

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université A MIRA-BEJAIA



Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion

Département sciences commerciales

Mémoire de fin de Cycle

Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences commerciales

Option : Finance et Commerce International

Thème :

La contribution du port de Bejaïa au développement du commerce extérieur

Organisme d'accueil : Entreprise portuaire de Bejaia (E.P.B)



Réalisé par :

✚ M^{me} OUANOUGHY Hamida

✚ M^{me} BELKADI SAMIA

Encadré par :

M^{me} RAHMANI Lila

Année universitaire : 2021-2022

Remerciements

*Tout d'abord nous remercierons le Bon Dieu pour sa
Bienveillance.*

*Nous tenons à exprimer notre gratitude à l'égard de
toutes celles et ceux qui ont contribué à la réalisation de ce
travail.*

*Nous remercierons particulièrement : Notre promotrice,
Madame RAHMANI LILA pour son accueil et ses
orientations tout au long de ce travail.*

*Nous exprimant notre profonde gratitude à monsieur Ait
Ikhelef, le directeur financier de l'EPB pour la confiance
accordée.*

A nos familles : OUANOUGHY et BELKADI.

*Sans oublier de remercier aussi tout le personnel de la
bibliothèque de l'université de Bejaïa, ainsi que ceux de la
salle périodique de nous avoir servi durant cette année et
pour leur gentillesse.*



- Hamida & Samia -

Dédicace

*C'est avec un énorme plaisir que je dédier ce modeste
travail*

A mes chers parents

A ma petite famille,

Surtouts ma fille Leticia,

Ainsi qu'à tous mes proches

Et à tous ceux qui me sont chers



Dédicace

A tous ceux qui me sont chers

A mon mari

A mes chers parents

A mes frères et sœurs



- HAMIDA -

Sommaire

INTRODUCTION GENERALE..... 1

CADRE THEORIQUE

Chapitre I

LE CADRE GENERALE DU COMMERCE INTERNATIONAL

Introduction 6
Section 01 : L'évolution du commerce international 6
Section 02 : L'évolution du commerce extérieur en Algérie..... 17
Section 03 : Le transport international et son effet sur le commerce mondial 24
Conclusion 33

Chapitre II

GENERALITE SUR LE SYSTEME PORTUAIRE

Introduction 35
Section 01 : Le port, composition et classification 35
Section 02 : Les opérations portuaires et ses intervenants 41
Section 03 : Le cadre règlementaire et organisationnel du système portuaire en Algérie..... 47
Conclusion 62

Chapitre III

**LA CONTRIBUTION DU PORT DE BEJAIA DANS LE DEVELOPPEMENT DU
COMMERCE INTERNATIONAL**

Introduction 64
Section 01 : Aperçu sur l'entreprise portuaire de Bejaia 64
Section 02 : Diagnostique de la politique de gestion de l'EPB 78
Section 03 : Analyse statistiques et perspectives..... 82
Conclusion 100
CONCLUSION GENERALE..... 101

LISTE BIBLIOGRAPHIE

ANNEXES

TABLES DES MATIERES

Liste d'abréviation

Liste d'abréviation

ANDI Agence National de Développement de l'Investissement

APN Assemblée National Populaire.

BAF Bunker Ajustement Factor (surcharge fuel).

BMT Bejaia Mediterranean Terminal.

BMT Bejaia Méditerranéen Terminal

CAF Currency Ajustement Factory (surcharge monétaire)

CE Commerce Extérieur.

CFR Cost and Freight.

CHEC China Harbour Engineering Company.

CMA Code Maritime Algérien.

CMA-CGM Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Générale Maritime.

CNAN Compagnie National Algérienne de Navigation.

CNIS Centre National sur l'Information Statistiques des Douanes.

CNUCED Conférence des Nation Unies pour le Droit Commercial International.

COTIF Convention relatives aux Transports Internationaux Ferroviaires.

Covid-19 Corona Virus de 2019

CSCEC China State Construction Corporation.

CTMD Centre de Transit des Marchandises Dangereuses

DAS Domaine d'Activités Stratégiques.

DAT Dépôt A Terme

DC Direction Capitainerie

DDD Direction Domaine et Développement

Liste d'abréviation

DFC Direction Finance et Comptabilité

DIT Division Internationale du Travail.

DMA Direction Manutention et Acconage

DMM Direction Management Intégré et du Marketing

DPW Dubai Ports World.

DR Direction Remorquage

DRH Direction Ressources Humaines

DTS Droit de Tirage Spéciale.

DWT Dead Weight Tonnage ou tonnes de port en lourd

EDI Echange de Données Informatisées

EDIMIA Entreprise Algériennes des eaux

ENSM Ecole Nationale Supérieure Maritime.

EPB Entreprise Portuaire de Bejaia.

EPE Entreprise Publique à caractère Economique

EPE Entreprise Publique Economique.

EPM Entreprise Portuaire de Mostaganem.

ETA Etimated Time Of Arrival.

EVP Equivalent Vingt Pieds.

FMI Fond Monétaire International.

FOB Free On Board.

GATT General Agreement on Tariffs and Trade.

GPA Groupements Professionnels d'Achat.

HOS Hecksher-Ohlin-Samuelson.

Liste d'abréviation

IBS Impôt sur **B**iens et **S**ervices.

IBS Impôt sur les **B**iens et **S**ervices.

