

Université A.MIRA-BEJAIA  
Faculté SECG  
Département des sciences commerciales



جامعة بجاية  
Tasdawit n Bgayet  
Université de Béjaïa

# Mémoire

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

Option : Logistique et Distribution

Thème

Analyse de la logistique des conteneurs au sein de l'Entreprise portuaire de Bejaia.

**Préparé par :**

ALLAOUI Rabah  
AZZOUG Fares

**Encadré par :**

Mm HALOUANE Siham

Année Universitaire : 2018-2019

## ***Remerciements***

*Au terme de ce travail, nous tenons à remercier dieu le tout puissant de nous avoir donné le courage, la volonté et la patience pour achever ce travail*

*Nous avons l'honneur et le plaisir de présenter notre profonde gratitude et nos sincères remerciements aux staffs enseignants qui nous ont transmis leurs connaissances durant notre parcours universitaire et aux membres de jury qui ont pris la peine de corriger notre travail.*

*Nous adressons également nos chaleureux remerciements à notre cher encadreur Mme HALLOUANE, ainsi que tout le personnel de la zone logistique de TIXTER et de L'EPB et en particulier Mr FARDJELLAH Bilal.*

*Nous remercions également tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'achèvement de notre travail.*

## Dédicace

Je dédie ce modeste travail à mes frères et mes parents, et à toutes les personnes qui m'ont aidée de près ou de loin, sans oublier tous mes amis et mon binôme AZZOUG FARES.

A. Rabah

# Dédicace

Je dédie ce modeste travail à mes frères et ma belle femme nouna, à mes parents, et à toutes les personnes qui m'ont aidée de près ou de loin, sans oublier tous mes amis et mon binôme ALLAOUI Rabah •

A. Fares

## **La liste des abréviations :**

SCM : Supply Chain Management

CMB : Compagnie Maritime Belge

EPB : Entreprise Portuaire Bejaia

ONP : Office National des Ports

SO.NA.MA : Compagnie Nationale de Manutention

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

DMA : Direction Manutention et acconage

DDD : Direction Domain et Développement

DC : Direction capitainerie

DR : Direction Remorquage

DG : Direction Générale

DMI : Direction du Management intègre

DFC : Direction Finances et Humaines

DRH : Direction Ressources Humaines

DL : Direction Logistique

ZIDI : Zone Industrielle de Développement intégré

ZLE : Zone Logistique Extra portuaire

SC : Supply Chain

TC : Conteneurs

OT : Ordre de Transfert

## *Sommaire*

*Introduction Générale*

*Chapitre 1 : présentation de la chaîne logistique*

*Section1 : Généralité sur la logistique*

*Section2 : la gestion de la chaîne logistique*

*Section3 : les différents intervenants de la chaîne logistique dans le transport maritime*

*Chapitre 2 : Analyse de la chaîne logistique sur les conteneurs*

*Section1 : la conteneurisation*

*Section2 : Notion de port et régimes douaniers*

*Section3 : le trafic des conteneurs dans les ports algériens*

*Chapitre 3 : La logistique des conteneurs dans le cadre d'une zone extra portuaire : cas de ZLE TIXTER de l'EPB*

*Section1 : présentation de l'organisme d'accueil*

*Section2 : Analyse des données de la ZLE de TIXTER*

*Section3 : Etude de comparaison entre deux régimes douaniers (port sec et entrepôt public)*

*Conclusion Générale*

# **Introduction Générale**

La globalisation et l'internalisation de la compétition obligent les nations à se recentrer sur la création de la richesse renforçant son intérêt pour les aspects logistiques. Ainsi la logistique est aujourd'hui indispensable car c'est elle qui, de par le niveau de qualité /coût/délai/service rendu, conditionne cette création de richesse.

Les régimes économiques douaniers mettent en place des mécanismes permettant d'entreposer approvisionnement des marchandises en provenance des pays tiers sans paiement des droits de douane sous l'attente d'une expédition vers une autre destination , ou encore d'utiliser et de transformer ces marchandises et de les réexporter dans les meilleures conditions possibles en réduisant au maximum les coûts liées aux droits de douane.

Les ports algériens sont considérés comme les ports les moins performants de la méditerranée malgré leur importance stratégique pour les pays. Par ailleurs, les équipements destinés à la manipulation de marchandise dans les ports algériens ont besoins d'une mise à niveau et ceux servant à la gestion des conteneurs doivent être actualisés de toute urgence.

L'organisation multimodale est quasiment absente du système de transport algérien or, l'intégration de bases logistiques et de plateformes de correspondance et de transit intermodal n'en est qu'à un stade de réflexion et de conception. C'est dans cette perspective d'amélioration des services logistiques que l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) compte, dans le cadre de la recherche des solutions en vue d'améliorer la fluidité du commerce extérieur, développer une plateforme logistique dans la wilaya de bordj bou Arredj.

Il s'agit d'une zone extra-portuaire visant l'élargissement de la capacité et l'amélioration des activités de conteneurisation du port de Bejaia. Cette zone, appelée ZLE et implantée dans la région de BBA, a été créée en 2016 et commence à donner de ses résultats quant à la performance des activités du port de Bejaia en termes de coûts et de délais.

C'est dans ce cadre que s'inscrit ce travail dont l'objectif est d'étudier les deux régimes douaniers de l'EPB et d'essayer de comparer l'impact de cette zone extra portuaire sur l'activité de conteneurisation au sein de l'EPB. Ce travail consiste donc à répondre à la problématique suivante :

**Quel est l'impact du nouveau régime douanier de l'EPB sur son activité de conteneurisation ?**

Pour répondre à cette question, nous avons adopté une méthodologie qui se résume en deux phases principales :

- Une partie théorique : qui a porté sur une recherche bibliographique et documentaire : mémoires, ouvrages, articles, sites internet.
- Une partie pratique : qui a consisté en un stage pratique au niveau de l'EPB. Cette partie a été menée à travers l'observation, analyse des données et les informations récoltées durant le stage.

Notre travail s'articule sur trois chapitres, le premier chapitre, consiste à donner la présentation de la chaîne logistique. Le deuxième chapitre porte sur l'analyse de la chaîne logistique sur les conteneurs. Enfin, le troisième chapitre, réalisé à partir des données récoltées auprès de l'EPB, comporte un chapitre qui illustrera la logistique des conteneurs dans le cadre d'une zone extra portuaire de l'EPB.



# **Chapitre I : la présentation de la chaîne logistique**

## **Introduction**

La logistique permet de gérer l'ensemble des activités logistiques soit à l'intérieur ou à l'extérieur de l'entreprise, en optimisant les coûts et les délais avec une qualité de service souhaitable par le client.

En effet, pour élargir la vision de l'entreprise, il est nécessaire de mettre en place une chaîne logistique efficace qui inclue les différentes opérations logistiques depuis l'approvisionnement jusqu'à la livraison chez le client finale, c'est à dire allant du fournisseur du fournisseur jusqu'au client du client.

Parallèlement, ces opérations logistiques sont synchronisées par des intermédiaires qui interviennent à chaque point de transit permettant de donner suite à l'ensemble des activités logistiques.

Dans ce premier chapitre, nous allons nous intéresser aux aspects qui ont une relation directe avec la logistique. Il est décomposé en trois sections : la première fera l'objet d'une présentation générale des concepts liés au terme logistique, mais cela après avoir donné les définitions de ce terme et leur historique, la deuxième section sera consacrée à la gestion de la chaîne logistique, et en fin dans la troisième section nous aborderons les différents intervenants de la chaîne logistique.

## **Section 01 : Généralités sur la logistique**

La logistique, régulièrement évoquée dans la vie de tous les jours, est importante pour tous les acteurs de l'entreprise, car elle regroupe l'ensemble des activités mises en œuvre pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service, à un lieu où le besoin existe. Nous allons essayer dans l'élément ci-dessous de retracer l'histoire et l'évolution de la logistique.

## **1-1 Historique et évolution de la logistique**

La logistique est issue de génie militaire, responsable de l'approvisionnement des troupes afin qu'elles conservent leurs capacités opérationnelles dans la durée. Donc les deux métiers de base de la logistique sont la gestion des stocks de marchandise et d'armes puis leur transport.

Le terme logistique a comme racine grecque « Logisteuo »<sup>1</sup> signifiant avant tout administré. Des publications de l'université de Lille rapportent que depuis toujours l'institution militaire a utilisé ce terme (le terme logistique) pour définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps.

Une des premières apparitions écrites interviennent aux 19<sup>ème</sup> siècles où la logistique est définie comme l'art de combiner le transport, le ravitaillement et le logement des troupes. où il est souligné le lien étroit existant entre le bon déroulement des opérations militaires et la conduite d'une logistique efficace.

Les grandes évolutions technologiques de la révolution industrielle vont ne faire qu'accélérer le besoin d'avoir une gestion de flux efficace. Parallèlement à la logistique militaire, la « logistique civile » va commencer à se développer au fil des années (dans un premier temps grâce à la sous-traitance de certaines fonctions militaires à des entreprises du secteur public).

Le grand tournant de l'évolution de la logistique a eu lieu durant la 2<sup>e</sup> Guerre Mondiale<sup>2</sup> et plus précisément pendant les préparatifs du débarquement. Contrairement aux Allemands qui ont échoué dans la livraison de la Grande-Bretagne à cause d'un manque de préparation des opérations, les alliés ont préparé minutieusement la logistique qui accompagnera l'opération « Over lord ».

Dans les années 50, les spécialistes logistiques militaires démobilisés après la fin de la 2<sup>e</sup> guerre mondiale ont tenté de transposer leur savoir-faire au monde de l'entreprise. Cependant, de fait de la reconstruction, la recherche d'optimisation opérationnelle ne débutera que dans les années 60-70.

---

<sup>1</sup>Yves Pimor et Michel Finder (2008), « logistique production –distribution –soutien »,5e édition, DUNOD, P69.

<sup>2</sup>YVES .P (2003), « Logistique production-distribution-soutien »,4e édition, édition DUNOD.

On a observé dans un premier temps des optimisations disjointes (stocks, production....) où la démarche était avant tout productiviste. Celle-ci visait le coût des opérations et à améliorer la circulation des flux sans chercher une optimisation globale. Les années 80-90 ont marqué une phase de croissance où l'on est passé à une logistique ayant pour but de coordonner les différents fonction de l'entreprise.<sup>3</sup>

## 1-2 Les définitions de la logistique

Nous allons essayer de résumer cinq définitions que Charkaoui a citées et qui marquent l'évolution du concept de logistique depuis 1948.<sup>4</sup>

**Définition 1 :** la première définition, qui date de 1948, a été formulée par le comité des définitions de l'American Marketing Association : « la logistique concerne le mouvement et la manutention de marchandise du point de production au point de consommation ou d'utilisation ». On peut dire qu'à cette période, et comme la définition l'affirme, la logistique ne concerne que les activités physiques de la phase de distribution.<sup>5</sup>

**Définition 2 :** En 1962, le **NCPDM (National Council of Physical Distribution Management)** a proposé cette définition de la logistique : « terme employé dans l'industrie et le commerce pour décrire le vaste spectre d'activité nécessaire pour obtenir un mouvement efficace de produit fini puis depuis la sortie des chaînes de fabrication jusqu'au consommateur, et qui dans quelques cas inclut le mouvement des matières premières depuis leurs fournisseurs jusqu'au début des chaînes de fabrications. Ces activités incluent le transport des marchandises, l'entreposage, la manutention, l'emballage des commandes, les prévisions et le service offert au client » par rapport à la définition précédente, celle-ci, en plus de l'élargissement des tâches physiques, inclut les prévisions de marché, le service offert au client et la localisation des usines et des entrepôts qui est une décision stratégique.<sup>6</sup>

**Définition 3 :** pour l'**Association des logisticiens d'entreprises (ASLOG)**, la logistique est « l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre cout, d'une quantité de produits à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits, telles que : la localisation des usines et

---

<sup>3</sup>DJINNI.R et BAKHOUCHE. B, (2014), « la logistique à l'international »

<sup>4</sup>CHARKAOUI. A, (2005), « Système logistique : la logistique à travers son histoire », école Supérieur de Gestion, Marrakech. <http://www.acharkaoui.com/wp-content/uploads/2008/07/logistique-travers-definitions1.pdf>

<sup>5</sup>Idem. p1.

<sup>6</sup>Idem, p1.

des entrepôts, l'approvisionnement, la gestion physique des encours de fabrication, l'emballage, le stockage et la gestion des stocks ». Cette définition ressemble à la définition du CNPDM (1962), mais elle ne couvre pas le service après-vente et le recyclage des produits.

**Définition 4 :** la définition du **Council of Logistics Management** est la suivante : « la logistique est une partie des activités d'une chaîne logistique (supply chain). Elle concerne la planification, l'exécution et le contrôle du flux efficace du stockage de produits, de la gestion de l'information relative à ces fonctions du point d'origine au point de consommation pour satisfaire les besoins des clients ». Par rapport à l'ancienne définition proposée par NCPDM (1962), cette définition met l'accent sur l'aspect informationnel de la logistique.<sup>7</sup>

**Définition 5 :** **The logistics Institute** définit la logistique comme suite : « la logistique est un ensemble de fonction relative aux flux de marchandises, d'informations et de paiement entre fournisseurs et clients depuis l'acquisition des matières premières jusqu'au recyclage ou à la mise au rebut des produits finis » par rapport à d'autres définitions, TLI insiste clairement sur les flux des informations et les flux financiers.<sup>8</sup>

A travers toutes ces définitions, nous pouvons dire que la logistique est donc l'ensemble des activités de planification, d'organisation et de contrôle des flux de matières premières, produits en cours et produits finis des points d'origine au point de consommation dans le but de satisfaire les besoins des clients au moindre coût possible.

