (horizon 2012)
Améliorer le délai de séjour à quai des navires	24 heures	18 heures (horizon 2010)
Réduire le délai de transit des conteneurs au port	16 jours	8 à 10 jours (horizon 2010)
Améliorer les cadences de traitement des navires	23 boîtes/heure	30 boîtes/heures (horizon 2010)
Augmentation des capacités d'accueil des navires	19 postes à quai marchands	25 postes à quai marchands (entre 2010-2015)
Augmenter les surfaces de réception des marchandises	40 ha	89 ha (entre 2010-2015)
Améliorer les délais de poste et pré-acheminement des marchandises par route	07 heures	05 heures (horizon 2012)
Augmenter le taux de transfert route/rail	0%	34% (horizon 2010)

Source : donnée de l'EPB

Malheureusement, le port de Bejaia a des insuffisances diverses qui empêchent la concrétisation de ces perspectives.

Section 3 : Contraintes et opportunités au développement de la mise en place d'AdM

Depuis le lancement de projet pilote d'ADM de 2007 axes « Bejaia-Marseille-Barcelone », jusqu'à sa clôture en 2013, aucune concrétisation d'AdM en Algérie sauf l'assistance technique qu'a bénéficié le port de Bejaia. Cela s'explique par diverses contraintes et obstacles qui empêchent l'aboutissement de cet important projet.

À travers cette section, nous allons essayer de démontrer ces différentes contraintes et opportunités, ainsi quelques solutions à ces obstacles.

3.1 Contraintes ⁴

3.1.1 Contraintes internes liées au port de Bejaia

➤ Contraintes opérationnelles

- Manque de maîtrise des métiers de transitaires, consignataires, de courtiers en fret par les corps professionnels qui interviennent au port de Bejaia ;
- Manque de coordination des membres de la communauté portuaire en matière d'organisation du travail (jour/nuit, weekends, opération/contrôles...), d'où une rupture intermittente des chaînes d'opérations logistiques ;
- Méthodes de manutention et de transfert des marchandises non conteneurisée insuffisamment maîtrisées.

➤ Contraintes liées à la gestion des données et aux formalités douanières et non douanières

Plusieurs facteurs ralentissent le transit des navires et des marchandises au sein du port de Bejaia :

- La difficulté de passage à des procédures « zéro papier », par l'informatisation des documents relatifs aux navires et la reconnaissance des documents comme les signatures électroniques ;
- La complexité des formalités administratives relatives au transit des marchandises et des navires (multiplicité des documents et informations échangées entre les services

⁴ Document du projet Mda-Mos recueilli au sein de l'EPB

du port, les armateurs, les consignataires, les transitaires, les banques et assurances, la douane etc....) ;

- Le manque de coordination entre les différents services de contrôle aux frontières. les différents services (douanes, PAF, contrôle phytosanitaire), travaillent encore séparément, malgré l'installation du guichet unique depuis 2005 au niveau du port ;
- L'absence d'orientation dans les contrôles du circuit rouge et maîtrise relative de la gestion des risques ;
- L'éloignement du scanner de la sortie du port ce qui induit la multiplication des contrôles, qui concerne l'arrivée des marchandises au port, ces derniers nécessitent une visite, c'est-à-dire de les faire passer par le scanner. L'éloignement du scanner de la sortie du port (il est situé au poste 19), allonge le trajet, ce qui induit la multiplication des contrôles (contrôles aux frontières : comme la PAF, la douane, phytosanitaires.....) ;
- L'absence de planification quant à l'exploitation rationnelle des horaires de travail ;
- La lenteur dans la procédure de domiciliation bancaire (entre 15 et 20 jours) ;
- L'absence de brigades spécialisées dans les opérations d'exportation : c'est la chambre de commerce qui est chargée d'installer ces brigades, mais le port de Bejaia en général, ne faisant pas les opérations d'exportations hormis les hydrocarbures, et le seul opérateur qui exerce ces opérations, est l'entreprise CEVITAL. Donc, l'absence des brigades au niveau du port revient à la fréquence minimale de ces opérations d'exportations ;
- La maîtrise insuffisante de l'information et de la réglementation douanière par les opérateurs ;
- L'insuffisance de l'info structure et d'un réseau de connexion généralisé entre les différents opérateurs portuaires.

3.1.2 Contraintes externes

➤ Contraintes du marché

- Difficultés des exportateurs et importateurs à s'organiser pour exploiter les opportunités du marché. Les volumes exportés étant faibles, le coût de fret du conteneur est 50% plus élevé par rapport à la moyenne des ports de la méditerranée ;
- Manque de coordination entre les organismes chargés du soutien et de la promotion du commerce et de l'investissement (système bancaires et des assurances inadaptées au contexte de libéralisation,....) ;

- Difficultés des chargeurs à concentrer le fret vu l'inexistence de courtier de fret en Algérie ;
- Faiblesse du maillage des réseaux de transport.