IED Investissement **E**tranger **D**irect.

ISO Organisation **I**nternationale de **N**ormalisation (qualité)

KDA Kilo **D**inars **A**lgerien.

KVA kilo **V**olt **A**mpère

O.A.I.C Office **A**lgérien **I**nterprofessionnel des **C**éréales.

O.F.A.L.A.C Office **A**lgérien d'**A**ction **C**ommerciales.

O.N.A.C.O Office **N**ational de **C**ommercialisation.

O.N.R.A Office **N**ational de la **R**éforme **A**graire.

OCDE Organisation de **C**oopération et de **D**éveloppement **E**conomique.

OHSAS **O**ccpational **H**ealth and **S**aafety **A**ssessment **S**eries.

OHSAS **S**ystème de mangement de l'hygiène, santé et sécurité.

OMC Organisation **M**ondiale du **C**ommerce.

ONP Office **N**ational des **P**orts.

PIB **P**roduit **I**ntérieur **B**rut.

PLF **P**rojet de **L**oi de **F**inance

PORTEK **G**roupes **O**érateur de **T**erminaux à conteneurs de **S**ingapourien

PPP **P**artenariat **P**ublic **P**rivé.

PSA **P**ort of **S**ingapour **A**uthority.

RTG **P**ortique pour les opérations d'entreposage et de gerbage

SME **S**ystème de **M**angement **E**nvironnemental

SMQ **S**ystème de **M**angement de la **Q**ualité

Liste d'abréviation

SNCB Société belge des chemins de fer.

SNTF Société Nationale du Transport Ferroviaire.

SONAMA Société Nationale de Manutention et d'Acconage.

SPA Société Par Action

SPA Société Par Action.

SPM Single Point Mooring (Amarrage den un seul point)

TAP Taxe sur l'Activité Professionnelle.

TIXTER Zone logistique extra portuaires

TM Transport Maritime.

TMM Transport Maritime de Marchandises

ZLEP Zone logistique Ighil-Ouberouak

Liste des tableaux

Liste des tableaux

Tableau 1: Les échanges extérieurs en Algérie entre 2018-2019 (En millions de dollars US).....	22
Tableau 2: Les échanges extérieurs de marchandises 2019-2021.....	23
Tableau 3: La matrice SWOT de l'EPB.....	73
Tableau 4: Les consignataires public et privés de l'EPB.....	78
Tableau 5: Trafic global entre 2020 et 2021 En Tonne.....	84
Tableau 6: Le volume des exportations / importations 2020/2021 En Tonne.....	84
Tableau 7: Trafic de marchandises par produits 2020 et 2021 En Tonne.....	86
Tableau 8: Trafic par mode de conditionnement de l'EPB, (2020-2021) En tonne.....	87
Tableau 9: Trafic des conteneurs de l'EPB pour les années 2020-2021.....	89
Tableau 10: Le nombre de navires traités en 2020-2021.....	90
Tableau 11: Délai de rotation des navires en rade 2020-2021 En jours.....	91
Tableau 12: Délai de rotation des navires en quai 2020-2021 En jours.....	91
Tableau 13: Les infrastructures de l'année 2021.....	92
Tableau 14: Les superstructures de l'année 2021.....	92
Tableau 15: Trafic global 2021/2022.....	94
Tableau 16: Le chiffre d'affaire prévisionnel de 2022 En milliers de Dinars.....	95
Tableau 17: Les investissements de l'année 2022 En milliers de Dinars.....	97
Tableau 18: Trafic marchandises 2022 En milliers de Tonnes.....	98
Tableau 19: Mouvement de navigation pour 2022 En milliers de Tonnes.....	99
Tableau 20: Trafic conteneurs de 2022.....	99

Liste des figures

Figure 1 : Evolution du commerce extérieur en Algérie de 2007 jusqu'au 2019.....	22
Figure 2 : Volume des importations, des exportations et le solde commercial.....	24
Figure 3 : Organigramme de l'entreprise Portuaire de Bejaia.....	74
Figure 4 : Trafic global en 2020/2021	83
Figure 5 : Les exportations et les importations de 2020-2021	85
Figure 6 : Evolution du trafic du mode de conditionnement de l'EPB	88
Figure 7 : Structure du trafic portuaire 2022	95
Figure 8 : Le chiffre d'affaire 2021/2022.....	96

Introducción General

Introduction Générale

Le développement économique d'une société (source de sa richesse) dépend de l'élargissement de son marché et des échanges qu'engendre son commerce ainsi le développement technologique de l'information et de la communication a joué un rôle primordial dans l'évolution du commerce extérieur, ça a permis la réduction du coût de transport des biens à l'extérieur du pays et même le coût de transmission de l'information.

Le transport maritime constitue le principal vecteur et moteur essentiel de la nouvelle économie mondiale pour le transport des personnes et des marchandises, de plus, il contribue, à l'accélération des relations commerciales entre les pays du monde, ce mode de transport nécessite des techniques et technologies de plus en plus sophistiquées et performantes.

Ce monopole du transport maritime sur les échanges commerciaux internationaux n'a été pas du hasard, les premières histoires de son apparition revenaient à l'époque des géants de la production et de la commercialisation tel que les USA, UE et le JAPAN qui détiennent 80% des échanges mondiaux, ces pays sont séparés par de larges océans c'est ce qui a favorisé le déplacement de ces marchandises par voie maritime d'un port à un autre, le développement de ce mode de transport a entraîné une forte multiplication des compagnies maritimes et des ports.