### 1-3 Les différents types de la logistique

La logistique apparaît comme un moyen permettant de satisfaire la demande. Le processus logistique de flux physiques de producteur au consommateur est souvent une réponse à un flux d'information en sens inverse provenant d'un point de distribution. Une vente déclenche généralement un ordre de livraison, nécessitant une commande commerciale suivie d'un ordre de production générant à son tour des ordres d'approvisionnement. Cela est reflété à travers quatre types de logistiques :<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup>CHARKAOUI. A, op.cite, p2.

<sup>8</sup>Idem, p2.

<sup>9</sup>Aristide Briand, (2001), la logistique tour d'horizon, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des transports et du logement, P6, [www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/PDF/DGITM\\_Logistique\\_durable\\_février\\_2011.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/PDF/DGITM_Logistique_durable_février_2011.pdf)

### **1.3.1 La logistique amont ou d'approvisionnement**

Elle vise à assurer la circulation des produits entrants et sortants des sites de production. Une fois les besoins de la production ont été spécifiés, l'approvisionnement intervient pour assurer la mise à disposition dans les délais souhaités par l'entreprise.

### **1.3.2 La logistique interne**

Elle correspond aux flux de fabrication à l'intérieur du lieu de production ou d'assemblage, se situe généralement en amont.

### **1.3.3 La logistique aval**

Elle répond à l'approvisionnement des réseaux de distribution.

### **1.3.4 La logistique inverse ou retour**

Elle correspond aux flux de produits ou d'éléments non utilisables tels qu'ils sont vers des sites de stockage, de retraitement ou de recyclage.

## **1-4 Les opérations de la logistique :**

La logistique comprend trois types d'opérations : <sup>10</sup>

**1-4-1 Les opérations de planification :** prévision des commandes, programmation des approvisionnements, ordonnancement des transports de livraison, gestion des flux ;

**1-4-2 Les opérations administratives :** traitement et suivi des commandes, tenues des stocks ;

**1-4-3 Les opérations physiques :** préparation des commandes, manutention, transport.

## **1-5 Les objectifs de la logistique :**

L'objectif de l'activité logistique et d'assurer : <sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> BIGRAS.Y et GELINAS. R, (2002), performance logistique : objectifs stratégique et logistiques, vol.10, N 2, P 6. [http://www.logistique-management.com/document/pdf/article/10\\_2\\_211.pdf](http://www.logistique-management.com/document/pdf/article/10_2_211.pdf)

<sup>11</sup>Idem.

- La gestion économique de la production, en supprimant les ruptures de stock coûteuses, grâce à une information constante sur l'état du marché ;
- La réduction des stocks grâce à une rotation accélérée des marchandises entreposées ;
- La réponse adaptée à une demande très volatile ;
- La mise à disposition du produit chez le client final dans les délais les plus courts et au meilleur cout de distribution possible ;
- La surveillance et l'amélioration de la qualité de la chaine qui relie le producteur au consommateur pour parvenir au « zéro défaut » du produit servi et du service rendu.

## **1-6 Les enjeux de la logistique**

La logistique constitue un enjeu de taille pour l'entreprise. La performance, et parfois même la pérennité de l'entreprise dépend aujourd'hui de la maitrise du processus logistique. En effet, la logistique conditionne : <sup>12</sup>

**1-6-1 La croissance de l'entreprise :** la stratégie implique une parfaite maitrise des problèmes logistiques ;

**1-6-2 La maitrise des coûts :** grâce à une meilleur connaissance de l'ensemble des coûts du produit, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à l'après-vente. En effet, la mise en œuvre d'une logistique intégrée John Bull<sup>13</sup> a permet d'améliorer les délais de livraison, de réduire les taux d'indisponibilité tout en diminuant les couts ;

**1-6-3 Les possibilités d'externalisation des fonctions de l'entreprise :** L'analyse logistique permet à l'entreprise de se recentrer sur sa vocation principale en confiant à des spécialistes certaines opérations (la sous-traitance). La nouvelle donne, c'est aussi l'optimisation des flux de transports ;

**1-6-4 La normalisation des produits et des processus de gestion :** L'optimisation des flux implique l'établissement des normes (standardisation de certains composants et produits, normes de couts...)

**1-6-5 La diversification de l'entreprise :** la maitrise de la chaine logistique permet à l'entreprise l'élargir la gamme de ces activités ;

---

<sup>12</sup>BENSALEM.S (2015), « la logistique portuaire : Bejaia Méditerranéen Terminal », mémoire de master, université de Bejaia, P. 9.

<sup>13</sup>John Bull : un professeur de l'université de Sheffield, GB en 1994

**1-6-6 La flexibilité et l'adaptabilité de l'entreprise :** grâce à une souplesse obtenue dans la distribution amont et aval, ainsi qu'une meilleure maîtrise de la gestion des transports et du stockage.

### **1-7 Les différents types de flux logistiques :**

On distingue deux catégories de flux logistiques, les flux internes et les flux externes : <sup>14</sup>

#### **1.7.1 Flux logistiques internes :**

Nommé aussi flux de production, ils concernent la circulation de matières et composants dans le réseau de fabrication. Ces flux sont constitués par la chaîne des opérations de transformation, d'usinage, de manutention et de stockage intermédiaires.

#### **1.7.2 Flux logistiques externes :**

Ils recouvrent les flux d'approvisionnement ou flux amont et les flux de distribution ou flux aval. Les flux d'approvisionnement concernent la circulation des matières depuis le magasin du fournisseur jusqu'au magasin de l'entreprise. Tandis que les flux de distribution constituent la circulation des produits finis ou semi finis de l'entrepôt de l'entreprise jusqu'à celui d'une autre entreprise cliente de commerce ou de production ou consommateur.

Les flux logistiques externes sont tous constitués par une chaîne d'opération d'emballage, de manutention, de transport et de stockage. Selon la méthode d'approvisionnement choisie dans le processus, les flux logistiques peuvent prendre différentes formes. C'est ainsi qu'on distingue les formes suivantes : les flux poussés, les flux tirés, les flux tendus et les flux synchrones.

- **Les flux poussés :** une particularité des flux internes, dans ce type, chaque étape de fabrication est déclenchée par la disponibilité des matières premières ou des composants au niveau du poste amont. Les produits fabriqués sont stockés en attente d'une demande pour la consommation.
- **Les flux tirés :** le déclenchement de la livraison ou de la fabrication d'un produit se fait uniquement sur la demande d'un poste client. Par principe il y a zéro stock dans la chaîne.

---

<sup>14</sup>Article sur les types de flux logistique. <http://www.ma-logistique.ma/notions-logistiques/27-les-type-de-flux-logistiques.hmt>

- **Les flux tendus :** une combinaison des deux précédents flux, c'est équivalent d'un flux tiré, mais avec un minimum de stocks et d'en-cours repartis le long de la chaîne logistique.
- **Les flux synchrones :** dans ce type, la livraison de différents composants est réalisée dans le respect de leur ordre d'entrée dans le processus de fabrication. Ils sont donc livrés juste au moment de leur utilisation. Ce qui permet de réduire les stocks et les coûts qui y sont liés.

## **Section 2 : La gestion de la chaîne logistique**

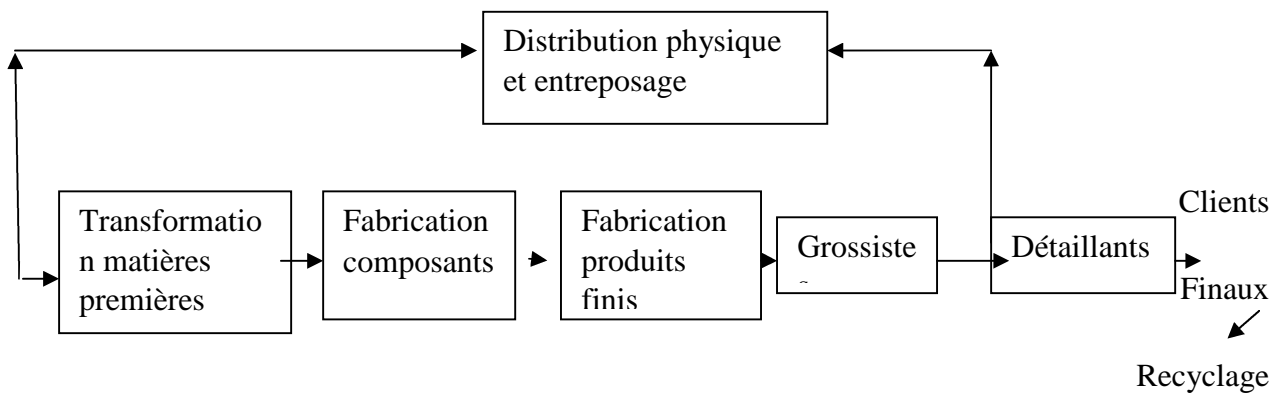
Depuis plusieurs années, un nombre grandissant d'entreprises et de chercheurs reconnaissent les bénéfices d'une bonne gestion de la chaîne logistique. Plusieurs enquêtes académiques et professionnelles concluent que la gestion de la chaîne logistique a un impact positif sur la performance de l'entreprise. Cette finalité est d'optimiser les coûts d'approvisionnement et de stockage tout en assurant le meilleur service aux clients et de rendre l'entreprise plus compétitive. Dans cette section, nous présenterons les différents apports du Supply Chain Management (SCM), nous entamerons après ses domaines d'intervention.

### **2-1 Définition de la chaîne logistique**

La chaîne logistique englobe l'ensemble des opérations réalisées pour la fabrication d'un produit ou d'un service allant de l'extraction de la matière première à la livraison au client final, en passant par les étapes de transformations, de stockage, et de distribution. De nos jours, de plus en plus on regarde la chaîne logistique comme une toile regroupant plusieurs des activités citées, cela est dû à la complexité des organisations actuelles et à leur dimension internationale. Ajoutés aux flux des matières, la chaîne logistique inclut les flux d'information et les flux financiers. Chaque étape de transformation ou de distribution peut impliquer de nouveaux acteurs, de nouveaux fournisseurs ou de nouveaux clients intermédiaires, avec également des nouveaux flux d'informations.



**Figure1. Modèle de chaîne logistique.**



Source : selon (new et al, 1995)

## 2-2 Le concept de Supply Chain (SC)

C'est un concept relativement récent même si les militaires utilisent la même expression depuis beaucoup plus longtemps. La supply Chain est définie comme le suivi des étapes de production et de distribution d'un produit depuis les fournisseurs jusqu'au client final.<sup>15</sup>

### 2-2-1 Les flux de la chaîne logistique

On peut distinguer trois catégories de flux qui circulent entre les acteurs d'une chaîne logistique et qui sont : flux d'information, flux physique et flux financier.

#### 1. Le flux d'information

Il s'agit de l'ensemble des informations qui circulent entre les différents acteurs de la Chain logistique, et particulièrement dans le cas d'une gestion en flux tendus à partir de l'information de l'état des commandes des différents clients et de l'état des stocks.

Ce flux est devenu de plus en plus rapide grâce à l'intégration des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

#### 2. Le flux physique

<sup>15</sup>Article sur la technologie de l'information et de la communication de la supply Chain. [Tic-et-sc.over blog.com/article-la-supply-chaine-qu-est-ce-que-c-est-103472996.html](http://tic-et-sc.over-blog.com/article-la-supply-chaine-qu-est-ce-que-c-est-103472996.html).

Le flux physique est constitué par le mouvement des marchandises transportées et transformées depuis la matière première jusqu'au produit lors de la distribution de l'entreprise au client.

### **3. Le flux financier**

Les flux financiers sont des transferts de fonds permettant de réaliser l'ensemble des achats. Ces flux sont généralement gérés de façon centralisée dans l'entreprise.

#### **2-2-2 Supply Chain Management**

Le SCM est une stratégie qui vise à la fois la réduction des frais globaux, permettant une position plus concurrentielle à toutes les différentes parties de la chaîne logistique, et l'optimisation de la satisfaction du client final par une plus grande adaptabilité des systèmes de production et de distribution.

L'adaptation de la démarche Supply Chain Management apparaît comme un outil de la performance pour l'entreprise, puisque son ambition affichée est de répondre au triple objectif d'amélioration des niveaux de service, de réduction des coûts et de création de valeur, en gérant les relations, tant en amont qu'en aval, avec les fournisseurs et les clients.

Le Supply Chain Management est « la coordination systémique, stratégique des fonctions opérationnelles classiques et de leur tactiques respectives à l'intérieur d'une même entreprise et entre partenaires au sein de la chaîne logistique, dans le but d'améliorer la performance à long terme de chaque entreprise membre et de l'ensemble de la chaîne ».

La Supply Chain Management est aussi « la coordination de la production, du stockage, de la localisation, et des transports à travers tous les participants à la Chaîne logistique afin d'avoir la meilleure combinaison de réactivité et d'efficacité par rapport au marché desservi ».

#### **2-3 Les fonctions de la chaîne logistique**

Généralement, les fonctions d'une chaîne logistique vont de l'achat des matières premières à la vente des produits finis en passant par la production, le stockage et la distribution.

### **2.3.1 L'approvisionnement :**

Il constitue la fonction la plus en amont de la chaîne logistique. Les matières et les composants approvisionnés constituent de 60% à 70% des coûts des produits fabriqués dans une majorité d'entreprises. Réduire les coûts d'approvisionnement contribue à réduire les coûts des produits finis, et ainsi à avoir plus de marges financières. Les délais de livraison des fournisseurs et la fiabilité de la distribution influent plus que le temps de production sur le niveau de stock ainsi que la qualité de service de chaque fabricant.

### **2.3.2 La production**

La fonction de production est au cœur de la chaîne logistique, il s'agit là des compétences que détient l'entreprise pour fabriquer, développer ou transformer les matières premières en produits ou services. Elle donne quelle capacité à la chaîne logistique pour produire et donne ainsi un indice sur sa réactivité aux demandes fluctuantes du marché. Si les usines ont été construites avec une grande capacité de production alors on peut être réactif à la demande en présence de quantités supplémentaires à faire, cet environnement a l'avantage d'être disponible pour des clients en cas de demande urgente, mais d'un autre côté une partie de la capacité de production peut rester inactive ce qui engendre des coûts et dépenses en plus. D'un autre côté, si la capacité de production est limitée, la chaîne logistique a du mal à être très réactive et donc peut perdre des parts du marché vu qu'elle n'est pas capable de répondre favorablement à certaines demandes. Il faut donc trouver un équilibre entre réactivité et coûts.