➤ **Contraintes liées aux infrastructures routières**

La ville de Bejaia souffre de problèmes concernant les infrastructures routières qui ne sont pas développées, c'est le cas du 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.

➤ **Contraintes liées aux réseaux ferroviaires**

Il s'agit notamment, des retards cumulés par la société algérienne de transport ferroviaire (SNTF) pour améliorer ces réseaux entre le port de Bejaia avec son hinterland.

➤ **La politique de l'État**

- L'Algérie donne plus d'importance pour l'investissement dans les ports pétroliers du fait que 95% de son commerce extérieur est dominé par les hydrocarbures, ce qui fait que les ports polyfonctionnels, tel que le port de Bejaia, connaissent un retard;
- Manque d'engagements de l'État pour le partenariat public-privé qui favorise l'investissement portuaire ;

➤ **Autres contraintes**

- La difficulté de réunir tous les intervenants des deux pays représentant les deux axes (Marseille et Barcelone) ;
- Le conflit existant entre le Maroc et l'Algérie et le printemps arabe ..., freinent l'intégration économique de la méditerranée ce qui ne fait pas accroître les flux des échanges Sud-Nord.

3.2 Les opportunités

- Développer le rôle des comités de pilotage (ex : comité de facilitation maritime de la wilaya), par la mise en place des mécanismes appropriés pour coordonner les plans de développement des divers sous-secteurs de transport ;
- Rationaliser le fret par le développement des professions de courtiers d'affrètement et de fret multimodal ;
- Adaptation et facilitation des traitements bancaires concernant les aspects relatifs à la procédure de traitement des crédits documentaires, aux conseils et prestations qui seront prodigués par les banques et aux délais de transfert des recettes, par la mise en

place des mécanismes bancaires appropriés pour faciliter les transactions de commerce international ;

- Harmoniser les textes régissant les échanges commerciaux avec les pays de l'UE,
- Réflexion sur l'intérêt de ratifier et de mettre en œuvre les conventions et accords internationaux. A titre non exhaustif cela comprend :
 - La convention relative au régime douanier des conteneurs (1956/1972) ;
 - La convention pour l'harmonisation du contrôle de marchandises aux frontières (1982) ;
 - La convention relative au régime douanier des pools⁵ de conteneurs (1994) ;
 - La convention de transport international de marchandises dangereuses par route (ADR) ;
 - L'accord sur le transport international de produits alimentaires périssables (ATP) ;
 - La convention transport international routier (TIR) à promouvoir.

Le projet Meda-Mos propose quelques solutions aux différents obstacles, afin d'arriver à la réalisation du projet d'autoroute de la mer, des réformes doivent être établies.

3.3 Difficultés et solutions rencontrées

Tableau n°09 : difficultés et solutions rencontrées

Difficultés	Solutions	CT	MT	LT
Le système d'information portuaire ne peut pas s'ouvrir vers l'extérieur pour permettre les échanges de données avec les opérateurs à travers la plate-forme communautaire.	Réalisation d'une plateforme Schéma Directeur Informatique (SDI) pour définir les évolutions technologiques nécessaires afin de permettre la communication avec l'extérieur.		x	

⁵ Le terme "pool" désigne l'utilisation en commun de conteneurs aux termes d'un accord

Congestion des espaces dans l'enceinte portuaire.	Création de zones logistiques dans l'hinterland immédiat du port.	X		
Rallongement des délais des procédures liées aux opérations de contrôle aux frontières	Installation d'un Comité de facilitation et animation des réunions régulières (une tous les deux mois)	X		
Le transfert sur voie ferroviaire est contraignant à cause de l'exiguïté des espaces	Développer de nouvelles connexions ferroviaires avec les terminaux concernés.		X	

Source : donnée de l'EPB

D'après les entretiens que nous avons effectués pendant notre stage à l'EPB, nous avons constatés que parmi les solutions rencontrées, certaines sont en cours de réalisation, telles que les zones logistiques dans l'hinterland du port, et le projet de développement de connexions ferroviaire qui reste objectif de moyen terme. En effet, l'EPB a orienté sa stratégie vers la refonte de son système d'information par la mise en application du SDI, dont l'étude avait été confiée à un bureau d'étude français « NOVIAL SYSTÈME ». Ce SDI est un outil de travail opérationnel pour le centre informatique, et un référentiel pour la direction générale et les utilisateurs.

Section 04 : Évolutions des prestations de services avant et après 2013

Dans cette section, nous présenterons d'une part, l'évolution des prestations de service public que doit ajouter le port durant le déroulement du projet. Et d'autre part, l'évolution des interconnexions routières et ferroviaires. Enfin, les évolutions des principaux projets et investissements après la clôture du projet d'AdM.