Pour cela Le port est le reflet de l'activité de l'économie nationale, c'est le poumon de l'économie du pays.

L'importance d'un port pour l'économie d'un pays est tout indiquée, nul ne peut ignorer les effets positifs des ports sur l'économie nationale, il facilite les échanges de biens et services avec l'extérieur de quantités économiques importantes que la voie routière ne permet pas, il contribue indéniablement, inconsciemment à la promotion du commerce extérieur.

Il est également une entreprise régie par le code du commerce, et comme toute entité économique, il doit être managé, on entend par ce mot : gérer, organiser, animer, coordonner et contrôler l'ensemble des opérations portuaires qu'il offre. Sachant que le marché international est très dynamique, il suppose des décisions rapides et efficaces.

L'espace portuaire est un élément essentiel d'un port, la maîtrise de gestion de ses surfaces et dimensions, à l'aide d'un ensemble vaste de moyens logistiques, qui permet au

port de se fonctionner dans les meilleures conditions ; délais, cout et qualité. D'où le respect des normes ISO qui permettent au port d'être compétant et modernisé surtout avec les turbulences du monde actuel et l'apparition de nouvelles technologies, de plus en plus diversifiées.

L'Algérie jouit d'une position géographique privilégiée, elle est placée sur la route d'accès à l'océan Atlantique par le détroit de Gibraltar et l'océan Indien par le canal de Suez, les ports Algériens devront être des escales logiques de ces routes maritimes, le dynamisme de ses ports notamment celui de Bejaia repose sur une bonne localisation géographique qui offrent plusieurs activités portuaires.

La ville de Bejaia dispose d'un port commercial, qui joue un grand rôle dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen, grâce au dynamisme du port qui a apporté un développement à toute la région. À l'aide d'une activité appelée logistique, l'entreprise portuaire de Bejaia doit donc effectuer plusieurs choix qui doivent la conduire à une bonne maîtrise de ses flux d'information et de marchandises.

C'est dans cette optique que l'objet du présent travail sera résumé en une question principale à savoir :

Comment le port de Bejaia peut-il contribuer dans le développement du commerce extérieur ?

Répondre à cette question est un petit peu difficile, pour cette raison, nous focalisant notre étude sur quelques aspects liés aux questions suivantes :

Comment sont organisées les activités et les prestations portuaires au siens du port de Bejaia ? Et qu'en est-il de son organisation actuelle ?

Les moyens mis en œuvre au siens de l'EPB, sont-ils suffisant pour effectuer ses missions et atteindre ses objectifs ?

Ainsi les hypothèses de notre recherche sont les suivantes :

H1- Le trafic portuaire du port de Bejaia s'est développé avec l'augmentation de ses infrastructures.

H2 – L'évolution du Port de Bejaia joue un rôle primordial dans le développement du commerce extérieur

C'est dans cette perspective que s'inscrit le sujet que nous proposons de traiter et qui porte sur le rôle du port et plus exactement le port de Bejaia dans le développement du commerce extérieur.

Le choix de ce sujet n'est pas arbitraire, puisque, en plus de sa nécessité et surtout dans le cadre des nouvelles mutations économiques, cette notion représente le support le plus important dans le développement économique d'un pays.

Malgré nos intentions qui se sont heurtées aux difficultés d'accès à l'information, justifiant à chaque fois par la confidentialité des documents, et les conditions dans lesquelles on a travaillé, nous avons essayé de donner de notre mieux pour éclairer la situation et la qualité de la politique portuaire.

Pour pouvoir répondre aux différentes questions posées et apporter des affirmations à nos hypothèses, nous adoptons une démarche méthodologique reposant en plus des recherches bibliographiques et documentaires, de ce fait, notre plan du travail est subdivisé en trois chapitres que nous assignons ci-dessous :

Le premier chapitre traite le cadre générale du commerce international et national, tandis que dans le deuxième chapitre nous présenterons les généralités sur la gestion portuaire ainsi que ses opérations et ses intervenants et en fin nous allons présenter le cadre réglementaire et organisationnel du système portuaire en Algérie.

Et pour mieux saisir la façon avec laquelle sont appliquées les politiques de gestion portuaire, nous avons consacré le troisième chapitre pour l'étude de cas pratique sur la contribution de l'EPB et sa politique de gestion au développement du commerce extérieur ainsi nous essayons de donner notre approche et nos commentaires sur le résultat de cette analyse ainsi que ses perspectives.

Cadre théorique

Chapitre I

Le cadre générale du commerce international

Introduction

Le commerce international expose la portée des processus de mondialisation à travers une indépendance spatiale croissante entre les diverses composantes du système mondial.

Cette indépendance implique des relations par lesquelles circulent du capital, de fret de l'information et des services par voie d'échanges, le commerce tourne ainsi autour d'un transport d'une possession quelconque vers un contractant en retour généralement d'une équivalence monétaire.

Pour bien comprendre cet univers complexe, ce chapitre aborde successivement les grandes lignes sur l'évolution du commerce international, le commerce extérieur en Algérie, les différents moyens du transport international et, son impact sur le commerce international.