### **2.3.3. Le stockage**

Le stockage inclut toutes les quantités stockées tout au long du processus en commençant par le stock de matières premières, le stock des composants, le stock des en-cours et finalement le stock des produits finis. Les stocks sont donc partagés entre les différents acteurs : les fournisseurs, le producteur, et les distributeurs. Ici aussi se pose la question de l'équilibre à trouver entre une meilleure réactivité et la réduction des coûts. Il est évident que plus on a de stocks plus la chaîne logistique est réactive aux fluctuations des demandes sur les produits périssables ou bien des produits dont la rapidité d'innovations est telle qu'une nouvelle

gamme ou même produit mise sur le marché par un concurrent puisse rendre obsolètes les quantités de ce produit en stock et ainsi une perte importante. La gestion des stocks est l'une des clés de la réussite et l'optimisation de toute une chaîne logistique.

### **2.3.4 Distribution et transport**

La fonction transport intervient tout au long de la chaîne, le transport des matières premières, le transport des composants entre les usines, le transport des composants vers les centres d'entreposage ou vers les centres de distribution, ainsi que la livraison des produits finis aux clients. Le rapport entre la réactivité de la chaîne et son efficacité peut être aussi vu par le choix du mode de transport.

Les problèmes liés à la distribution et au transport peuvent être vus sous plusieurs angles. On peut chercher à trouver les meilleures routes possibles pour visiter les points de collecte et /ou de distribution, ou bien, comme a été dit plus haut, chercher les meilleurs modes de transports, ou bien les quantités des produits qui doivent être transportées aux clients tout en minimisant le coût global des transports et des stocks. En effet, les coûts de transport et distributions constituent le tiers des coûts opérationnels globaux d'une chaîne logistique, ce qui rend leur optimisation un défi majeur pour les entreprises.

### **2.3.5 La vente**

La fonction de vente est la fonction ultime dans une chaîne logistique, son efficacité dépend des performances des fonctions en amont. Si on a bien optimisé pendant les étapes précédentes, alors on facilite la tâche du personnel chargé de la vente, car ils pourront offrir des prix plus compétitifs que la concurrence, sinon les marges seront très étroites et les bénéfices pas très importants, voire même engendrer des pertes.

## **2-4 Les domaines d'intervention du SCM**

La Supply Chain Management intervient dans l'entreprise dans les domaines suivants :

- **La gestion des stocks :** la gestion des stocks est une fonction fondamentale pour la majorité des fonctions de l'entreprise, les services comptable et financier, le service informatique et toutes les opérations. Les gestionnaires des opérations logistiques trouvent aussi dans la gestion des stocks, une occasion de plus pour minimiser les

coûts des opérations de l'ensemble de l'organisation et maximiser l'efficacité de l'entreprise.<sup>16</sup>

- **La gestion de l'entrepôt :** l'entrepôt permet de gérer l'emplacement des marchandises, coordonne les installations, les activités, le personnel et contrôle tous les éléments de l'exploitation dans un magasin et aide à classer les biens de manière à faciliter une expédition conforme aux vœux du client. Pour mieux accomplir cet objectif, l'entrepôt a trois activités principales qui sont : la réception des biens et leur dépôt adéquat en magasin, les mouvements des biens dans le magasin et l'expédition des biens.<sup>17</sup>
  
- **La distribution :** la distribution rassemble l'ensemble des opérations qui visent à mettre un produit ou un service à la disposition du consommateur, tout au long de la chaîne logistique. Cette opération suit celle de la production ou de l'importation d'un service.<sup>18</sup>
  
- **Le transport :** les principaux aspects de la chaîne du transport des marchandises figurent parmi les activités du transport local, national et international, et cela selon les différents modes de transports : terrestre, ferroviaire, maritime et aérien.<sup>19</sup>
  
- **L'optimisation de la chaîne logistique :** l'objectif de l'optimisation est de faire en sorte que toutes les opérations se succèdent et se complètent tout au long de la chaîne logistique. En effet, les composants de la supply Chain permettent à une entreprise de gérer efficacement le cycle qui conduit de la conception à la commande et à la livraison. Un seul objectif, livré aux clients, en temps et en heure, des produits de qualité et au meilleur prix.<sup>20</sup>

---

<sup>16</sup>BOUROUBA Y. (2013), « le rôle de système d'information dans l'optimisation de la Chain logistique », p.18.

<sup>17</sup>Idem. P20

<sup>18</sup>OULD ABDESLAM. Et Yalauoui. D, (2015), « présentation et essai d'analyse de la chaîne logistique de l'entreprise DDA », mémoire .....

<sup>19</sup>BOUROUBA.Y, op cit. p21.

<sup>20</sup>MAMY.E, (2010), « optimisation logistique », cabinet de conseil spécialisé en logistique. [Http://www.catlogistique.com/optimisation](http://www.catlogistique.com/optimisation).

## **Section 3 : Les Différents Intervenants de la chaine logistique dans le transport maritime**

Dans la chaine logistique, on retrouve plusieurs intervenants.

**3-1L'armateur** : est la personne qui s'occupe à proprement parler du transport maritime. Qu'il soit propriétaire, exploitant ou simple affréteur, c'est-à-dire loueur d'un navire, son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par voie maritime, en temps et en bon état. 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 et les transporteurs des marchandises ;
- Les manutentionnaires qui effectuent les opérations portuaires ;
- Les sociétés de remorquage, de pilotage et de lamanage
- Les assureurs maritimes : qui assurent le navire, la cargaison et qui assument la responsabilité en cas d'accident
- Le shiphandler
- Le courtier maritime : dans les ports où il n'est pas installé, l'armateur va confier toutes ces tâches à un agent maritime consignataire.

**3-2 Un transitaire (mandataire)** : est un agent de liaison entre deux modes de transport. Il agit sur les instructions de son client. Le devoir de conseil en matière de stockage, réexpédition ou dédouanement de la marchandise.

**3-3 Un commissionnaire de transport** : c'est la personne qui organise le transport de l'usine au magasin. Il choisit les différents transporteurs dont il a besoin en fonction des marchandises que le chargeur lui confie. Il a des relations avec l'agent maritime pour la réservation des frets et la livraison des marchandises.

**3-4 Transporteur** : la personne physique ou morale qui transporte des marchandises est appelée transporteur de marchandises. Il utilise :

- Le transporteur routier : qui est une société privée ou publique, de transport routier de marchandises ou de personne ou de déménagements.
- Le transporteur maritime : consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le pré acheminement ou post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple.)

**3-5 La manutention :** désigne l'ensemble des opérations de chargements et de déchargement des navires marchands dans les ports de commerce. Les marchandises déchargées sont ensuite stockées chez des entrepositaires, soit dans des hangars, soit sur des terre-pleins, ou bien directement post acheminées chez le destinataire.

**3-6 Les remorqueurs :** sont des bateaux petits, très puissants et très manouvriers, qui servent à guider, tirer, pousser les bateaux plus gros qui entrent et sortent des ports et à les amarrer à quai.

**3-7 Le pilote de navire :** est le conseiller du commandant d'un navire qui entre ou sort du port ou encore qui navigue sur une voie maritime difficile. Il travaille pour une station de pilotage.

**3-8 Le lamaneur :** à l'origine, c'était un marin local expérimenté qui montait à bord des navires pour les guider lors de leur entrée dans le port. Par la suite, son métier a évolué vers l'assistance à l'amarrage des bâtiments. Les lamaneurs travaillent soit sur une petite embarcation, soit au bord des quais qui sont fréquemment dans des positions d'équilibre précaire et ce dans un environnement mal éclairé de nuit.

**3-9 Le shiphandler :** c'est la compagnie qui avitaille (approvisionne, en tabacs, alcools, produits alimentaires et toutes autres demande spécifiques.) les navires.

**3-10 Le courtier maritime :** interprété, conducteur de navires, il « conduit » les navires en douane, donc effectue les différentes formalités douanières et fiscales relatives à l'escale d'un navire étranger dans un port local.

**3-11 L'agent maritime :** c'est le représentant de l'armateur, il remplit les formalités administratives et s'occupe de tous les besoins d'un navire avant son arrivée et lors de son séjour en port (remorqueurs, pilote, réparations, relations avec l'administration maritime, etc.) des besoins de l'équipage (relève, visite médicale, etc.) et de la gestion de la cargaison.

**3-12 Les entrepositaires :** situés en/ ou hors zone portuaire, Ils assurent les empotages et dépotages des conteneurs, ainsi que les chargements ou déchargements des véhicules de transport. Ils assurent le stockage des marchandises dans l'attente de leur dédouanement et de leur expédition vers les différents destinataires. Ils ont majoritairement un agrément en douane, sont reliés au système informatique portuaire.

D'autres intervenants sont également indispensables à cette chaîne, il s'agit des sociétés de location et de réparation de conteneurs. Les clients des réparateurs conteneurs sont pour la plupart, des loueurs de conteneurs, des compagnies maritimes, des opérateurs ferroviaires. Ils assurent des prestations d'entretien et de réparations de conteneurs, ainsi que le stockage de containers vides.

## **Conclusion**

Durant l'élaboration de ce chapitre on a constaté que la logistique s'assure d'exécuter les commandes des clients afin de les satisfaire dans les meilleures conditions de coûts, de délais et une très bonne qualité de service. La chaîne logistique optimise la gestion des flux du fournisseur aux clients, la gestion de la chaîne logistique apparaît très particulièrement importante dans la gestion des conteneurs. Les conteneurs ne cessent d'améliorer les conditions de prise en charge des marchandises et des navires dans les enceintes partenaires.



# **Chapitre II : Analyse de la chaîne logistique sur les conteneurs**

## **Introduction**

Le mouvement des conteneurs qui transitent par les ports algériens n'a cessé d'augmenter ces dernières années, comme d'ailleurs des nombreux autres ports de la région. Ce chapitre comporte trois sections principales, la première sera consacrée pour présenter le concept de conteneurisation, la deuxième portera sur les zones sous douanes en Algérie, et dans la troisième section, il sera analysé le trafic des conteneurs dans les ports Algériens.

## **Section 01 : La conteneurisation**

Au 20<sup>e</sup> siècle la conteneurisation c'est l'utilisation des conteneurs comme moyen de transport de biens et de marchandises, mais depuis il est devenu un élément indispensable dans le domaine du transport. Son caractère mondial qui rend sa transition possible entre les différents modes de transport à beaucoup contribué à son succès.

### **1.1 Définition :**

Selon la chambre de commerce international, « *Un conteneur est une caisse métallique rectangulaire qui est conçu pour contenir toutes marchandises générales (conteneur polyvalent) ou des marchandises données (conteneur spécialisé) en vrac ou légèrement emballées, spécialement en vue de leur transport, sans manipulation intermédiaire ni rupture de charge, par moyen de locomotion quelconque (route, maritime, ferroviaire...) ou la combinaison de plusieurs d'entre eux* ».

Grace à la standardisation, les dimensions des conteneurs sont réglementées par la norme de l'organisation internationale de standardisation (ISO) 668 :1995. L'unité de mesure de conteneur est l'équivalent 20 pieds (EVP), mais il existe des conteneurs de 40 pieds (2EVP).<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> Villefayoud.A. (2010), la conteneurisation : 100 millions de conteneurs maritime. p1

## **1.2 Historique**

La conteneurisation est une idée simple, née aux Etats-Unis, et qui tire justement sa force de sa simplicité. Malcolm Melean en est considéré comme l'inventeur pendant les années 1950. Son idée consiste à acheminer les marchandises dans des boîtes « containers ».

Il reprend ce concept aux militaires américains qui ont été pressés par l'urgence, avait imaginé le transport de certains matériels militaires dans ces conteneurs durant la seconde guerre mondiale. Mais, il pousse l'idée jusqu'au bout de sa logique. Ces conteneurs ont une forte capacité. Avec le développement de la conteneurisation sur l'Atlantique Nord à partir de 1966, puis sa généralisation progressive par la suite, le conteneur devient dès le milieu des années 1960 une boîte normée dont les standards sont définitivement fixés en 1974 par l'ISO (international standard organisation).<sup>22</sup>

La conteneurisation a donc moins d'un siècle et pourtant son essor fait qu'elle se taille actuellement une place importante dans les échanges maritimes internationaux. En effet, 80% des échanges internationaux se font par voie maritime.

## **1.3 Les formes de conteneurs**

Généralement, il y a plusieurs formes de conteneurs, les plus connues sont : standard, open-top, le conteneur isolé et réfrigéré, frigorifique intégré, conteneur vrac, et conteneur citerne.<sup>23</sup>

### **1.3.1 Le conteneur standard**

Les conteneurs standards sont connus comme étant des conteneurs à usage général. Ils peuvent être utilisés pour transporter tout élément sec, et sont fermés de tous les côtés.<sup>24</sup>

Néanmoins, une distinction peut être faite sur les types de conteneurs standards suivants :

- ✓ Conteneur standard avec des portes sur l'un ou sur les deux extrémités
- ✓ Conteneur standard avec des portes sur l'un ou sur les deux extrémités et des portes sur toute longueur de l'un ou des deux côtés ;

---

<sup>22</sup>Antoine, (2007) le monde en boîtes : conteneurisation et mondialisation, synthèse N53, p 23.

<sup>23</sup>Villefayoude.A, (2010), la conteneurisation : 100 millions de conteneurs maritime. P3

<sup>24</sup>ALMEIDA.G.V, (2009) gestion des terminaux à conteneurs au port Cotonou, Bénin. p33

- ✓ Conteneur standard avec des portes sur l'un ou sur les deux extrémités et des portes sur l'un ou sur les deux côtés.