4.1 Évolutions des prestations des services durant le déroulement du projet

➤ Port (services aux marchandises)

- Il est prévu de déplacer le poste gazier pour libérer un quai supplémentaire pour pouvoir traiter un navire porte conteneur supplémentaire ;
- Un des bord/quai va être renforcé pour permettre le traitement d'un troisième navire ;

- Afin d'augmenter les capacités de traitement et d'accueil, les terre-pleins et postes à quai qui vont être étendus ;
- Pour augmenter la sécurité et la disponibilité des moyens de contrôle, le port va acquérir un nouveau scanner ;
- Il est prévu de mettre en place un guichet unique complet dans les plus brefs délais.
- Le ministre des transports algériens prendra en charge l'étude de faisabilité des EDI.

➤ **Services maritimes (services aux navires)**

- Afin d'augmenter les cadences de traitement des navires (trois navires en simultané) le terminal à conteneur va acquérir un troisième portique ;
- De plus, il est prévu d'acquérir deux portiques gerbeurs sur pneus (6+1) ainsi qu'une grue mobile et un lot d'engins d'acconage et de transport et ceci dans le but d'améliorer la productivité au parc à conteneurs, et d'équiper les zones extra portuaires sous-douane ;
- Deux nouveaux moyens de transport seront disponibles pour assurer la connexion entre la zone extra portuaire et le port ;
- Afin de réduire le délai de séjour des conteneurs à quai, les conteneurs ayant un séjour supérieur à 21 jours, seront automatiquement évacués en zone extra portuaire ;
- Le système informatique de traitement et de suivi du conteneur existant sera amélioré durant le projet en permettant l'accès des utilisateurs externes (transitaires et consignataires) ;

➤ **Connexions ferroviaires**

- La gare de marchandise sera déplacée vers Oued Ghir afin de créer une réelle gare intermodale et l'opérateur ferroviaire société nationale de transport ferroviaire (SNTF) mettra à disposition un terrain à proximité de cette gare afin de créer un port sec ;
- L'électrification de la voie ferrée entre Bejaia et Beni Mansour a débuté dans cette période et se poursuivra dans les années à venir ;
- La SNTF a créé un partenariat avec Rail-Link France donnant naissance à sa filiale Rail-Link Algérie pour la prise en charge du post-acheminement par rail vers les ports secs de Rouïba et les futures ports secs des hauts plateaux ;

- De plus, le terminal à conteneurs objet du partenariat de l'autorité portuaire de Bejaia avec PORTEK international. Ltd, opérateur singapourien a également initié le transport de conteneurs par rail en signant une convention avec la SNTF ;
- La SNTF a développé un projet de développement du corridor trans-Maghrébin qui relier tous les axes allant de l'Est à l'Ouest et du Nord au Sud sur l'ensemble du territoire algérien, mais aussi permettant des connexions nécessaires avec les réseaux marocains et tunisiens.

➤ **Connexions routières**

Dans le cadre du schéma directeur routier et ferroviaire à l'horizon 2020, une autoroute Est-Ouest qui relie les pôles économiques principaux du pays, est en cours de construction. Le projet prévoit la réalisation d'une pénétrante qui reliera le port de Bejaia à l'autoroute Est-Ouest.

4.2 Évolution des principaux projets et investissement après 2013

Aujourd'hui, le trafic transitant par le port de Bejaia est de plus en plus important. La croissance enregistrée depuis les années 2000 se maintient également aujourd'hui. La tendance pour l'avenir se concrétise par la mise en œuvre de plusieurs projets de développement, il s'agit notamment de :

4.2.1 Réalignement du quai central et du quai nord ouest du vieux port de commerce de Bejaia

Ce projet consiste en la réalisation d'un nouveau quai de 355m répondant aux normes, un poste RO/RO d'un linéaire de 30m avec un tirant d'eau de -09 mètres et la réalisation d'un terre-plein d'une surface de 12 625M².

4.2.2 La nouvelle gare maritime

Cette nouvelle infrastructure va inévitablement améliorer les conditions d'escales et d'accueil des passagers et le transit de leurs véhicules.

4.2.3 Extension de l'appontement pour remorqueurs

Ce projet a été lancé dans l'objectif de prendre en charge le problème lié à l'exiguïté de l'espace destiné aux navires de la gare maritime, occupé par les remorqueurs. Confié à l'entreprise COSIDER TP, les travaux de projet affichaient une progression de 56% à fin 2015.

4.2.4 Les zones logistiques Extra-Portuaire

Les zones logistiques extra-portuaires constituent l'une des grandes ambitions du port de Bejaia qui s'inscrivent dans une démarche de solutions logistiques structurantes pour optimiser la chaine de valeur des opérations de commerce extérieur.

- **La zone logistique de TIXTER (BBA)**

Celle-ci se situe à la daïra d'Ain-Taghrout (Bordj Bou-Arreidj), la surface est organisée en trois zones dont la zone (A), est dédiée aux terminal ferroviaire et zone de réception de conteneurs d'une superficie de 141 676 M², la zone (B), est pour le stockage logistique d'une superficie de 44 238 M², enfin la zone (C), est une zone de services, tels que l'administration, parking pour camions, et maintenance des engins de manutention.