Section 01 : L'évolution du commerce international

Nous abordons dans cette section les différentes étapes de l'évolution du commerce international, comme nous précisons que le commerce mondial n'est pas récent. Dans l'Antiquité déjà, les échanges pratiqués par les Grecs et les Romains étaient intenses. Plus tard, la richesse des cités-Etats comme Gênes ou Venise a reposé essentiellement sur leurs relations commerciales et jusqu'à aujourd'hui, nous assistons pratiquement à la multiplication des échanges entre toutes les nations du monde. Le commerce international est toujours influencé par la situation politique, sociale, et économique du monde entier.

1. Définition du commerce international

Le commerce international est le résultat d'une division du travail qui s'opère à l'échelle du monde. L'échange international est nécessaire car les pays ne peuvent produire l'ensemble des biens et des services dont ils ont besoin. Les pays européens ont ainsi besoin de matières premières qui n'existent pas chez eux tandis que d'autres pays souhaitent obtenir leurs produits de haute technologie. Chaque pays peut donc se spécialiser dans la production d'un certain type de bien et pratiquer des échanges avec les pays disposant d'une autre spécialisation.

La répartition des différentes spécialisations entre tous les pays du monde constitue la **DIT** (La division internationale du travail). Celle-ci n'est jamais définitive même si pendant très longtemps. La DIT fut fondé sur l'échange de matières premières et de

produits de base provenant des pays en développement contre les produits manufacturés exportés par les pays industriels. A cette ancienne DIT, qui attribuait à chaque nation une place particulière, a succédé une DIT moins rigide, puisque de nouveaux pays peuvent rapidement jouer un rôle important dans le commerce international.¹

2. Analyse de l'évolution historique des échanges internationaux

Le développement des échanges internationaux s'inscrit dans une perspective historique au sein de laquelle se succèdent des phases de libre-échangisme et des phases de protectionnisme.

2.1. Emergence du commerce international

Il s'agit ici de périodes de prospérité et de marasme alternent jusqu'au XVIIIe siècle, période à partir de laquelle l'activité économique se développe.

2.1.1. Avant la Révolution industrielle

2.1.1.1. Des échanges limités jusqu'au XVIIIe siècle

Le commerce lointain est peu développé et ne concerne qu'une part tout à fait minime des économies nationales (vin, sel, grains, épices, étoffes). Les voies de communication entre pays sont rares et ne sont pas entretenues. Les commerçants doivent s'acquitter de nombreuses taxes et autres droits de péage. La situation économique est, par ailleurs, peu favorable. Les économies nationales, à vocation essentiellement agricole, ne parviennent pas toujours à satisfaire les besoins de leur propre population. Elles ne créent donc pas le surplus de production nécessaire au développement du commerce lointain. La tendance n'est au repli sur soi, au protectionnisme.²

2.1.1.2. Naissance du commerce international au XVIIIe siècle

Il faut attendre le XVIIIe siècle pour voir l'échange moderne se généraliser et le commerce extérieur se développer. Les ports de la côte Atlantique, Nantes et Bordeaux principalement, connaissent à cette époque, grâce au commerce colonial et à la traite des esclaves noirs, une grande prospérité. A l'intérieur du royaume, le commerce s'intensifie grâce à l'amélioration et l'extension du réseau routier [Création de l'École et du corps des ingénieurs des Ponts et Chaussée par Daniel Charles Trudaine (1703-1769)]. Devant les

¹Jean-Yves Capul et Olivier Garnier « Dictionnaire d'Economie et de Sciences Sociales », Edition HATIER, Paris, 1999, p98.

²https://foad-mooc.auf.org/IMG/pdf/Sequence_1-2.pdf consulté le 23/04/2022.

marchés de plus en plus larges qui s'ouvrent devant eux, les négociants pressent les industriels d'accroître leur production. De nouveaux moyens d'échange et de paiement sont introduits et de grandes compagnies par actions sont créées [Compagnie des mines d'Anzin, Fondations Royales du Creusot].³

2.1.2. Après la Révolution industrielle

2.1.2.1. Le protectionnisme du début du XIXe siècle

La Révolution industrielle est un bouleversement qui touche à la fois l'industrie, l'agriculture, la population, les transports, le commerce. Elle a lieu d'abord à la fin du XVIIIe siècle en Grande-Bretagne et au début du XIXe siècle en France et en Allemagne, dans un climat protectionniste assez marqué. Ainsi, la Grande-Bretagne avait-elle institué des monopoles commerciaux (les Compagnies à chartes) et de navigation (les Actes de navigation britanniques) et mis en place une législation pour réguler le commerce des grains, protéger les propriétaires fonciers et encourager les exportations de blé par des primes [Corn Laws : lois protectionnistes concernant la production céréalière britannique]. En France, on trouve surtout des taxes sur les produits industriels et agricoles.