### **1.3.2 Le conteneur open-top**

Les parois et les planches des conteneurs open-top sont respectivement faites d'acier et de bois. Cependant, la particularité de ce genre de conteneur est faite que le toit soit constitué d'arcs et d'une bâche amovibles. En outre, l'entête de la porte peut pivoter vers l'extérieure. Il faut également noter que les arcs du toit ne permettent pas uniquement de fixer la bâche, mais ils contribuent aussi à la stabilité du conteneur. Des anneaux d'arrimage qui peuvent prendre jusqu'à 1000kg sont installés dans les rails latéraux supérieurs et inférieurs et dans les plateaux d'angle. Ce genre de conteneur convient à tout type de marchandise sèche.

### **1.3.3 Le conteneur isolé et réfrigéré**

Les conteneurs isolés et réfrigéré « insulated and refrigerated » sont utilisés pour des produits qui doivent être transportés à une température constante au-dessus ou en dessous de 0<sup>0</sup>. Ces produits sont divisés en produit réfrigérés et des produits surgelés, en fonction de la température de transport spécifiée. Il s'agit principalement de fruits, de légumes, de viandes et des produits laitiers. Les conteneurs réfrigérés sont équipés de rails munis de crochets spéciaux qui sont fixés au plafond et qui permettent de suspendre de la viande.

### **1.3.4 Le conteneur frigorifique intégré**

Ce type de conteneur réfrigéré a une unité de réfrigération intégrée qui permet de contrôler la température interne du conteneur. L'unité de réfrigération est disposée de manière à ce que les dimensions extérieures du conteneur correspondent à la norme standard ISO et que le conteneur puisse être placé dans une cellule de navire-porte-conteneur.

Pendant le transport par bateaux, les unités intégrées doivent être connectées au système d'alimentation électrique du bord. Le nombre de conteneurs frigorifiques pouvant être connectés dépend de la capacité de système d'alimentation électrique du navire. Pour le transport par voie routière ou ferroviaire, des groupes électrogènes sont utilisés dans la plupart des cas. L'air circule à travers le conteneur de bas en haut.

En général, l'air chaud est de soutiré de l'intérieur du conteneur, puis refroidi dans l'unité de réfrigération, ensuite soufflé dans le conteneur sous forme d'air froid. Pour assurer une circulation de l'air froid, le plancher est muni de grilles. Des palettes séparent le plancher du

conteneur et la cargaison, afin que l'air puisse circuler. En plus de cela, les parois latérales du conteneur sont ondulées, ce qui assure un débit d'air satisfaisant.

Dans la zone supérieure du conteneur, espace suffisant (au moins 12 cm) doit également être prévu pour l'écoulement de l'air. A cet effet, lors de remplissage du conteneur, un espace libre adéquat doit être laissé au-dessus de la cargaison. La hauteur maximale de charge est indiquée sur les parois latérales des conteneurs. Pour assurer un flux d'air vertical de bas en haut, le remplissage du conteneur doit également être fait de manière appropriée et la cargaison doit être sensiblement rangée. En plus de la régulation de la température, les unités intégrées permettent également un échange d'air frais contrôlé.<sup>25</sup>

### **1.3.5 Le conteneur vrac**

Un conteneur de vrac « bukl » a trois trappes de chargement dans le toit, chacune d'elles ayant un diamètre qui est approximativement égal à 455mm. Il dispose également de deux trappes d'évacuation sur le côté de la porte. Ces dernières sont parfois équipées de tubes de déchargements courts qui servent à guider la cargaison en vrac.

De tels conteneurs peuvent également être utilisés pour le fret en général. Cependant, des anneaux d'arrimage doivent être montés dans les rails latéraux supérieurs pour permettre la fixation de la cargaison. Toutefois, les conteneurs vrac sont généralement utilisés pour le transport de marchandises en vrac, tel que les céréales, les aliments pour animaux, et les épices.

### **1.3.6 Le conteneur-citerne**

Un conteneur-citerne « tank » doit être rempli de moins de 80%, pour éviter des déferlements dangereux du liquide. D'autre part, il ne doit pas être rempli de plus de 95%, car dans le cas contraire il n'y aurait pas suffisamment d'espace libre pour l'expansion thermique. Les conteneurs-citerne sont utilisés pour des cargaisons liquides, telles que : des denrées alimentaires (jus de fruit, huiles douces, etc.) et des produits chimiques (pétrole, gasoil, ...etc.).

### **1.3.7 Le conteneur high-cube**

---

<sup>25</sup>Document interne de BMT, les formes de conteneurs. Page 15

Les conteneurs high-cube ont des structures similaires à celles des conteneurs standards, mais ils sont plus grands contrairement aux conteneurs standards, qui ont une hauteur de 2392 mm (8.6pieds). Les conteneurs de high-cube sont hauts de 2697mm (9.6pieds). La plupart des conteneurs de ce genre sont des 40 pieds. Mais il existe aussi des conteneurs de 45 pieds.

Les conteneurs high-cube peuvent être utilisés pour tout type de marchandise séché. Cependant, ils sont particulièrement adaptés au transport de marchandise légère et volumineuse.

### 1.3.8 Le conteneur plat

Un conteneur plat est constitué uniquement d'une structure de chaussée avec une capacité de chargement extrêmement élevée. Il n'a pas de parois latérales ou l'extrémité. Cette grande capacité de chargement rend possible la concentration d'éléments lourds dans de petits espaces. Un conteneur plat est constitué d'un armateur en acier et d'une structure de plancher en bois. Des anneaux d'arrimage, auxquels la cargaison peut être fixée, sont installés dans les rails latéraux. Ces derniers peuvent prendre des charges inférieures ou égales à **3000 kg**.<sup>26</sup>

### 1.4 Les dimensions du conteneur

L'organisation internationale de normalisation (ISO) a recommandé des normes de la construction des conteneurs : les dimensions de conteneur sont définis afin de le rendre le plus multimodal possible.

**Tableau n° 01 : Les dimensions des conteneurs selon leur type**

	<b>20 pieds</b>	<b>40 pieds</b>
<b>Le dry</b>	Longueur : 5.919m Largeur : 2.340m Hauteur : 2.380m	Longueur : 12.051m Largeur : 2.340m Hauteur : 2.380m
<b>Le reefer</b>	Longueur : 5.545m Largeur : 2.525m Hauteur : 2.259m	Longueur : 11.207m Largeur : 2.246m Hauteur : 2.183m
<b>L'open top</b>	Longueur : 5.919m Largeur : 2.340m Hauteur : 2.286m	Longueur : 12.043m Largeur : 2.338m Hauteur : 2.272m
<b>Le flat rack</b>	Longueur : 5.702m Largeur : 2.438m Hauteur : 2.327m	Longueur : 11.820m Largeur : 2.148m Hauteur : 2.095m
<b>Le tank</b>	Longueur : 6.058m	

<sup>26</sup>BMT, idem. Page 11

	Largeur : 2.438m Hauteur : 2.591m Volume : 19.2m <sup>3</sup>	
--	---	--

**Source :** nous avons construit ce tableau à partir des données du site : [www.xplog.fr.consulter](http://www.xplog.fr.consulter) 13/03/2017.

Tout conteneur doit donc être conforme aux normes internationales ISO, qui font l'objet d'un contrôle sévère. Ces dimensions extérieures, la largeur, la hauteur et le volume sont définies pour rendre le conteneur le plus multimodale possible.

## **Section 2 : Notion de port et régimes douaniers**

Les régimes douaniers constituent sans nul doute un élément crucial dans la législation douanière permettant aux entreprises d'effectuer leurs activités dans les conditions aussi favorables que possible

### **2-1 Généralités sur le port**

#### **2.1.1 Notion port**

Le port désigne tout bassin formant un abri naturel ou artificiel sur les rives d'un océan, d'un lac ou d'une rivière permettant l'anchrage, le mouillage ou le stationnement à quai des bateaux à couvert de la vague et des grands vents. Au sens le plus strict, « *le port est le point d'arrivée et de départ du transport maritime équipé et organisé pour assurer le transbordement des voyageurs et des marchandises et pour remplir les fonctions commerciales qui en résultent* »<sup>27</sup>.

Mais dans une perspective économique et industrielle, la notion de port évoque généralement un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert de marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation, canalisation diverses. Il s'agit donc d'un « *ensemble complexe occupant une place privilégiée, non seulement dans la région dont il constitue des principaux moteurs de développement, mais également sur le plan national et international* ». <sup>28</sup> Sa position,

<sup>27</sup>L.BAUDEZ, sous module 2A : le rôle du port, manuel de la participante « gestion moderne des ports », CNUCED 2012, pages 7

<sup>28</sup>GUERLET Grégory, la gestion des ports par une entité publique : aspects européens et Environnementaux, thèse de doctorat, 2013, pages 9.

généralement à frontière d'un pays, donc en contact direct avec le monde extérieur, explique les fonctions essentielles que le port doit remplir dans la communauté maritime internationale.

En effet, un port se voit allouer au moins trois missions :

- Le développement par le commerce extérieur et intérieur grâce un trafic des marchandises à des prix compétitifs.
- La promotion de l'industrialisation (industries liées au port ou à proximité de celui-ci).
- La contribution à l'aménagement de l'espace économique et territorial pour mieux intégré l'activité économique et sociale s'y rapportant.

### **2.1.2 Les type de ports**

D'après la CNUCED, les ports peuvent être classés selon leur nature, leur localisation, leurs activités.

#### **A. Classification selon leur nature**

- **Les ports naturels** : la majorité des grands ports naturels ont, dans une certaine mesure, bénéficiée d'aménagement comme le dragage des chenaux pour permettre au navire à fort tirant d'eau de les emprunter. Si notamment le cas du port New York, un des plus beaux abris naturels au monde. La limite de marée et la présence du premier pont à souvent déterminé l'emplacement d'une ville importante et d'un port en conséquence.
- **Les ports artificiels** : sur les rivages sans abri naturel, on construit des ports en délimitant un plan d'eau avec des digues, afin de former une baie artificielle et l'on creuse des darses, comme à Cherbourg ou à Dunkerque. Les plans des ports artificiels sont très variés, mais tous ont commun l'existence d'au moins deux digues entre lesquelles se trouve l'entrée du port. Le port Buffalo, installé sur le lac Erié, aux Etats-Unis, est l'un des plus grands ports entièrement artificiels.

#### **B. Classification selon leur localisation :**

- **Les ports maritimes** : sont situés sur la cote d'une mer ou d'un océan, ce sont souvent les ports principaux pour un pays une façade maritime, accueillant les plus grand tonnages. Ces

ports ont besoin d'avantage de protection contre les vagues et le vent en raison de leur exposition.

- **Les ports fluviaux** : appelés aussi ports intérieurs sont situés sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal. Ils sont souvent aménagés sur un bras mort ou dans une crique naturelle afin d'éviter que le courant ne gêne l'opération. Certains ports fluviaux sont créés artificiellement en creusant la terre pour créer des berges accessibles depuis les fluviaux. On trouve souvent de grands ports fluviaux près d'embouchure de grand fleuve, accessible à des navires venant de la mer, on peut donc les considérer comme des ports maritimes au vu de leur trafic.

### **C. Classification selon leurs activités**

- **Les ports de commerce** : Ils servent à accueillir les navires de commerce, ceci inclut le trafic de passagers, sur les ferries et les paquebots et le transport de marchandises pour les navires cargo. Les marchandises peuvent être liquides (**pétroliers, chimiques**) et nécessitent des réservoirs et tuyauteries dédiées, ou solides, en vrac (vraquiers, nécessitant des silos ou des espaces de stockage) ou emballées, cargos mixtes ayant besoin d'entrepôts et de grues, ou les porte-conteneurs avec les grands espaces de stockage associés.

- **Les ports militaires** : les ports militaires ou ports de guerre, bases navales accueillent les navires de guerre. Certains ports sont ouverts, mais d'autres, notamment les bases de sous-marins, sont fermés et interdits au public (comme l'île longue) pour des raisons de sécurité. Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier de réparations, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entraînement pour les équipages. Certains navires militaires, notamment les patrouilleurs, peuvent être basés dans d'autres types de ports.

### **2-2 Les régimes douaniers**

Il existe généralement deux types de régimes douaniers :

- **Régime de l'entrepôt privé** : l'entrepôt privé peut être accordé à toute personne physique ou morale par son usage exclusif en vue d'y entreposer des marchandises en rapport avec son activité en attendant de leur assigner un autre régime douanier autorisé.



- **Régime de l'entrepôt public :** l'entrepôt public est ouvert à tous les usagers pour l'entreposage de marchandises de toute nature à l'exception de celles qui sont exclues par application des dispositions de l'article 116 du code des douanes.

### **Section 3 : Le trafic des conteneurs dans les ports algériens**

Le port est un facteur important dans le développement économique et dans les échanges commerciaux, l'évolution de ses derniers est accompagnée d'un changement de point de vue sur le rôle du commerce ; plusieurs réformes ont été effectuées dans le système portuaire de l'Algérie.

#### **3-1 Le système portuaire en Algérie**

L'activité portuaire contient toutes les activités qui sont liées à la réception des navires. Dans notre cas la réparation navale est considérée comme une base méthodologique de toute approche sur les ports maritime ; ce triptyque composé de trois volets : l'arrière-pays, le port et l'avant-pays. L'interrelation entre ces trois composantes permet d'effectuer une chaîne de circulation la moins coûteuse.

Pour les ports algériens, cette méthodologie n'est pas respectable car ils sont des ports moyens. Pour déterminer les ports moyens il faut suivre ces trois critères : quantitatif (volume du trafic), qualitatif (nature du trafic et richesse créée par le port) et spatial c'est-à-dire la taille du port à travers son arrière-pays et son avant-pays. En Algérie, le critère qualitatif montre que les ports : d'Alger, Oran, Annaba sont des ports moyens et en ce qui concerne ces ports pétrolier Arzew, Skikda, Bejaia ; ils sont internationaux et leurs marchandises n'ont pas la même valeur et ne créent pas la même richesse dans l'économie portuaire donc le caractère polyfonctionnel est un argument portuaire.