Figure n°06 : description de la liaison maritime depuis le port de Marseille jusqu'à BBA



Source : document interne de l'EPB

Le service est actuellement opérationnel depuis le port de Marseille, en passant par le port de Barcelone jusqu'au port de Bejaïa, mais il est en développement pour le transfert vers le projet de plate-forme logistique de Bordj Bou Arreridj (BBA).

Cette zone logistique extra portuaire a été inaugurée le 22 mars 2016 par le ministre de transport Boudjemaa TALAI. Ce projet initié et financé par l'EPB.

- **La zone logistique d'Ighil Ouberouak**

Situé à environ 05km au sud-est du port, ce site est d'une superficie de 48560m², avec une capacité spatiale de 1040 EVP et une capacité commerciale de 19000 EVP. Le taux d'avancement des travaux relatifs à ce projet sont estimés à 35%.

Cette plate forme logistique sera opérationnelle la fin de l'exercice de 2016.

Conclusion

Malgré le développement continu du service portuaire du port de Bejaia pour rapprocher et assimiler le niveau des grands ports méditerranéen tel que le port de Marseille (en France) et Barcelone (en Espagne), le concept d'autoroute de la mer reste à nos jours un mythe pour des raisons diverses. Mais pour concrétiser ce concept, en raison de son rôle important qui est comme catalyseur dans l'intégration euro-méditerranéenne, et dans le développement de son commerce extérieur.

Et pour cela, l'État algérien doit encourager en premier lieu le partenariat public-privé car ce dernier est un important moyen pour rattraper le retard de développement de transport maritime de marchandises en Algérie, et améliorer les infrastructures routières et les réseaux ferroviaires qui sont d'une grande importance lors de l'arrivée de la marchandise dans le port pour une meilleure connexion avec leur hinterland, et faciliter les procédures douanières et administratives pour la bonne fluidité des échanges internationaux.

Conclusion Générale

Conclusion générale

Compte tenu de l'existence d'un déséquilibre entre les différents modes de transport de marchandises, du manque à gagner, en laissant les grands axes routiers saturés et de la volonté de la commission européenne à limiter la pollution, les experts européens de commerce international et de la logistique ont réfléchi à remédier à ces problèmes. Et ce, en proposant une offre de service qui se caractérise par son aspect d'inter-modalité des trois principaux modes de transport qui sont : le transport maritime, ferroviaire et routier.

Cette offre de service est un projet d'autoroute de la mer qui a pris de l'ampleur, car s'étant concrétisé en premier lieu en Europe, plus précisément entre la France et l'Espagne, ainsi qu'entre la France et l'Italie, s'est élargi et sorti de l'UE pour relier cette dernière à la rive sud de la méditerranée. Ayant pour principal objectif de désengorger les grands axes routiers entre les pays européens, les AdM Bejaia-Marseille et Bejaia-Barcelone ont pour but principal de fluidifier les échanges commerciaux entre les deux rives de la méditerranée.

Dans le cadre de l'appel à projet en méditerranée, et en considérant l'autoroute de la mer dans les transactions commerciales contractées avec l'UE comme priorité, le port de Bejaia devrait voir augmenter ses échanges commerciaux.

Dans sa proposition faite en réponse au projet pilote lancé par l'UE, le programme Meda-Mos a permis de rendre compte des obstacles dont souffrent le port de Bejaia et tout l'ensemble du système portuaire algérien et de proposer des solutions qui en correspondent.

D'après les entretiens que nous avons effectués avec des cadres responsables au sein de l'EPB, nous constatons qu'il n'y a pas eu de changements dans les habitudes de travail de cette entreprise malgré les recommandations de Meda-Mos, notamment en matière de passage à des procédures "zéro papier", par l'informatisation des documents relatifs aux navires et leur reconnaissance comme des signatures électroniques. Mais, aussi l'augmentation excessive de la durée de séjour des marchandises dans le port due aux procédures et pratiques douanières, est celle consacrée à l'analyse phytosanitaire ; de même l'absence de la mise en place des contrôles simultanés aux différents points aux frontières continuent à compliquer l'activité portuaire au port de Bejaia. Aussi, l'augmentation des flux en direction du port de Bejaia, son extension, le développement des moyens de transport annexe, tel que les transports ferroviaire et routier, et les aides de

Conclusion générale

l'État dans le but de concrétiser ce projet prometteur, demeurent des souhaits non concrétisés.

Ainsi, afin de concrétiser le concept d'AdM à Bejaia et d'améliorer son transport maritime de marchandise, nous proposons quelques modestes recommandations que nous ajoutons à celle du programme Meda-Mos, et que nous considérons utiles :

- L'accélération des projets d'extensions de port en cours ;
- Faire plus d'investissement concernant les équipements portuaires ;
- Doter le port d'un laboratoire d'analyse qui va permettre une réduction de séjour des navires ;
- Mettre en place une plateforme EDI ;
- l'État doit encourager le partenariat public-privé, et mettre à niveau les procédures douanières et non douanières;
- Améliorer et densifier l'ossature de l'arrière-pays du port de Bejaia par une connexion renforcée au réseau routier et ferré afin de limiter les ruptures de charge et développer le transport de porte à porte qui est le principe des AdM.