En Allemagne, List Friedrich (1789-1846), économiste allemand théoricien du protectionnisme éducateur, se fait le théoricien de la protection des industries naissantes dans le cadre d'une union douanière de 39 états, le Zollverein [Créé en 1834 sous l'impulsion de la Prusse, à un rôle déterminant dans la formation de l'unité Allemande.], qui abolissent entre eux toute forme de protection tarifaire et qui érigent un tarif extérieur commun. Les Etats-Unis n'échappent pas à cette tendance et accentuent même cette politique, durant tout le XIXe siècle, arguant de la protection des industries naissantes et de la nécessité d'imposer des droits qui constituent l'essentiel des recettes publique.⁴

2.1.2.2. Le libre-échange de la seconde moitié du XIXe siècle

Le commerce international reste donc fortement contrôlé jusqu'au milieu du XIXe siècle. Cependant, les limites qu'implique le protectionnisme vis-à-vis du développement anglais sont nettes. Les droits de douanes, trop importants, handicapent le développement d'une économie dominante. Dans le même temps, les coûts du blé, trop élevés, sont cause de troubles sociaux et politiques. Peu à peu, La Grande-Bretagne s'écarte des pratiques

³https://foad-mooc.auf.org/IMG/pdf/Sequence_1-2.pdf consulté le 23/04/2022.

⁴ Idem.

protectionnistes et les idées libre-échangistes s'étendent. Le tournant libéral est amorcé lorsque cette grande puissance exportatrice abolit les lois sur le blé (1846) et les lois de navigation (1849) avant de conclure un traité de libre-échange avec la France (1860). La France est alors la deuxième puissance économique et le développement des échanges entre les deux pays est aussi décisif en termes commerciaux qu'en termes psychologiques. La dynamique libre-échangiste gagne le Zollverein, la Hollande, la Belgique, la Suisse, et la Russie qui prennent à la suite des mesures visant à intensifier les échanges.⁵

2.1.3. Développement du commerce international

2.1.3.1. Le retour du protectionnisme à la fin du XIXe siècle

A partir des années 70, l'Europe Occidentale est envahie de produits en provenance des États-Unis, d'Europe Orientale et de Russie (céréales, laines, viande grâce aux premiers bateaux frigorifiques, oléagineux). Les prix s'effondrent. Les revenus fonciers et la valeur de la terre diminuent. La croissance mondiale semble moins assurée et chacun se replie sur ses positions. La loi douanière allemande de 1879 est considérée comme le point de départ d'une nouvelle ère protectionniste.

Pour répondre aux pressions des agrariens bavarois, menacés par les céréales russes, et des industriels rhénans qui souhaitent protéger leurs entreprises naissantes, Bismarck [Homme d'état prussien (1815-1898) qui réalisa l'unité allemande] rompt la politique d'ouverture en remontant les taux de taxation de l'Allemagne. La France ne tarde pas à suivre cet exemple et met en place, en 1881, une loi douanière inspirée du modèle allemand. En 1892, Méline [Homme politique français (1838- 1925) représentant des intérêts agrariens et partisan du protectionnisme] abolit l'ensemble des traités commerciaux et impose un tarif visant à protéger l'agriculture française. La Russie s'engage elle aussi, dans la voie protectionniste en triplant pratiquement ses tarifs douaniers [Tarif Mendeleiev qui augmente les prélèvements en les portant de 12 % en 1876 à 33% en 1891] au cours du dernier quart de siècle.⁶

2.1.3.2. Généralisation du protectionnisme après la crise de 29

Après la Première Guerre Mondiale, la Grande-Bretagne, contestée dans son rôle de puissance dominante par les États-Unis, abandonne à son tour le libre-échange. La crise

⁵https://foad-mooc.auf.org/IMG/pdf/Sequence_1-2.pdf consulté le 24/04/2022.

⁶Idem.

des années 20, par sa soudaineté et sa brutalité, contribue à l'aggravation des mesures protectionnistes. Pour protéger des entreprises fragilisées et un marché national récessif, la France rétablit les contingentements, bientôt imitée par l'ensemble des pays. La généralisation du " nationalisme économique " provoque l'effondrement des échanges et entraîne une contraction du volume de la production industrielle qui atteint son minimum en 1932. Celui-ci a baissé d'un tiers en quantité et de deux tiers en valeur par rapport à 1929. La fin des années 30 se caractérise par une reprise timide des échanges dans le cadre d'accords bilatéraux adoptant le troc ou le clearing [Règlement par compensation des balances commerciales de 2 pays pour réduire les mouvements de devises], ou dans des zones monétaires farouchement protégées comme le bloc sterling, le bloc dollar, le bloc franc.⁷

2.1.4. De 1945 à nos jours : reprise et explosion des échanges

2.1.4.1. L'internationalisation des échanges

Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, le volume des échanges mondiaux est revenu à son niveau d'avant 1914. La croissance du commerce mondial pendant cette période a été quasi nulle et largement inférieure à celle de la production. Les États-Unis, devenus grande puissance exportatrice (22 % du commerce mondial) cherchent à réamorcer la pompe des échanges internationaux pour soutenir leur industrie. Sous leur pression, la signature des accords de Bretton-Woods [Création, en 1944, d'un nouveau système monétaire international sur la base des thèses américaines] instituant le dollar comme devise universelle unique, et celle des accords du GATT [General Agreement on Tariffs and Trade ; accord général sur les tarifs douaniers et le commerce signé en 1947] favorisant le multilatéralisme et le libéralisme, visent à donner un cadre institutionnel favorable au commerce international.

Le développement des échanges est la conséquence majeure de ces accords. Ainsi, pendant la deuxième moitié du XXe siècle, le commerce mondial est-il multiplié par 100 en valeur, et l'excédent des exportations mondiales sur la production de richesses est-il en moyenne de 4 points. On illustre souvent, de ce point de vue, la tendance à la mondialisation de l'économie par l'excédent de la croissance du commerce (biens et

⁷ https://foad-mooc.auf.org/IMG/pdf/Sequence_1-2.pdf, consulté le 24/04/2022.

services) sur celle de la production et par une augmentation plus rapide de l'IED (investissement étranger direct) que de l'investissement en capital fixe au niveau mondial.