Les ports moyens ne peuvent pas intervenir sur les avant-pays, ils attirent des lignes régulières adaptée aux besoins régionaux, le poids économique dans l'arrière-pays n'est pas important que celui des grands ports donc les arrière-pays suggérés plus un schéma en grappe structuré sur les réseaux de transport terrestre.

L'aspect spatial pour les ports algériens montre qu'ils sont des ports moyens : un réseau maritime lâche, le nombre restreint d'armement en arrière-pays. L'Algérie est un pays socialiste, la centralisation de la politique et du système économique a une forte influence sur le transport. La bureaucratie algérienne renforce un contrôle sur les ports et sur le siège national (les principaux chargeurs). Dans ce cas, le monopole de l'Etat sur le commerce extérieur est liée aux grappes et non pas uniquement sur le réseau du transport.

Par ailleurs les ports algériens sont évalués dans le un contexte différent de celui des pays libéraux, ils sont complémentaires entre eux au lieu d'être concurrentiels.

### **3-2 Histoire et régime de conteneur en Algérie**

L'apparition du conteneur et relativement récente en Algérie, c'est en 1973, qu'a eu lieu la réception des premiers conteneurs au nombre de 100 conteneurs de 20 pieds, transportés par le navire « CALAGRY » exploité par la société « sea land » arrivé au port d'Oran destiné à la zone industrielle d'Arzew.<sup>29</sup>

Ce n'est que deux ans plus tard (1975), que les premiers conteneurs arrivent au port à Alger qui est le principal port de marchandises du pays. Le conteneur a été introduit en Algérie définitivement par deux compagnies étrangères installées à savoir : la compagnie maritime belge (CMB) et la compagnie maritime yougoslave (LOGINSPLON). Par sa standardisation, le conteneur peut être transporté aussi bien par chemin de fer que par navire ou camion. La convention douanière relative aux conteneurs signée à Genève le 18 mai 1956 est acceptée par l'Algérie le 14 décembre 1978.<sup>30</sup> La première ligne régulière de transport maritime par conteneurs en Algérie a été établie en 1978, reliant le port d'Anvers en Belgique au port d'Alger et depuis les lignes ont été renforcées et diversifiées et le trafic conteneurisé relie les ports Algériens à l'Europe du Nord (Anvers, Caen, Rotterdam, Brème) sud (Barcelona, Marseille,...) à l'Amérique du Nord (Houston) et aussi au moyen Orient.

### **3-3 Evolutions du trafic par conteneur en Algérie**

Le trafic par conteneur en Algérie n'a cessé d'augmenter ces dernières années. En effet, ce trafic a enregistré un fort taux de croissance moyen annuel durant la période 1996-2006 évalué à 40.7%. Il dépasse de 25.3 % le taux de croissance mondiale estimé lui à 15.4 % pour

---

<sup>29</sup> STORA-B, histoire de l'Algérie depuis l'indépendance 1962-1988 Ed la découverte, paris, 2004

<sup>30</sup> Les conteneurs importés pleins pour être exporté vident et vice-versa, sont admis temporairement en français

la période 1996-2004. Le nombre de conteneurs traités en Algérie est ainsi passé de 151303 EVP en 1996 à 766426 EVP en 2006.<sup>31</sup> Le classement des principaux ports en termes de trafic par conteneur n'a pas peu changé au cours de ces dernières années. La domination est toujours pour le port d'Alger suivi par le port d'Oran, sauf les ports Skikda et Bejaia qui ont doublé leur pourcentage de participation.

### **3-4 Etudes statistiques de la conteneurisation en Algérie**

En 1978 le trafic par conteneur atteignait près de 26000 EVP à l'échelle nationale et n'a cessé d'augmenter. Dès l'apparition de ce trafic en Algérie, les entreprises nationales ont commencé à l'exploiter (le trafic par conteneur) par l'aspect de sécurité et de prévision de leurs marchandises. Il faut par ailleurs signaler que les principaux ports nationaux par lesquels transite le plus grand nombre des conteneurs sont les ports : d'Alger, Oran, Bejaia, Skikda, Annaba. Ces ports sont touchés par des navires feeders d'une capacité de 250 à 300 EVP et des navires conventionnels ou rouliers transportant des conteneurs.

L'absence des navires porte-conteneurs dans les ports algériens s'explique par les petites cadences de chargement et de déchargement qui risquent de prolonger les séjours de ces navires dans les ports ; cet état est dû de l'inadaptation des capacités d'accueil des navires et des marchandises aux exigences d'une bonne fluidité du trafic conteneurisé. La compagnie nationale algérienne de navigation (C.N.A.N) qui est l'unique armement national de transport maritime des marchandises hors hydrocarbures, assure une couverture de 40% du trafic conteneurisé. Il existe d'autres armements étrangers qui assurent des services conteneurisés vers les ports algériens.

## **Conclusion**

---

<sup>31</sup>Rapport CNUCED sur le transport maritime 2005, secrétariat de la CNUCED, Genève, 2006.

De nos jours, les ports occupent une place importante dans la chaîne logistique. La plupart d'entre eux devenus des centres de distribution entre plusieurs modes de transport, c'est leur aspect multimodal. Cependant, cette place capitale qu'occupent les ports dans le transport et les échanges de marchandises a été acquise progressivement suite à des améliorations structurelles qui se sont imposées. Ces phénomènes sont survenus après la standardisation du conteneur, qui est devenu le principal élément d'échange dans les ports. Ces conteneurs sont gérés par une infrastructure portuaire, qui s'occupe des processus d'affectation de postes à quai, de déchargement, et de stockage.

### **Chapitre III : La logistique des conteneurs dans le cadre d'une zone extra portuaire : Cas de ZLE TIXTER de l'EPB**

## **Introduction**

Le port de Bejaia a engagé en 2016 de créer une zone logistique extra portuaire dans le but d'éviter l'encombrement des conteneurs. Cette opération se déroule par l'ordre de transfère puis par l'éclatement de manifeste.

## **Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil**

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

- il est classé 2<sup>ème</sup> port d'Algérie en marchandises générales et 3<sup>ème</sup> port pétrolier.
- Il est également le 1<sup>er</sup> port du bassin méditerranéen pour l'ensemble de ses prestations et son système de management de qualité.
- elle est notamment certifiée à la Norme ISO et au référentiel OHSAS, respectivement pour l'environnement et l'hygiène et sécurité au travail.

### **1.1 Historique de création de l'EPB**

- Création de l'Entreprise Portuaire de Bejaïa le 14 aout 1982; entreprise socialiste à caractère économique.
- L'entreprise, réputée commerçante dans ses relations avec le tiers, et soumise aux règles édictées par le sus mentionné 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).
- L'Entreprise Portuaire de Bejaïa ; entreprise socialiste ; est transformée en Entreprise Publique Economique, Société par Actions (EPE-SPA), détenues à 100% par la Société de Gestion des Participations de l'Etat «Ports », par abréviation « SOGEPORTS ».

## **Situation géographique**

Le port de Bejaïa, est délimité par :

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

### **❖ Mouillage**

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

### **❖ Accès au Port**

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

### **❖ Bassins du Port**

Le Port de Bejaia est constitué de trois bassins :

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

## **1.2 Missions et activités de l'EPB**

### **1.2.1 Ses Missions**

- La gestion, l'exploitation et le développement du domaine portuaire sont les charges essentielles de la gestion de l'EPB, c'est dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays. Elle se doit d'assumer la police et la sécurité au sein du pays.
- Elle est chargée des travaux d'entretien, d'aménagement, de renouvellement et de création d'infrastructures.
- L'EPB assure également des prestations à caractère commercial, à savoir ; le remorquage, la manutention et l'acconage.

### **1.2.2 Ses Activités**

Les principales activités de l'entreprise sont :

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations d'acconage et de manutention portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage.
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire.

## **1.3 Description des services :**

**1.3.1 L'acheminement des navires de la rade vers le quai :** Dans certains cas exceptionnels, d'arrivée massive en rade, les navires restent en attente dans la zone de mouillage (rade) jusqu'à obtention de l'autorisation de rejoindre un poste à quai. Cette dernière est délivrée après une conférence de placement qui se tient quotidiennement au niveau de la Direction Capitainerie.

L'acheminement des navires se fait par des opérations d'aide à la navigation identifiée par le remorquage, le pilotage et le lamanage.

**1.3.2 Le remorquage :** Il consiste à tirer ou à pousser le navire, pour effectuer les manœuvres d'accostage, de déhalage ou d'appareillage du navire. Il consiste également à effectuer les opérations de convoyage et d'aide dans l'exécution d'autres manœuvres.

**1.3.3 Le pilotage :** Il est assuré de jour comme de nuit par la Direction Capitainerie et est obligatoire à l'entrée et à la sortie du navire. Il consiste à assister le commandant dans la conduite de son navire à l'intérieur du port.

**1.3.4 Le lamanage :** Il consiste à amarrer ou désamarrer le navire de son poste d'accostage.

**1.3.5 Les opérations de manutention et d'acconage pour les marchandises :** elles consistent en :

- Les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises.
  - La réception des marchandises.
  - Le transfert vers les aires d'entreposage, hangars et terre-pleins, ports secs.
  - La préservation ou la garde des marchandises sur terre-pleins ou hangar et hors port.
  - Pointage des marchandises.
  - La livraison aux clients.
- ✓ La manutention et l'acconage sont assurés, par un personnel formé dans le domaine. Il est exercé de jour comme de nuit, réparti sur deux vacations de 6h à 19h avec un troisième shift optionnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour des cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7 h du matin.

D'autres prestations sont également fournies aux navires et aux clients telles que :

- Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai.
- Pesage des marchandises (ponts bascules).
- Location de remorqueurs ou vedettes (pour avitaillement des navires, transport de l'assistance médicale, assistance et sauvetage en haute mer).

## **1.4 Organisation de l'EPB**

### **1.4.1 Présentation des différentes structures de l'EPB**

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



## **A. Directions opérationnelles**

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

### **➤ DIRECTION MANUTENTION ET ACCONAGE (DMA)**

Elle est chargée de prévoir, organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des actions de manutention et d'aconage 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 DEVELOPPEMENT (DDD)**

Cette direction a pour tâches :

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

➤ **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 ces 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.

## **B. Directions fonctionnelles**

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

### ➤ **DIRECTION GENERALE (DG)**

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

### ➤ **DIRECTION DU MANAGEMENT INTEGRE (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 FINANCES ET COMPTABILITE (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 règlement 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.).

➤ **Direction logistique (DL) :** Elle est chargée de la maintenance et d'engins.

## **Section 02 : Analyse des données de la zone extra-portuaire : la ZLE de TIXTER**

A travers un questionnaire adressé au responsable de la zone logistique de ZLE, nous avons obtenu les résultats suivants :

### **1. Pourquoi le choix de l'implantation du projet à TIXTER ?**

- 30% du trafic conteneurisé et 35% du trafic de marchandises non conteneurisées qui transitent par le port de Bejaïa est à destination des hauts plateaux.
- BBA est une plaque tournante du commerce au niveau de la région des hauts plateaux.
- Développement de la ZIDI (zone industrielle de développement intégré), projet pilote au niveau de BBA.
- Le terrain est à proximité de la voie ferrée et de l'autoroute Est-Ouest.
- Le terrain en question est pratiquement plate test situé entre BBA (à 30Km) et Sétif (à 40Km).
- Sétif et BBA disposent de zones industrielles très dynamiques.

### **2. Quelle est la localisation de la ZLE de TXTER ?**

- Wilaya de BORDJ BOU ARRERIDJ.
- Daïra d'AIN TAGHROUT.
- Commune de TIXTER.
- Situé à 24 km du chef-lieu de la wilaya de BBA, et 41 km du chef-lieu de wilaya de Sétif.
- Limitrophe à la voie ferrée.
- A environ 07 km de l'autoroute Est/Ouest.
- A environ 09 km de la RN 05.

### **3. Quels sont les objectifs principaux de la création de la ZLE de TXTER ?**

- Rapprocher la marchandise du client final.
- Décongestionner les surfaces dans l'enceinte portuaire.
- Réduire les temps d'attente des navires, et réduire ainsi les surestaries.
- Développer le transfert de masse des marchandises par voie ferroviaire.
- Réduire les congestions sur les routes et réduire l'émission de gaz polluants.

### **4. Quelles sont les missions de votre direction ?**

- Elaborer les schémas de développement technique, organisationnel, commercial et opérationnel des zones logistiques extra-portuaires.
- Suggérer les axes stratégiques pour le développement et la promotion des activités multimodales.
- Elaborer les procédures de gestion et de fonctionnement opérationnel des sites logistiques.
- Accompagner la Direction Générale pour l'obtention des différentes autorisations et agréments nécessaires pour l'opérabilité optimale du site.

### **5. Quelles sont les activités implantées au niveau de la ZLE de TIXTER ?**

Il s'agit d'implémenter les conditions de convergence de plusieurs intervenants logistiques afin d'optimiser les chaînes d'approvisionnement des opérateurs économiques. Une collaboration entre l'Entreprise Portuaire de Bejaia (+ BMT), les services de contrôles aux frontières, un ou plusieurs armateurs et certains opérateurs (importateurs/industriels) devrait se solder par l'accord d'un traitement intégré des marchandises en transit sur la base d'accords et de conventions.