Bibliographie

Ouvrage

BOUCHET Pierre. (1992), « Transport maritime », Economica, Paris ;

DAMIEN Marie-Madeleine. (2001), « transport et logistique », DUNOD, Paris ;

Ghislaine Legrand & Huber Martini. (2008), «Gestion des opérations Import-export », DUNOD, Paris ;

MOISE, Donald Dailly. (2013), « Logistique et transport international de marchandises », 1^{re} Edition, Paris.

PASCO Corine. (1999), « commerce international », DUNOD 2^{ème} Edition, Paris ;

PASCO Corine. (2002), « Commerce international », DUNOD 4^{ème} Edition, Paris ;

PASCO Corinne. (2006), « commerce international », DUNOD 6^{ème} Edition, Paris.

Mémoires

HALHAL Saïd, « le rôle de la conteneurisation dans le développement du transport maritime en Algérie », mémoire de master. Université de Bejaia, promotion 2012-2013 ;

MERZOUG Slimane, « la place de transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia », thèse magistère, université de Bejaia, promotion 2005 ;

NDAYISHIMIYE JUSTE ; « le rôle des autoroutes de la mer dans la réduction des émissions routières de Gène et de Marseille », thèse doctorat, promotion juin 2015 ;

TAKORABT Zakaria, ZEGGANE Mourad, « effet de la démonopolisation des services maritimes sur la CNAN : cas des services maritimes au port de Bejaia », mémoire de master. Université Abderrahmane Mira Bejaia. Promotion 2014-2015.

Articles

Art. 13 du code maritime algérien ;

Art. 572 du nouveau code maritime algérien ;

Art. 609 du nouveau code maritime algérien ;

Art. 621 du code maritime algérien.

Documents, Revues et rapports

Annuaire statistique 2014 ;Port de Djen Djen ;

CYRILLE P.Coutansais, « transport maritime entre globalisation et développement durable », étude n°4123, Paris, Mars 2010 ;

Documents du projet Meda-Mos, 2009 ;

Documents interne de l'EPB ;

JONCTION-rapport final, « une autoroute maritime en méditerranée occidentale », étude de préfaisabilité, Marseille, 21 octobre 2009 ;

M'Hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed Cherif et César Ducruet, « les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? » - M@ppemonde n°101 - 2011;

MOHEMED CHERIF, Fatma Zohra, « les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale », école nationale supérieure maritime, Bou-Ismaïl, Algérie UMR géographie- cités. 2011 ;

MOUHAMED CHERIF, Fatima Zohra, « l'économie maritime algérienne et euro-méditerranéenne », la revue maritime n°483 ;

MOUHAMED CHERIF, Fatima Zohra, « les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro-méditerranéen : réalités et perspectives », territoire en mouvement revue de géographie et aménagement, 2012 ;

PHILIPPE Vallouis, « Les transports maritimes de marchandises en méditerranée », les cahiers du plan bleu 7, Valbonne, France, Mai 2010.

QUEFELEC Stéphane, « environnement et développement en méditerranée », Les notes de plan bleu, Paris, novembre 2005 ;

Rapport annuel 2010 sur la coopération UE-Algérie ;

Rapport annuel et statistiques du port de Bejaia 2015 ;

Synthèse du rapport, Atlas des villes portuaires du Sud et de l'Est de la méditerranée, Marseille, octobre 2013 ;

TOUSTOU-CHELIDZE, « *Les autoroutes de la Mer sur la bonne voie* », article de journal le monde, les cahiers de la compétitivité, France, 09/07/2008 ;

WEIGERT Maxime, (2010), « les autoroutes de la mer : des perspectives prometteuses en méditerranée », Les notes Institut de Prospective Économique du Monde Méditerranéen (IPEMED) n°7;

Sites internet

- 1) Banque mondiale, indicateur, 2014. [<http://donnees.Banquemondiale.org/indicateur/IC.EXP.COST.CD>] ;
- 2) Commission européenne « préparation du conseil transports du 12 octobre 2006 », Luxembourg, 11 octobre 2006 ;
- 3) Commission européenne, « Report modal : troisième appel à projets pour Marco Polo », 2009, [<http://www.wk-transport-logistique.fr>] ;
- 4) Khadidja M. entreprise portuaire d'Alger : « augmentation de 13% du trafic de marchandises », 2015, [http://www.lemaghrebdz.com/?page=detail_archive&id=71495&dj=2015-07-30] ;
- 5) Le portail transport et logistique, « Toulon-Rome : l'autoroute de la mer prend l'eau », 03/03/2009, France, [www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/9522/toulon-rome-l-autoroute-de-la-mer-prend-l-eau.html] ;
- 6) Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, « lancement de deux autoroutes de la mer entre la France et l'Espagne » 27 février 2009, [www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DP_ADM.FR_ESP_fev2009.pdf] ;
- 7) Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer « autoroute de la mer en méditerranée », 2007, [<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Initiative-West-Med-Corridors.html>] ;
- 8) Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer « Qu'est-ce que le transport intermodal de marchandises ? », 11 janvier 2007, [http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Mer-et-littoral,2045-.html?id_article=8222] ;
- 9) NAVARRO Robert, « rapport sur le transport maritime a courte distance » 18 mars 2015, France, [www.europarl.europa.eu.fr] ;