Le début du XXI^e siècle a d'abord été marqué par un ralentissement, temporaire, du processus de mondialisation (éclatement de la bulle des technologies de l'information et crise boursière de 2001), puis par une hausse assez sensible, en valeur, des échanges de biens et de services, imputable pour une bonne part (2/3 de la hausse) à la variation des prix en dollars. On estime qu'en 2003 le commerce mondial des marchandises a progressé de 16 pour cent, atteignant 7,3 billions de dollars, et celui des services commerciaux de 12 pour cent, atteignant 1,8 billion de dollars. L'évolution du commerce en valeur nominale, au cours de ces dernières années, a donc été fortement marquée par des évolutions très divergentes en matière de prix et de taux de change.⁸

3. Le covid 19 et le commerce mondial

La pandémie de COVID-19 a eu des conséquences économiques dévastatrices et a causé des bouleversements sans précédent dans l'économie mondiale et le commerce international. L'une des mesures de riposte les plus efficaces face à l'actuelle crise consiste à fournir en temps utile des renseignements précis. Un public informé est plus à même de prendre des décisions rationnelles, y compris en ce qui concerne des questions commerciales. C'est pourquoi nous avons créé ce portail spécialisé : il contient des informations constamment actualisées sur le commerce, y compris les notifications présentées.⁹

3.1. Fortes baisses du commerce des marchandises et des services en 2020

Selon le rapport du CNUCED, le commerce mondial des marchandises a enregistré une baisse de 7.4% en 2020 pendant la pandémie de COVID-19. Les exportations mondiales se sont élevées à 17.6 billions de dollars, soit une baisse de 1.4 billion de dollars par rapport à l'année précédente. Ceci correspond à ma plus forte baisse annuelle enregistré depuis 2009, année durant laquelle les échanges avaient chuté de 22%. La baisse de la valeur du commerce mondial des services a été beaucoup plus forte, avec une

⁸https://foad-mooc.auf.org/IMG/pdf/Sequence_1-2.pdf consulté le 25/04/2022.

⁹<https://unctad.org/fr/news/le-commerce-mondial-de-marchandises-depasse-deja-son-niveau-pre-covid-19-mais-la-reprise-des> consulté le 19/05/2022

contraction de 20% en 2020 par rapport à 2019. Il s'agit là de la plus forte baisse du commerce des services depuis 1990.

A titre de comparaison, la valeur du commerce des services a chuté de 9.5% en 2009 à la suite de la crise financière mondiale.¹⁰

3.2. Plus lente reprise pour le commerce mondial des services en 2021

Le commerce mondial des marchandises s'est rapidement redressé, dépassant son niveau d'avant la crise vers la fin de l'année 2020. Mais les prévisions immédiates de la CNUCED montrent que le rythme de la croissance a progressivement ralenti au cours de 2021.

En ce qui concerne le commerce mondial des services, la trajectoire de reprise observée au cours des six premiers mois de 2021 devrait se poursuivre au troisième trimestre de la même année, avec une augmentation de 23% par rapport aux faibles niveaux de la même période en 2020¹¹.

Le rythme de croissance du commerce des services devrait ralentir au quatrième trimestre 2021, et le secteur n'a pas encore atteint ses niveaux d'avant la pandémie.

Parmi les services, les voyages ont été les plus durement touchés. Ils ont enregistré une perte drastique de 63% en 2020, ce qui a frappé de plein fouet économies axées sur le tourisme. Les transports internationaux-passagers et fret inclut- ont chuté de 20 % au cours de l'année passée.

4. L'évolution des théories du commerce international

L'analyse économique internationale traite des relations économiques entre les nations. La dépendance mutuelle que ces relations impliquent, exerce un impact majeur sur le niveau de vie des nations et tend à s'accroître. De ce fait, il est indispensable d'étudier les différentes théories du commerce international.

¹⁰ <https://unctad.org/fr/news/le-commerce-mondial-de-marchandises-depasse-deja-son-niveau-pre-covid-19-mais-la-reprise-des> consulté le 19/05/2022

¹¹ <https://unctad.org> consulté le 20/05/2022

4.1. Les fondements théoriques du commerce international

La révolution industrielle s’amorce au Royaume-Uni au XVII^e siècle, puis s’étend en Europe et Amérique du Nord. Ce vaste mouvement d’industrialisation modifie en profondeur la nature des échanges internationaux. Au fil des années différentes, théoriciens tentent de rendre compte de la réalité changeante du commerce international.

A la théorie du mercantilisme succèdent la théorie classique et, plus récemment, la théorie de l’avantage concurrentiel des nations, ces théories ne sont pas de simples vues de l’esprit dont la diffusion se limiterait aux cercles universitaires. Lorsque les dirigeants des gouvernements et des entreprises les accueillent favorablement, elles inspirent leurs décisions et contribuent à modifier les règles et les pratiques du commerce international. C’est pourquoi nous les présentons ici.¹²

4.2. Les mercantilistes

La révolution industrielle favorise l’expansion des transactions entre pays et la modification de la composition des marchandises échangées, les produits manufacturés s’ajoutant aux produits agricoles et aux minéraux. A cette époque, la théorie économique dominante est celle du mercantilisme.