La cartographie de l'offre est résumée dans le tableau ci-dessous autour des principales activités :

**Tableau n° 02 : Les différentes prestations de ZLE**

Offre de service	Prérequis	Prestations
<p><b>Prestation logistique globale</b></p>	<p><b><u>Le terminal à conteneurs :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Régime Port sec (Dédouanement au niveau de TIXTER).</li> <li>• Transfert vers TIXTER à l'arrivée du navire (rail &amp; route).</li> <li>• Régime conventionné avec les opérateurs.</li> </ul>	Rapprochement conteneurs pleins/vides
		LO/LO <sup>32</sup> Visite
		LO/LO Livraison
		Entreposage conteneurs pleins/vides
		LO/LO Dépotage
		Groupage/dégroupage
		Dépotage/Empotage
		Entreposage (Hangar)
		Plombage & Réparations conteneurs
		Pesage
		LO/LO Dépotage
		Groupage/dégroupage
		Dépotage/Empotage
		Relevage
		Prestations annexes
		Assurance/banque/déclarations fiscales
Bureaux de transit/consignation		
Expertise/conseil		

**Source : direction de la ZLE**

- **Les prestations assurées :** Les différentes prestations logistiques qui seront assurées par cette organisation sont :
  - Un dégroupage sur la zone sous douane import.
  - Une consolidation de l'ensemble des flux par destination (groupage).
  - Un dédouanement au sein de la zone logistique.
  - Des livraisons rapides ainsi que des enlèvements réguliers.

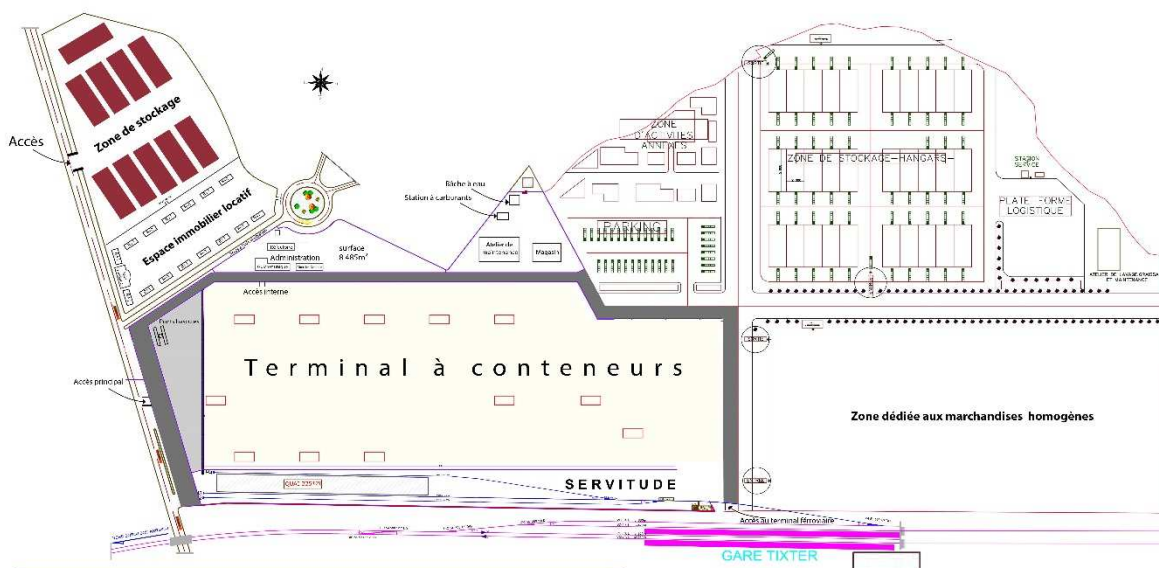
- Organisation des départs et arrivées des conteneurs / remorques /marchandises homogènes/ camions /wagons depuis et à destination du port de Bejaïa et des autres ports éventuellement.
  - Entreposage/stockage/relevage des marchandises.
  - Des services liés aux conteneurs (entretien, lavage, ...etc.)
  - Stationnement des véhicules.
- **Activités connexes projetées**
- Réparation des conteneurs.
  - Conditionnement/Reconditionnement.
  - Transit/consignation (Déclaration douanières).
  - Transport routier sur site.
  - Triage, nettoyage, étiquetage.
  - Divers services : Assurance, banque, assistance et conseil, hébergement, restauration,...etc.

## **6. Quelle est la capacité d'entreposage de conteneurs au niveau de la ZLE de TIXTER ?**

La ZLE peut supporter jusqu'à 6 900 conteneurs.

## **7. Quel est l'état physique du site de TIXTER ?**

Nous vous présentons ci-dessous une vue synoptique sur l'essentiel des travaux et aménagements à effectuer sur le site de TIXTER avec extension.



- **Terminal ferroviaire et zone de réception des conteneurs** (171 676 m<sup>2</sup>) : Cet espace est réservé à la réception, traitement et entreposage des marchandises conteneurisées (Espace réalisé 9,2 HA + projet d'extension : 3 HA) en transit soit par voie ferroviaire ou routière. Cet espace sera doté d'éclairage (12 piliers de 40 m de hauteur), de réseau de lutte contre l'incendie (10 bouches à incendie), d'accès sécurisés (3+1 accès), de toutes les installations spécifiques au traitement des conteneurs : scanner, ponts bascules (x2), guichet unique d'une superficie de 432 m<sup>2</sup>, bâtiments administratifs d'une superficie de 980 m<sup>2</sup> ....etc.
  
- **Zone d'entreposage abritée** (44 238 m<sup>2</sup>) : Pour des fins d'activités connexes au terminal à conteneur, un espace abrité (10 hangars avec une superficie couverte de 20 000 m<sup>2</sup>) et sécurisé sera dédié notamment pour les opérations de dégroupage/groupage, triage, nettoyage, étiquetage, ....etc. Les hangars seront dotés des dispositifs de facilitation adaptés au chargement/déchargement, les équipements de sécurisation et les dispositifs de conservation des marchandises spécifiques,...etc.
  
- **Terminal divers** (120 000 m<sup>2</sup>) : Cet espace aura absorbé essentiellement le trafic des produits homogènes tels que le bois et les produits métallurgiques, en provenance soit par voie routière ou ferroviaire.

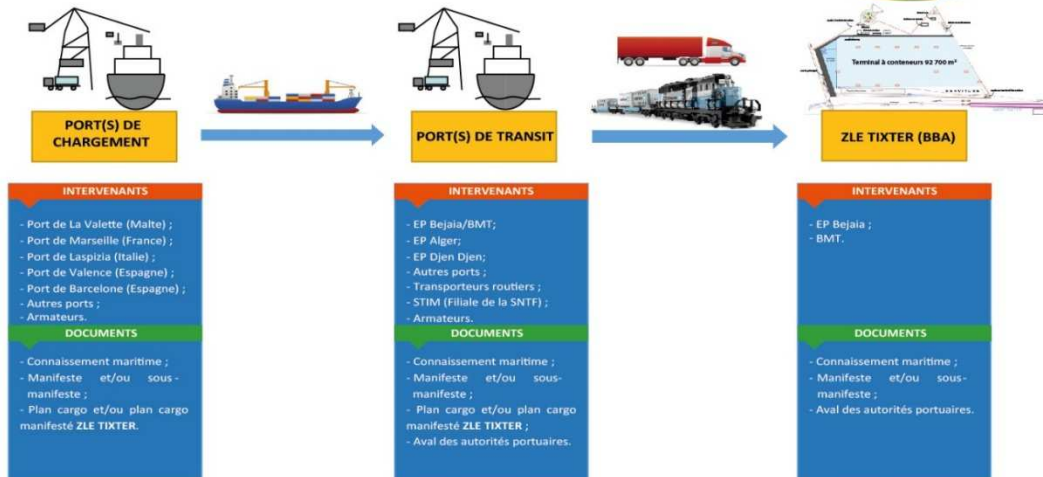
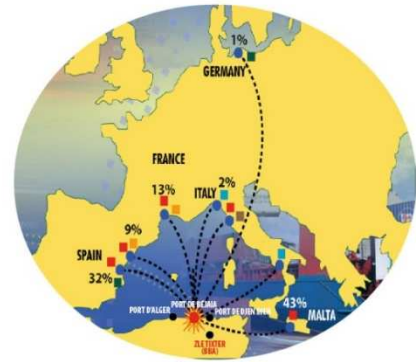


- **Espace immobilier locatif** : afin d'accueillir les services logistiques de soutien aux opérations de commerce extérieur (Transit, consignation, banque, assurance, transports,...etc.), un espace d'environ 14 000 m<sup>2</sup> (15 blocs R+1 : 200 m<sup>2</sup>/local) est réservé par l'aménagement de bureaux et espaces de location aux différents auxiliaires.
- **Parc de stationnement** (15 000 m<sup>2</sup>) : Au vu des conditions d'opérabilité, il est réservé une surface pour le stationnement des véhicules de transport d'une capacité physique de 250 camions.
- **Plateforme logistique** (100 000 m<sup>2</sup>) : Dans un souci de développer des prestations intégratives des marchandises en pré ou post dédouanement, des activités à valeur ajoutée seront développées dans cet espace. Il s'agira notamment, des opérations de conditionnement/reconditionnement, réparations, montages spécifiques pour finition, référencement, distribution, ...etc.
- **Espace concession** (30 000 m<sup>2</sup>) : Un espace libre sera réservé aux professionnels de la logistique qui voudront soumissionner pour l'implantation de superstructures pour le développement de prestations en soutien aux activités de la zone logistique. Nous citerons les activités projetées suivantes : Entrepôts logistiques, réparations diverses, hôtellerie, restauration,... etc.

## **8. Quelle est la schématisation de l'offre projetée ?**

Ci-dessous une représentation synoptique de la cartographie de l'offre projetée pour le trafic conteneurisé en destination vers TIXTER (Bordj Bou Arreridj). Cette schématisation tient à la fois des opportunités commerciales et logistiques existantes. La configuration néanmoins s'inscrit dans une approche prospective à court terme conditionnée par une révision dans le fond de la réglementation et des procédures notamment douanières.

**ESQUISSE PROJETTEE DE LA CHAINE LOGISTIQUE EXTRA PORTUAIRE  
(DESTINATION FINALE ZLE DE TIXTER –BBA-)**



L'offre projetée est basée essentiellement sur :

- ✚ Une démarche collaborative entre les différents partenaires logistiques pour des solutions intégrées ;
- ✚ Des facilitations douanières et portuaires pour améliorer les indicateurs de performance et l'attractivité du site ;
- ✚ Une gestion informatisée, interactive et adaptée des échanges d'informations.

**9. Quel est le trafic réalisé pendant les trois dernières années au niveau de la ZLE de TIXTER ?**

**Tableau n° 03 : Nombre d'expéditions entre 2016-2018**

<b>1 Désignation</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Nombre d'expéditions	27	42	216
Nombre de TCs (Boites)	502	788	4 840
Nombre de TCs 40'	365	596	3 713
Nombre de TCs 20'	137	192	1 127
Nombre d'EVP	867	1 384	8 553
Nombre de wagons utilisés	441	699	4 026
Tonnage global (En tonne)	8 760	10 275	62 781

Source : Direction logistique de l'ZLE

**10. Quel est l'impact du projet ?**

➤ **Impact économique du projet :**

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

➤ **Impact social du projet :**

- La création d'emplois directs;
- La création d'emplois indirects aussi bien à la phase de la construction que de l'exploitation du site par l'augmentation croissante des services qui y seront fournis.

- Promouvoir le développement des métiers logistiques connexes pourvoyeur de savoir-faire nouveaux.

➤ **Impact logistique du projet :**

- L'augmentation des capacités de réception du terminal à conteneurs et divers (décongestionner le point de passage portuaire);
- Doter la logistique globale du port d'un dispositif de soutien aux performances (délai, coût et qualité du service) ;
- L'amélioration qualitative de l'infrastructure et des services fournis aux clients des transporteurs de marchandises (aire de dégagement sous douanes rapide) ;
- Offrir des solutions intégratives à forte valeur ajoutée pour les importateurs/industriels, avec des gains de productivité inhérents au fait que les opérateurs organisent de façon plus efficace leurs activités de distribution.
- Une sécurité plus accrue pour toutes les opérations d'entreposage et d'emmagasinage provisoire.

➤ **Impact écologique :**

- Aménagement durable conciliant le développement économique, social et la protection de l'environnement ;
- Réduire l'impact environnemental du transport par route par la promotion du transport ferroviaire.

**Section 03 : comparaison entre deux régimes douaniers (Port sec et Entrepôt public)**

1. **Donner la différence entre un transfert de conteneurs par éclatement de manifeste et par ordre de transfert ?**

**Ordre de transfert (OT) :** C'est un régime de mise en dépôt concernant les conteneurs dépassant les 21 jours de séjour au port. Ces conteneurs sont déjà en souffrance au niveau du port de Bejaia avant de les transférer par ordre du receveur des douanes.

**Eclatement de manifeste :** Ce mode permet un transfert partiel de conteneur à la demande du client. C'est le client qui formule une demande d'éclatement de manifeste vers la ZLE de TIXTER, et le conteneur est transféré vers la ZLE de TIXTER dès débarquement du navire (Sous palan).