Bibliographie

- 10) Programme Marco Polo, « transport intermodale », 2013, [<http://europea.eu/legalcontent/FR/TXT/uri=URISERV%3A124159>] ;
- 11) SAVARY Gilles, « la révision de la politique européenne des réseaux transeuropéens de transport », rapport d'information 2013, [<http://www.assemblee-nationale.fr/14/europe/rap-info/i0671.asp>] ;
- 12) VAGUET Fabienne « Les autoroutes de la mer ou une autre voie d'intégration économique pour la Nouvelle Europe ? », nouvelle Europe, Dimanche 3 février 2008, [<http://www.nouvelle-europe.eu/node/400>].

lexique

ADR : L'Accord relatif au transport international de marchandises dangereuses par route, Son objectif est d'accroître la sécurité du transport international de marchandises dangereuses par route, en définissant des conditions appropriées pour assurer leur transport dans des conditions optimales de sécurité, aussi bien pour les conducteurs, les personnels impliqués dans leur manutention, les autres usagers de la route et les corps de contrôle et de secours.

Armement : c'est le propriétaire du navire, mais peut aussi désigner celui qui l'a affrété pour une durée déterminée dans le cadre d'un affrètement en coque nue.

Arrimage : c'est l'ensemble des opérations consistant à mettre à la bonne place et à disposer la marchandise dans les différents compartiments du navire

Cabotage : C'est un transport par mer à courte distance le long des côtes d'un continent ou entre des îles. Il peut être national ou international.

Calage : action pour empêcher le mouvement des marchandises lors de la phase de transport.

Cargaison : est l'ensemble des marchandises transportées.

Cargo : navire transporteur de marchandise par opposition au navire transporteur de passagers, alors le terme cargo désigne la marchandise ou le navire.

CMR : c'est la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route. La lettre de voiture (CMR) règle les conditions du contrat de marchandises de toute nature par route.

Conteneurisation : transport par conteneurs qui peuvent être transférés sur des plateformes de camion, de wagons, de navires spécialisés, voire dans les soutes des avions, cela sans déchargement de contenu.

Convention internationale de Bruxelles : cette convention internationale du 25 août 1924 réglementant les conditions de transport en ligne régulière, et uniformise les règles relatives à l'émission des connaissements maritimes entre États signataires.

Crédit documentaire : Le crédit documentaire ou lettre de crédit est un engagement donné à une banque pour le compte de l'acheteur (le donneur d'ordre) ou pour son propre

compte de payer au bénéficiaire (exportateur) la valeur d'un effet de commerce et/ou de documents sous réserve que les termes et conditions du crédit soient respectés

Docker : ouvrier qui charge et décharge le navire.

EVP : (Équivalent Vingt Pieds) est une unité de mesure des conteneurs chargés sur les navires. Pour comparaison, le standard des grands ports européens se situe entre 5 et 10 millions d'EVP. 1 million d'EVP de trafic conteneurisé est le seuil nécessaire à la rentabilité des escales de navires transocéaniques.

Flotte : ensemble des appareils d'une compagnie aérienne.

Fret : il désigne le montant perçu pour une prestation de transport de marchandise et aussi le tonnage de marchandise transporté. C'est la première acception qui s'est progressivement imposée.

Hub : en matière de transport de marchandises, un hub est un lieu d'échange où sont rassemblés des flux de marchandises, triées et chargées par région de destination.

IATA : est une organisation commerciale internationale de sociétés de transport aérien. Ces entreprises sont spécialement autorisées à consulter les prix entre elles par l'intermédiaire de cet organisme.

Joint-venture : entreprise conjointe ou dite aussi coentreprise.

Multimodal : désigne l'utilisation successive de plusieurs modes de transport pour l'acheminement de marchandise d'un point à un point.

OMI-FAL : la convention OMI-FAL vise à faciliter le trafic maritime international en simplifiant et en réduisant au minimum les procédures, les formalités et les documents requis pour l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires effectuant des voyages internationaux.

Outsiders : Sont les compagnies de transport maritime qui refusent d'adhérer aux conférences tout en assurant leurs services sur une même ligne.

Pavillon : enregistrement d'un navire dans un état d'appartenance.

Port sec : site international à l'intérieur des terres qui propose les services d'un port (manutention, entreposage...).