Selon cette théorie, un pays doit, pour assurer sa richesse et sa puissance, accumuler des réserves d’or. Pour ce faire, l’état est appelé à intervenir dans l’économie en encourageant les industries nationales à exporter leur production et en restreignant l’importation de produits étrangers, sauf celle de produits introuvables dans le pays. L’application de cette théorie mène à une politique protectionniste, par laquelle on taxe les produits importés.

C’est dans ce contexte qu’émerge l’école classique, dont deux des principaux auteurs sont Adam Smith et David Ricardo. Le premier a posé le principe de l’avantage absolu et le second, celui de l’avantage comparatif. A la différence des auteurs mercantilistes, les théoriciens de l’école classique appuient l’économie de marché et le libre-échange. Selon eux, l’état doit laisser jouer librement les forces du marché.¹³

¹² Antoine Panet-Raymond et Denis Robichaud « **Le commerce international** » une approche Nord-Américaine, Edition Cheneliere Education, Canada, 2005. p 11.

¹³ Idem.

4.3. La théorie de l'avantage absolu d'Adam Smith

En 1776, Adam Smith publie son célèbre ouvrage « Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations ». Selon Smith, la division du travail permet d'augmenter la productivité des individus et des entreprises. Les uns et les autres étant plus productifs dans leur domaine respectif, la quantité de biens produits s'accroît, et leur cout diminue. Pour être viable, cette spécialisation suppose toutefois qu'il t ait des échanges entre les producteurs ; autrement, chacun d'eux devrait produire ce qui est nécessaire à sa propre subsistance.

Le même principe s'applique à l'échelle des nations. La spécialisation des pays dans la production de biens dans laquelle ils excellent serait une source de richesse, comme le souligne le titre de l'ouvrage de Smith. Ce dernier précise qu'un pays doit se spécialiser dans la production d'un bien pour lequel il possède un avantage absolu, c'est-à-dire un bien qu'il peut produire à un cout moindre que celui demandé par d'autres pays.¹⁴

4.4. La théorie de « L'avantage comparatif » de David Ricardo

En 1817, dans les principes de l'économie et de l'impôt, David Ricardo pousse plus loin la réflexion amorcés par Adam Smith en proposant le principe de l'avantage comparatif. Selon ce principe, un pays a intérêt à échanger un bien avec un autre pays, même s'il ne dispose pas d'un avantage absolu par rapport à ce pays.

Selon Ricardo, un pays a intérêt à se spécialiser dans la production d'un bien pour lequel il détient le plus grand avantage comparatif ou, inversement, d'un bien pour lequel son désavantage comparatif est le faible.

Avec le temps, plusieurs cas sont venus contredire le principe de l'avantage comparatif. Par exemple, un pays comme la Corée du sud, pourtant dépourvu de capitaux, a réussi à exporter des produits exigeant un fort coefficient de capital, comme le navire et des automobiles. On observe par ailleurs qu'une grande partie du commerce international se fait entre pays industrialisés, pourtant dotés de facteurs de production similaires. Récemment, un autre chercheur américain a proposé une nouvelle théorie qui vise à mieux rendre compte de la dynamique des échanges internationaux contemporains.¹⁵

¹⁴Antoine Panet-Raymond et Denis Robichaud. Op.cit., p 12

¹⁵ Idem, p 14

4.5. La théorie de l'avantage concurrentiel des nations

Dans son ouvrage intitulé *L'avantage concurrentiel des nations*, publié en anglais en 1990, Michael Porter étoffe considérablement l'analyse des caractéristiques qui procurent à un pays un avantage par rapport à ses concurrents dans un secteur industriel donné. Selon Porter, on peut regrouper ces caractéristiques en quatre composantes : l'état des facteurs, l'état de la demande, les activités liées et de soutien ainsi que la stratégie, la structure et la concurrence.

Chacune de ces caractéristiques interagit avec les trois autres pour former un losange qui représente l'avantage concurrent d'un pays. Ce losange que l'on nomme également « losange de Porter ».¹⁶

4.6. La dotation en facteurs de production

La dotation factorielle d'une nation peut être présentée à partir d'une séparation entre facteurs abondantes et facteurs rares. Le pays va exporter des biens dont la production nécessite plus de facteurs dont il dispose en abondance (et donc relativement moins de facteurs rares). Inversement, il importera les biens qui incorporent des facteurs qui lui font relativement défaut.

L'échange international de marchandises se révèle être un échange de facteurs abondants contre les facteurs rares. Par conséquent, le commerce extérieur ne présente d'intérêt pour les pays ayant des dotations factorielles identiques.¹⁷

4.7. La théorie de la dotation factorielle : Hecksher-Ohlin-Samuelson(HOS)

Cette analyse du commerce international, menée séparément par Hecksher, Ohlin et Samuelson, a donné naissance aux théorèmes HOS. Si l'on retient des hypothèses d'homogénéité des facteurs de production, d'identité des techniques et de parfaites mobilité internationale des produits.