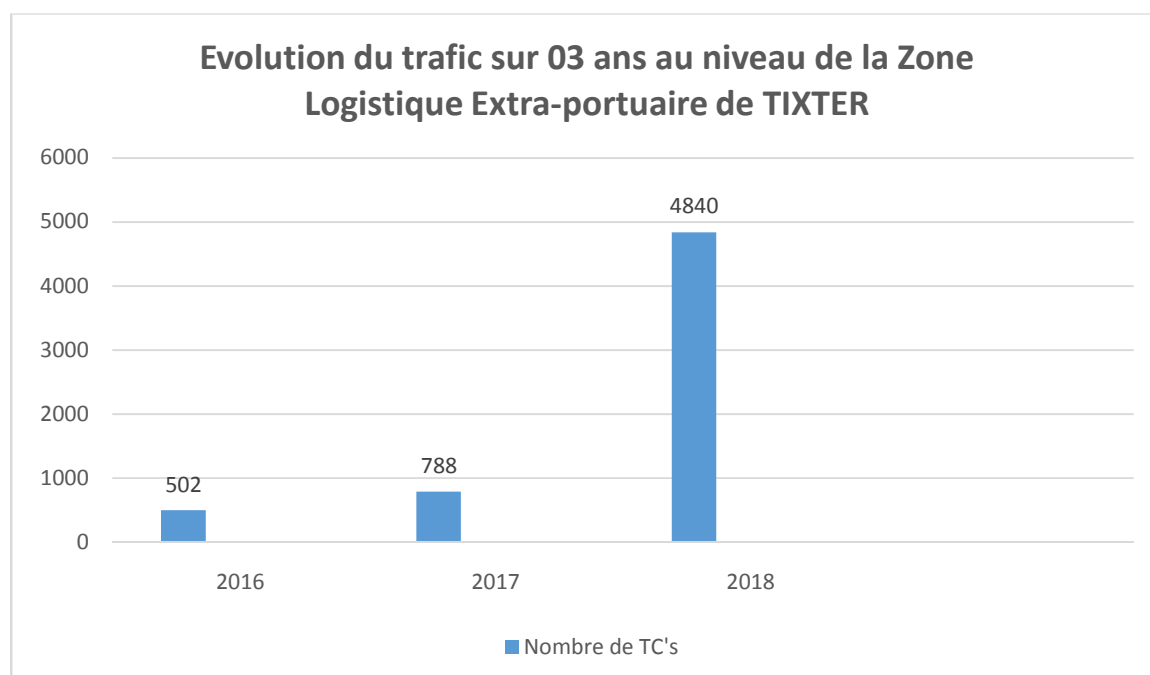
## 2. Donner l'interprétation à l'évolution du trafic réalisé ?

**Tableau n° 04 : trafic réalisé entre 2016-2018**

Désignation	2016	2017	2018
Nombre de TCs (Boites)	502	788	4 840

Source : Direction logistique de ZLE

**Figure n° 04 : Evolution du trafic réalisé**



Source : établi par nous-mêmes

**Commentaire :**

**L'année 2018 :** Il a été enregistré une forte augmentation du volume de conteneurs expédiés vers la ZLE de TIXTER, cela est dû par l'entrée en vigueur du dispositif d'éclatement de manifeste par un transfert partiel de conteneur. Ce régime permet le transfert des conteneurs à la demande du client, d'où la forte augmentation du volume de conteneurs transférés.

**3. Donner une comparaison entre les indicateurs de performance sous les régimes port sec (Eclatement de manifeste) et sous le régime entrepôt public (Ordre de transfert) ?**

**Tableau n° 05 : indicateurs de performance entre les deux régimes**

<b>Indicateur</b>	<b>Ordre de transfert (OT)</b>	<b>Eclatement de manifeste</b>
Séjour moyen/TC	<b>23 jours</b>	<b>07 jours</b>
Taux de visites (%)	<b>63 %</b>	<b>18 %</b>
Taux de passage en circuit vert	<b>13,71 %</b>	<b>78 %</b>
Nombre de TC's enlevés/Jour	<b>04</b>	<b>20</b>

Source : direction logistique de ZLE

**Interprétation :**

Les indicateurs des transferts par eclatement de manifeste sont beaucoup plus performants que ceux des transferts par ordre de transfert (OT). A titre d'exemple, le séjour moyen d'un conteneur au niveau de la ZLE de TIXTER est de **07 jours** par eclatement de manifeste alors qu'il est de **23 jours** par ordre de transfert.

**Ordre de transfert (OT) :** Ceci est due par le régime d'exception érigée au niveau de la ZLE de TIXTER comme une zone de mise en dépôt concernant les conteneurs dépassant les 21 jours de séjour au port. Ces conteneurs sont déjà en souffrance au niveau du port de Bejaia avant de les transférer à la ZLE de TIXTER par ordre du receveur des douanes et non pas du client.

**Eclatement de manifeste :** Ce mode de transfert est beaucoup plus avantageux, puisque c'est le client qui formule une demande d'éclatement de manifeste vers la ZLE de TIXTER, et le TC est transféré vers la ZLE de TIXTER dès débarquement du navire (Sous palan).

**Conclusion :**

D'après, notre recherche en a constaté que la zone logistique extra portuaire est amélioré par rapport à les années précédente d'où l'éclatement manifeste est plus performants par rapport à l'ordre de transfère en terme de délai, temps de visite et nombre des conteneurs enlevés par jours.

## **Conclusion Générale**

La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime. Le transport par conteneur prend de l'ampleur et ne cesse de s'accroître parallèlement au commerce mondial ; 85% des marchandises sont transportées par conteneur.

La conteneurisation bouleverse les métiers des principaux intervenants du transport maritime, armateurs de lignes régulières, transitaires ou commissionnaires de transport, manutentionnaires, en favorisant des processus d'intégration verticale et horizontale qui

redessinent de fait l'ensemble du système du transport maritime international des marchandises diverses. Il ne faut certes pas dire que la conteneurisation est à l'origine de la mondialisation mais à coup sûr, elle en est un des facteurs essentiels. Elle en constitue l'épine dorsale. Elle permet le transport sur de longues distances à bas coûts de grandes quantités de marchandises. Elle rend aussi techniquement possible une gestion de ces flux, contrôlés en termes de temps, d'espace et de coût. Plus simplement, la conteneurisation participe à l'activité logistique qui elle-même cherche à respecter des niveaux de performance pour répondre à des exigences fixées en termes d'organisation de la production ou de la vente.

Le constat majeur sur les ports Algériens est qu'ils partagent un certain nombre de caractéristiques propres aux pays centralisés et /ou en développement. Les difficultés et contraintes rencontrées tendent à freiner l'adaptation de ces ports aux exigences de la mondialisation de l'économie maritime. Une chaîne de transport fractionnée port à port et non pas de bout en bout, un faible taux de conteneurisation et le sous-équipement portuaire sont autant d'obstacles que les ports Algériens doivent surmonter pour relever les défis de la mondialisation malgré les efforts d'investissement récents et en cours.

Néanmoins de nouvelles dynamiques prennent place avec l'introduction de chaînes logistiques et le développement des ports de Bejaia afin qu'ils puissent jouer un rôle pivot à l'échelle nationale. Pour réaliser ce travail nous avons pris un cas pratique celui de la zone extra portuaire reliée au port maritime de Bejaia. Nous avons effectué pour cela un stage dans l'enceinte de ce port sec où on a pu assister au déroulement des opérations et son fonctionnement.

A travers l'analyse des données du questionnaire adressé au responsable de la direction logistique de ZLE et des statistiques que nous avons obtenu, nous avons conclu que le déroulement d'éclatement de manifeste est plus performant que l'ordre de transfert. En effet, ZLE Tixter participe à la décongestion à l'enceinte de port maritime de Bejaia. Cette zone augmente d'une manière considérable les capacités d'accueil de port maritime de Bejaia et joue un rôle positif dans l'activité de l'EPB.





## **Bibliographie :**

- 1-ALMEIDA.G.V. (2009). *gestion des terminaux à conteneurs au port Cotonou.*
- 2-Antoine. (2007). *le monde en boites : conteneurisation et mondialisation.*
- 3-B, D. e. (2014). « *la logistique à l'international* ».
- 4-BENSALEM.S. (2015). « *la logistique portuaire : Bejaia Méditerranéen Terminal* ». *mémoire de master, université de Bejaia.*
- 5-Briand, A. (2001). *la logistique tour d'horizon, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des transports et du logement.*
- 6-CNUCED, s. d. (2006). *Rapport CNUCED sur le transport maritime 2005.* Genève.
- 7-Finder, Y. p. (2008). « *logistique production –distribution –soutien* », 5<sup>e</sup> édition, , P69. DUNOD.
- 8-Grégory, G. (2013). *la gestion des ports par une entité publique : aspects européens et environnementaux.*
- 9-L.BAUDEZ. (s.d.). *le rôle du port, manuel de la participante « gestion moderne des ports* ».
- logistique, A. s. (s.d.). Récupéré sur <http://www.ma-logistique.ma/notions-logistiques/27-les-type-de-flux-logistiques.html>
- 10-P.Y.(2003). *logistique production-distribution-soutien*, 4<sup>e</sup> édition .DUNOD
- 11-R, B. e. (2002). *performance logistique : objectifs stratégique et logistiques.*
- 12-STORA-B. (2004). *histoire de l'Algérie depuis l'indépendance 1962-1988 Ed la découverte.* paris.
- 13-villefayoud.A. (2010). *la conteneurisation : 100 millions de conteneurs maritime.*

## **Table des matières**

Introduction Générale : .....	1
Chapitre I : la présentation de la chaine logistique.....	3
Introduction : .....	3
Section 1 : Généralités sur la logistique.....	3
1-1 Historique et évolution de la logistique .....	4
1-2 les définitions de la logistique .....	5
1-3 les différents types de la logistique .....	6
1-4 les opérations de la logistique.....	7
1-5 les objectifs de la logistique .....	7
1-6 les enjeux de la logistique .....	8
1-7 les différents types de flux logistique .....	9
Section 2 : la gestion de la chaine logistique .....	10
2-1 Définition de la chaine logistique .....	10
2-2 le concept de supply chain (SC) .....	11
2-3 les fonctions de la chaine logistique.....	12
2-4 les domaines d'intervention du SCM.....	14
Section 3 : les Différents intervenants de la chaine logistique dans le transport maritime.....	16
3-1 l'armateur.....	16
3-2 un transitaire (mandataire).....	16
3-3 un commissionnaire de transport.....	16
3-4 Transporteur .....	16
3-5 la manutention .....	17
3-6 les remorqueurs.....	17
3-7 le pilote de navire.....	17
3-8 le lamaneur.....	17
3-9 le shiphandler.....	17
3-10 le courtier maritime.....	17
3-11 l'agent maritime.....	17

3-12 les entrepositaires.....	18
Conclusion.....	18
Chapitre II : Analyse de la chaine logistique sur les conteneurs.....	19
Introduction :.....	19
Section 1 : la conteneurisation.....	19
1-1 Définition .....	19
1-2 Historique.....	20
1-3 les formes de conteneurs.....	20
1-4 les dimensions du conteneur.....	23
Section2 : Notion de port et régimes douaniers.....	24
2-1 Généralités sur le port.....	24
2-2 les régimes douaniers.....	26
Section 3 : le trafic des conteneurs dans les ports algériens.....	27
3-1 le système portuaire en Algérie.....	27
3-2 Histoire et régime de conteneur en Algérie .....	28
3-3 Evolutions du trafic par conteneur en Algérie.....	28
3-4 Etudes statistiques de la conteneurisation en Algérie .....	29
Conclusion .....	30
Chapitre III : la logistique des conteneurs dans le cadre d'une zone extra-portuaire : cas de ZLE, TIXTER de l'EPB.....	31
Introduction .....	31
Section 1 : présentation de l'organisme d'accueil.....	31
1-1 l'Historique de création de l'EPB.....	31
1-2 Mission et activité de l'EPB.....	33
1-3 description des services .....	33
1-4 l'organisation de l'EPB.....	34
Section 2 : Analyse des données de la zone extra-portuaire.....	38
Section 3 : la comparaison entre deux régimes douaniers (port sec et entrepôts public).....	46
Conclusion .....	48
Conclusion Générale.....	50

## **1) Les tableaux :**

Tableau n° 01 : Les dimensions des conteneurs selon leur type .....	23
Tableau n° 02 : Les différentes prestations de ZLE .....	40
Tableau n° 03 : Nombre d'expéditions entre 2016-2018.....	45
Tableau n° 04 : Trafic réalisé entre 2016-2018.....	47
Tableau n° 05 : Les indicateurs de performance entre deux régimes.....	48

## **2) Les figures :**

Figure n° 01 : Modèle de chaine logistique .....	11
Figure n° 02 : Une vue synoptique sur l'essentiel des travaux et aménagement à effectuer sur le site de TIXTER avec extension.....	42
Figure n° 03 : Chaine logistique extra portuaire .....	44
Figure n° 04 : Evolution du trafic réalisé .....	48

## **Annexe 01 : Questionnaire**

1-Pourquoi le choix de l'implantation de projet à Tixter ?

2-Quelle est la localisation de la ZLE de Tixter ?

3-Quels sont les objectifs principaux de la création de la ZLE de Tixter ?

4-Quelle sont les missions de votre direction ?

5-Quelle sont les activités implantées au niveau de la ZLE de Tixter ?

6-Quelle est la capacité d'entreposage de conteneurs au niveau de la ZLE de Tixter ?

7- Quels est l'Etat physique du site de Tixter ?

8-Quelle est la schématisation de l'offre projetée ?

9-Quel est le trafic réalisé pendant les trois dernières années au niveau de la ZLE de Tixter ?

10- Quel est l'impact du projet ?

11- Donner la différence entre un transfert de conteneurs par éclatement de manifeste et par ordre de transféré ?

12- Donner l'interprétation à l'évolution du trafic réalisé ?

13- Donner une comparaison entre les indicateurs de performance sous les régimes port sec et sous les régimes entrepôts public ?

## **Annexes 02 : fiche descriptives**

### **Missions de la Direction ZLE :**

---

- Elaborer les schémas de développement technique, organisationnel, commercial et opérationnel des zones logistiques extra-portuaires.
- Suggérer les axes stratégiques pour le développement et la promotion des activités multimodales.
- Elaborer les procédures de gestion et de fonctionnement opérationnel des sites logistiques.
- Accompagner la Direction Générale pour l'obtention des différentes autorisations et agréments nécessaires pour l'opérabilité optimale du site.

### **Organisation et activités de la Direction ZLE :**

---

La Zone Logistique de TIXTER et la Zone Logistique d'IghilOuberouak.