Porte à porte : consiste l'acheminement de marchandise de point de départ jusqu'à sa destination final, en utilisant le conteneur comme un outil intermodal.

Porte conteneur : navire spécialisé dans le transport de marchandises regroupées dans un conteneur généralement normalisé de 20 à 40 pieds.

Portique : grue spécialisée dans le chargement et le déchargement des conteneurs

Prés et poste acheminement : transport terrestre pour acheminer une marchandise de son lieu jusqu'au port maritime et du port maritime à son lieu de destination.

Rade : c'est le lieu où s'arrête les navires avant leurs entrées au quai.

Remorquage : société fournissant au navire des remorquages pour lui permettre d'assurer de main d'œuvre dans les accès au fret.

RO/RO (roulier) : c'est un type de navire dont la manutention est à chargement horizontal.

T.I.R (Transit International Routier) : Régime suspensif des droits de douane en application des conventions internationales. Il permet au véhicule de ne pas être ouvert, pour contrôle de la marchandise, au passage des frontières. Les vérifications ayant lieu au départ ou à destination.

Tonnage : C'est le deuxième élément de l'individualisation des navires, selon l'article 18 de CMA : est l'expression de la capacité intérieure du navire.

Tramping : en français (vagabondage), le navire voyage de destination en destination au gré de ses contrats d'affrètement.

Transbordement : est une situation commerciale qui consiste à décharger des marchandises d'un navire ou d'un aéronef et à les recharger dans un délai raisonnable sur un autre navire ou aéronef.

Vraquier : navire transportant des produits secs en vrac.

Listes des figures et des tableaux

La liste des figures

Figure		Page
N°01	les autoroutes maritimes reliant les pays membres de (UPM)	20
N°02	Les autoroutes de la mer en liaison avec l'UE	31
N°03	les projets pilotes du programme Meda-Mos	38
N°04	axes « Bejaïa-Barcelone, Bejaïa-Marseille »	51
N°05	description du projet (de la plateforme logistique BBA)	66

La liste des tableaux

Tableau		Page
N°01	Le contrat de transport maritime (convention de Bruxelles et protocole ; loi maritime française du 18 juin 1966)	7
N°02	Les types d'expéditions offerts par le transport maritime	10
N°03	Les 12 plus grands ports de la méditerranée en tonnage en 2010 (million de tonnes)	14
N°04	Les 20 grands ports à conteneurs de la méditerranée en millions d'EVP en 2010	15
N°05	Les principaux pays du méditerrané participant à l'échange selon différents catégories des vracs	18
N°06	Le coût de transport maritime en 2014	42
N°07	Les délais de dédouanement et inspection technique en 2014	43
N°08	l'assistance technique fournie pour le port de Bejaia	58
N°09	les attentes du projet d'AdM	58

table des matières

Introduction générale.....	1
Chapitre I : Présentation du transport maritime de marchandise	
Introduction.....	4
Section 1 : Généralités sur le transport maritime	
1.1 L'importance du transport maritime.....	4
1.2 Le contrat de transport maritime	6
1.3 Les principaux documents de transport maritime	7
1.3.1 La lettre de transport maritime (L.T.M).....	8
1.3.2 Le connaissement maritime	8
1.3.3 La charte partie.....	9
1.4 La tarification du transport maritime.....	9
1.5 Les intervenants dans la chaîne de transport maritime.....	11
1.5.1 Le transitaire portuaire ou maritime.....	11
1.5.2 Le consignataire de la cargaison.....	11
1.5.3 Le consignataire du navire.....	12
1.5.4 Le manutentionnaire (aconier).....	12
1.5.5 Le courtier maritime.....	12
1.5.6 La douane.....	13
1.5.7 Le transporteur.....	13
1.5.8 Le chargeur.....	13
1.5.9 L'armateur.....	13
Section 2 : Le transport maritime en méditerranée	
2.1 Les principaux ports de la méditerranée.....	14
2.2 Les produits échangés entre les pays de la méditerranée.....	16
2.2.1 Le vrac liquide.....	16
2.2.2 Le vrac solides.....	16
2.2.3 Marchandises diverses.....	16
2.3 Les échanges maritimes entre les pays de la méditerranée.....	17
2.4 Les accords d'association en méditerranée.....	19
Section 3 : Le transport maritime en Algérie et accord d'association avec l'UE	
3.1 Présentation des principaux ports commerciaux en Algérie.....	21
3.2 La flotte maritime nationale.....	24