**1. Département de la Zone Logistique de TIXTER :** comprend 01 cellule et 03 services ; à savoir :

- La cellule informatique
- Le service installations
- Le service opérations et commercial
- Le service administration et finances

**1. a. Cellule Informatique :** Est chargée de :

- Concevoir et assurer la conduite de l'évolution des différents systèmes d'information, en liaison avec les orientations et le schéma directeur de l'entreprise.
- Développer l'utilisation de l'outil informatique et mettre en place des solutions informatiques qui répondent le mieux aux besoins des utilisateurs.
- Assurer le suivi du dispositif de sécurité informatique et de la mise en place de la stratégie de sécurité du système d'informations de l'entreprise.

**1. b. Service Installations :**

Est chargé de la coordination, le contrôle et l'exploitation commerciale des secteurs en veillant à l'utilisation rationnelle des installations et au respect des normes opérationnelles. Ce service est érigé en 02 sections et 01 magasin:

**\*Section Sécurité :** a pour missions de :

- Veiller à l'application des textes et règlements généraux et particuliers portuaires et maritimes en matière d'exploitation, de sécurité et sûreté des installations.
- Assurer, par une présence continue, la sécurité des locaux au sein des installations.

**\*Section Travaux et Assainissement :** Est chargée de :

- Étudier, de concevoir et d'établir des plans d'entretien et de coordonner les travaux de d'entretien et d'assurer la disponibilité du matériel à travers la mise en place d'une politique appropriée.
- Animer et coordonner les activités liées à la réalisation des travaux notamment : revêtement des terres pleins, réhabilitation des hangars, parkings..., leur suivi et leur mise à disposition aux structures exploitantes.

**\*Magasin :** il est chargé de :

- Assurer les achats locaux et effectuer toutes les démarches et opérations (prospection, contact avec les fournisseurs et suivi du marché national) nécessaires à la réalisation d'achats de matière et de matériel divers dans les meilleures conditions de délais, de qualité et de coûts.
- Contrôler l'état des stocks, d'assurer la réception, l'emmagasiner et la surveillance des produits et outillages stockés et de veiller à l'optimisation du niveau des stocks.

**2. c. Service Opérations et Commercial** : ce service est chargé de :

- Assurer une gestion rationnelle des aires d'entreposage (magasins et terre-pleins), ainsi que la réception et la reconnaissance physique des marchandises.
- Suivre constamment des dossiers de créances et veiller à leur bon recouvrement.
- Prendre en charge de la programmation, la mobilisation des moyens de traitement et mettre en œuvre le débarquement et le dispatching sur les aires d'entreposage par les directions prestataires de la manutention et de la logistique (terre-pleins, magasins d'emportage/dépotage) ou embarquement à l'export.

Il comprend 02 sections :

**\*Section Commercial** : est chargée de :

- Recueillir et traiter des données quantitatives ou qualitatives pertinentes et significatives des activités.
- Mettre en œuvre les outils statistiques et informatiques pour la collecte, la gestion et le traitement des données dans le cadre d'une étude.
- Etablir la facturation conformément aux prestations fournies.

**\*Section Contrôle des Affectations** : est chargée de :

- Pointer et de contrôler l'état des marchandises à l'embarquement, au débarquement et livraison ainsi que sur les terre-pleins, les magasins, ....
- Assurer l'entretien et la réparation des parties mécaniques, hydrauliques, pneumatiques des engins.
- Conduire des engins destinés aux opérations de manutention, déplacement ou chargement des marchandises dans les enceintes réservées à cet effet.

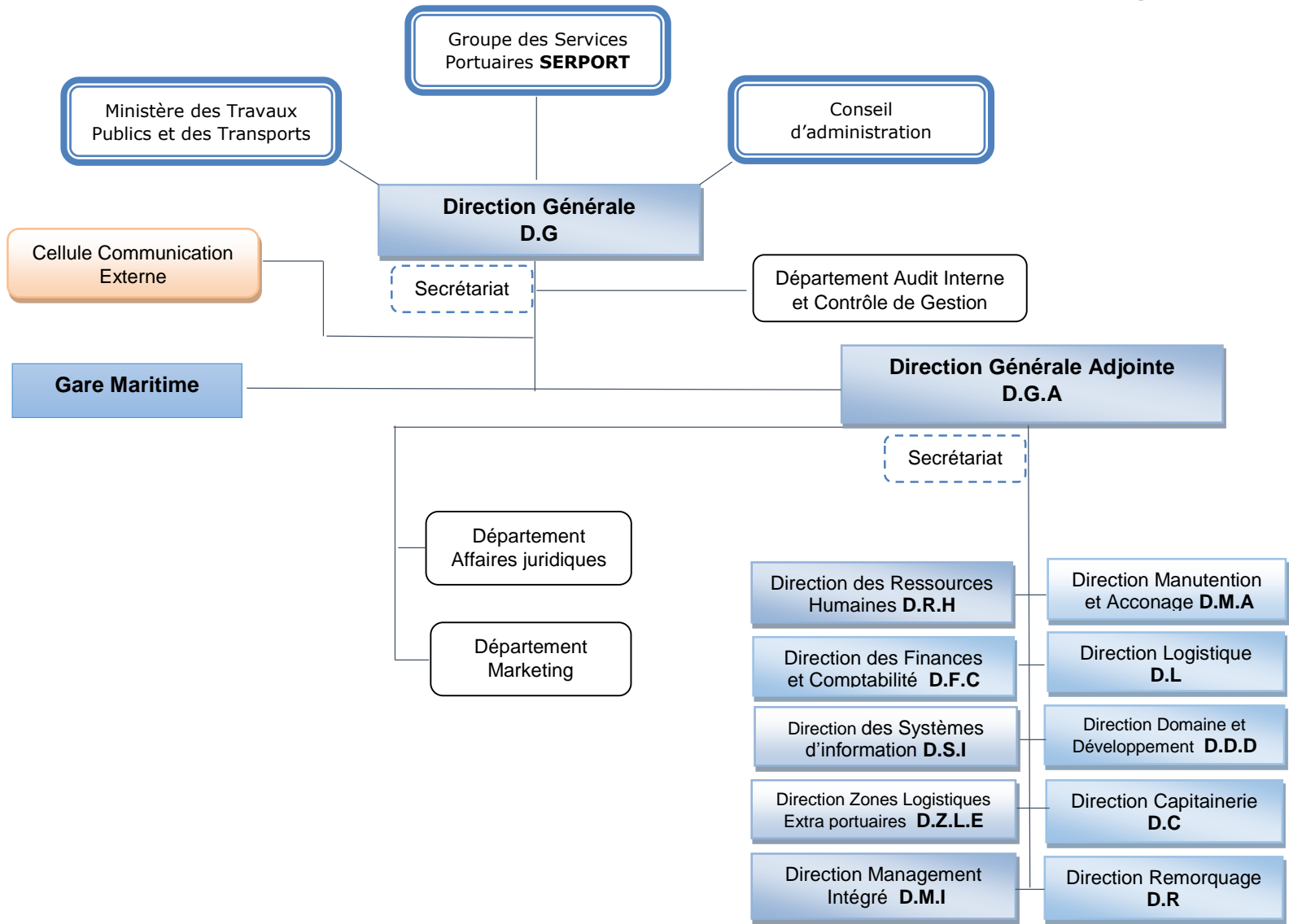
**3. d. Service Administration et Finances** : ce service est chargé de :

- Assurer l'administration et la gestion individuelle du personnel.
- Assurer la préparation, l'exploitation et la gestion de la rémunération du personnel dans le strict respect de la réglementation en vigueur.
- S'assurer de la tenue des comptes, d'analyser et de suivre la rentabilité de l'entreprise et d'assurer le contrôle financier.

**\*Magasin** : il est chargé de :

- Assurer les achats locaux et effectuer toutes les démarches et opérations (prospection, contact avec les fournisseurs et suivi du marché national) nécessaires à la réalisation d'achats de matière et de matériel divers dans les meilleures conditions de délais, de qualité et de coûts.
- Contrôler l'état des stocks, d'assurer la réception, l'emmagasiner et la surveillance des produits et outillages stockés et de veiller à l'optimisation du niveau des stocks.



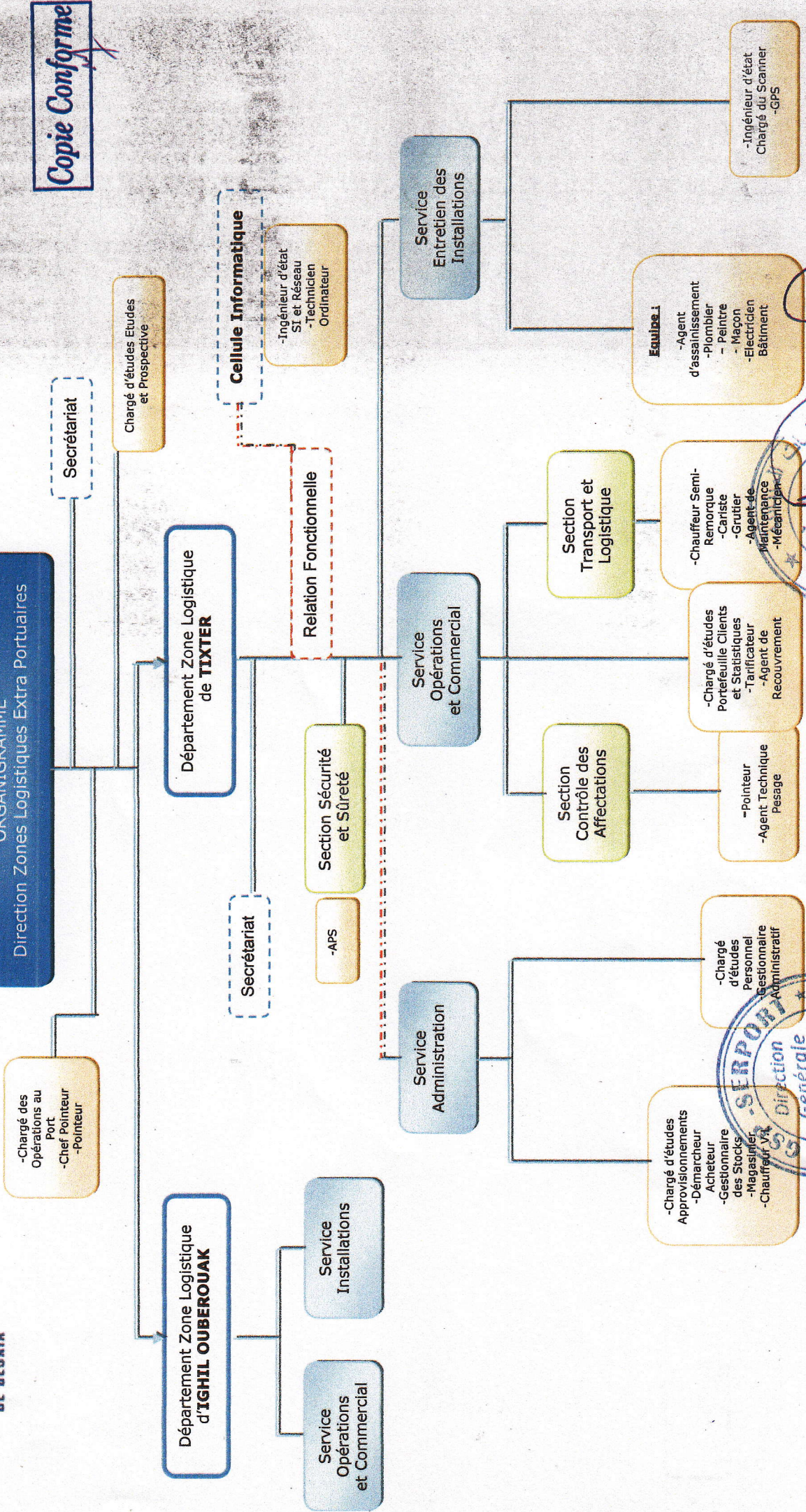


**Direction Générale Adjointe Fonctionnelle**

**ORGANIGRAMME**  
**Direction Zones Logistiques Extra Portuaires**

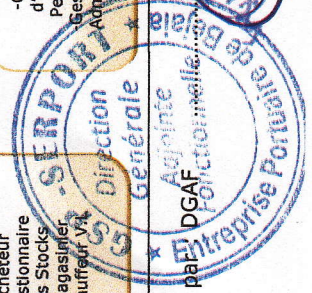
Organigramme Actualisé : Mars 2016

*Copie Conforme*



Vérifié par DGAF

Approuvé par PDG



**Résumé:**

Néanmoins de nouvelles dynamiques prennent place avec l'introduction de chaînes logistiques et le développement des ports secs tel que la zone extra portuaire ZLE reliée au port maritime de Bejaia. Cette perspective vise à développer le port de Bejaia afin qu'ils puissent jouer un rôle pivot à l'échelle nationale.

À travers l'analyse des données de l'entretien adressé au responsable de la direction logistique de ZLE et des statistiques que nous avons obtenues, nous avons conclu que le déroulement d'éclatement de manifeste est plus performant que l'ordre de transfert. En effet, ZLE Tixter participe à la décongestion à l'enceinte de port maritime de Bejaia. Cette zone augmente d'une manière considérable les capacités d'accueil de port maritime de Bejaia et joue un rôle positif dans l'activité de l'EPB.

**Mots clés:** conteneurisation, zone logistique, port sec, transport maritime, régime douanier,

**Abstract:**

However, new dynamics are taking place with the introduction of logistics chains and the development of dry ports such as the ZLE extra port zone linked to the seaport of Bejaia. This perspective aims to develop the port of Bejaia so that they can play a pivotal role at the national level.

Through the analysis of the interview data sent to the ZLE logistics manager and the statistics we obtained, we concluded that the manifest bursting process is more efficient than the transfer order. Indeed, ZLE Tixter participates in decongestion at the Bejaia seaport enclosure. This area considerably increases Bejaia's seaport capacity and plays a positive role in the EPB's activity.

**Key words:** containerization, logistics zone, dry port, maritime transport, customs regime,