3.3 L'accord d'association avec l'UE dans le domaine du transport maritime.....	25
Conclusion	26
Chapitre II : Les autoroutes de la mer en méditerranée	
Introduction.....	27
Section 1 : concept et projet des autoroutes de la mer	
1.1 Historique de concept.....	27
1.2 Définitions des autoroutes de la mer.....	32
1.3 Les services d'autoroutes d'autoroute de la mer.....	33
1.4 Les opérateurs des autoroutes de la mer.....	34
1.5 Les attentes des autoroutes de la mer.....	34
Section 2 : apparition des autoroutes de la mer euro-méditerranéennes	
2.1 aperçu historique.....	36
2.2 présentation de programme Meda-Mos.....	36
2.3 le soutien Européen aux projets Meda-Mos.....	38
2.4 les points communs des propositions d'appel à projet.....	40
2.5 objectifs et activités des projets pilotes.....	40
2.6 les obstacles liés à l'insuccès des autoroutes de la mer en méditerranée.....	41
Conclusion.....	43
Chapitre III : les autoroutes de la mer en Algérie : cas du port de Bejaia	
Introduction.....	44
Section 1 : présentation globale de l'organisme d'accueil	
1.1 création et définition de l'EPB.....	45
1.2 la structure de l'EPB.....	46
1.2.1 direction opérationnelles.....	46
1.2.2 direction fonctionnelles.....	48
1.3 vision et mission de l'EPB.....	49
1.4 hinterland du port de Bejaia.....	50
Section 2 : présentation du projet pilote AdM (Bejaia-Marseille-Barcelone)	
2.1 La sélection du port de Bejaia comme port « autoroute de la mer » sur deux axes.....	50
2.2 Le consortium candidat.....	52
2.3 Raisons distinctifs du port de Bejaia.....	53

2.4 Objectifs du projet pilote.....	54
2.5 Les éléments mis en place dans le cadre de projet d'AdM.....	55
2.6 Les attentes de projet.....	58
Section 3 : contraintes et opportunités de la mise en place d'AdM	
3.1 Contraintes.....	59
3.1.1 Contraintes internes liées au port de Bejaia.....	59
3.1.2 Contraintes externes.....	60
3.2 Les opportunités.....	61
3.3 Difficultés et solutions rencontrées.....	62
Section 4 : Évolutions des prestations de services avant et après 2013	
4.1 Évolutions des prestations de service durant le déroulement du projet.....	63
4.2 Évolutions des principaux projets d'investissement après 2013.....	65
4.2.1 Réalignement du quai central et du quai nord ouest du vieux port de commerce de Bejaia.....	65
4.2.2 La nouvelle gare maritime.....	65
4.2.3 Extension de l'appontement pour remorqueurs.....	65
4.2.4 Les zones logistiques Extra-portuaires.....	66
Conclusion.....	67
Conclusion générale.....	68
Bibliographie.....	70
Lexique.....	73
Listes des tableaux et figures.....	76
Table des matières.....	77

RÉSUMÉ

Le concept d'autoroute de la mer allie tradition du cabotage maritime et innovation des techniques afin de faire face à l'augmentation des flux de transport en Europe et de tenter d'organiser un véritable report modal. Pour l'Algérie, il est né avec le projet Meda-Mos qui vise à améliorer les liaisons maritimes et rendre fluide les échanges de marchandises entre les deux rives de la méditerranée, et de stimuler l'inter-modalité du transport dans la région méditerranéenne.

Le programme Meda-Mos a permis de rendre compte des obstacles qui empêchent l'aboutissement du projet d'autoroute de la mer au niveau du port de Bejaia.

A l'heure actuelle, les autoroutes de la mer en Algérie restent un mythe, leurs développements et leurs réalisations dépendent de la volonté de la tutelle de dépasser et de faire face aux contraintes que nous avons traité dans notre recherche.

ABSTRACT

The motorways of the sea concept combines the coast trade tradition with the technical innovations so as to face the increasing transport flows in Europe and try organizing a true modal shift. For Algeria, this concept was born with Meda-Mos program which can aims to improve maritime linkers and make fluid the exchanges of commodities between the two boards of the Mediterranean sea.

Meda-Mos program had allowed reporting the obstacles that prevent the culmination of the project of motorway of the sea at the port of Bejaia.

Currently, in Algeria motorways of the sea remain as a myth, their development and their achievements depend on the will of the guardianship to go beyond and deal with constraints that we have treated in our research.

ملخص

مفهوم الطرق السريعة البحرية يجمع بين الملاحة الساحلية التقليدية و تقنيات الابتكار لمواكبة الزيادة في حركة النقل في أوروبا ومحاولة تنظيم النقل فيها. بالنسبة للجزائر المفهوم ظهر مع مشروع ميذا - موس لتحسين الروابط البحرية و جعل تبادل البضائع بين ضفتي البحر الأبيض المتوسط متزايدة ، و إلى تحفيز النقل المتعدد الوسائل في منطقة البحر الأبيض المتوسط .

إن برنامج ميذا - موس نجح في تقديم تقريرا عن العقبات التي تحول دون الانتهاء من مشروع طريق سريع على البحر في ميناء بجاية .

في الوقت الحاضر الطرق السريعة من البحر في الجزائر لا تزال أسطورة، وتطورها وإنجازاتها يتوقف على إرادة الوصاية على التغلب عليها و معالجة المعوقات التي تناولنها في بحثنا .