En particulier, le libre-échange a tendance à égaliser les rémunérations sur toute la surface de la planète. Si cela n'est pas le cas, c'est parce que les produits ne circulent pas

¹⁶ Antoine Panet-Raymond et Denis Robichaud, *op.cit.*, p 15

¹⁷ Frédéric Teulon, « Le commerce international », Edition du seuil, Paris, février 1996 p 24

librement. L'existence de barrières aux échanges freine la concurrence en provenance des pays à bas salaires (pays de tiers monde).¹⁸

4.8. Le théorème Stolper-Samuelson

Associe à Samuelson, l'économiste Stolper a complété le théorème HOS par le théorème suivant : si un pays instaure un tarif douanier sur l'importation des biens incorporant un facteur rare, cela conduit à augmenter le revenu relatif de ce facteur rare au détriment des facteurs abondants.

Le théorème de Stolper –Samuelson insiste sur le fait que le protectionnisme conduit à privilégier des intérêts particuliers aux dépens de l'intérêt général.

4.9. Le cycle du produit

Les analyses de R .Vernon introduisent une dynamisation de la spécialisation internationale, cette dernière n'étant plus donnée une fois pour toutes sur la base des dotations en facteurs de production. Les produits arrivés à maturité sont délocalisés dans les pays du tiers monde, auquel ce mouvement permet d'amorcer leur industrialisation.¹⁹

4.10. Les échanges intra branches

Les faits montrent que le pouvoir explicatif de la théorie de la dotation en facteurs de production est réel lorsqu'il s'agit d'analyser la structure des exportations des pays du sud, car ces derniers ont un faible développement technologique et une faible capacité à mobiliser du capital. En revanche, cette théorie permet difficilement d'appréhender les échanges entre pays du nord, qui sont pour l'essentiel des échanges de produits similaires. Leurs échanges sont dits « **intra branches** » (échanges de produits appartenant à une même branche de production), par opposition à des échanges de produits « interbranche » (échanges de produits provenant de branches différentes).

Par conséquence, plus les dotations factorielles sont différentes entre deux partenaires, plus la proposition d'échange interbranches est élevée dans le montant total du commerce bilatéral. Par opposition, plus des dotations sont similaires, plus la part des échanges intra branches est forte. On retrouve ainsi les conclusions de Linder selon

¹⁸ Frédéric Teulon, Op.cit., p25.

¹⁹ Idem .P 25

lesquelles plus les pays n'ont des niveaux de développement proches, plus la structure de leurs échanges ne se ressemblent.²⁰

Section 02 : L'évolution du commerce extérieur en Algérie

Dans cette section nous allons nous efforcer de retracer les événements en vue d'expliquer et d'analyser la stratégie de développement qui est basée sur la planification et la gestion centralisée qui donne pour l'état le monopole total sur l'économie à savoir ses différents secteurs constitutifs de l'Algérie pour l'évolution du commerce extérieurs.

1. L'organisation du monopole de l'état sur le commerce extérieur

D'après l'article de OUALIKEN-S, HADJOU-L, le monopole de l'état est résumé en deux phases²¹ :

1.1. Phase de contrôle (1962-1970)

Durant cette phase, l'Etat s'est doté d'un arsenal de protection à la hauteur de son ambition, qui visait à édifier une économie autocentrée et introvertie, tournée davantage vers la satisfaction des besoins internes de la population. C'est ainsi que des contingents tarifaires furent mis en place, alors que les droits de douanes ont été augmentés pour atteindre des niveaux très élevés. De plus, une politique commerciale commençait à se dessiner progressivement avec l'aménagement de deux régimes tarifaires ; le premier offre des concessions tarifaires aux partenaires traditionnels de l'Algérie à l'image de la France et des pays voisins, le second sans privilèges particuliers s'adresse aux autres pays. Le contrôle de l'Etat s'exerçait à travers quatre principaux instruments :

- L'O.A.I.C. (Office Algérien Interprofessionnel des Céréales) est créé en 1962 avec pour mission principale d'assurer le monopole sur l'approvisionnement du marché national en céréales ;

²⁰ Frédéric Teulon, Op.cit. .P 25.

²¹ Article de OUALIKEN.S, HADJOU .L « la politique commerciale algérienne depuis 62 : Entre échec de la diversification des exportations », université de tizi, décembre 2021 page 67.

- L'O.N.A.C.O. (Office National de Commercialisation) mis en place fin 1962 est doté du monopole des importations et des exportations. Le dysfonctionnement dont il a fait preuve (pénurie d'approvisionnement de certains produits) en raison de ses lourdeurs a contraint l'Etat à limiter ses prérogatives à l'importation des produits de consommation courante (sucre, café, thé, légumes...), et à l'exportation des produits issus du secteur agricole traditionnel (alfa, liège et olives).

- L'O.N.R.A. (Office National de la Réforme Agraire), dépendant du service du ministère de l'agriculture, contrôle la commercialisation intérieure et extérieure des produits issus du secteur de l'agriculture moderne (fruits, agrumes et les cultures maraîchères) de l'Etat, domaine hérité des colons et mis en autogestion en 1963. L'office s'occupe donc de l'acheminement vers les ports des produits conditionnés et récupérés par les coopératives auprès des comités de gestion. En outre, les importations des intrants nécessaires à l'agriculture est du ressort de cet organisme.

- L'O.F.A.L.A.C. (Office Algérien d'Action Commerciale) est chargé du contrôle de la qualité et du conditionnement des produits destinés à l'exportation. Il s'occupe en outre de la promotion de ces produits à l'étranger.

Il faut noter que malgré les mesures de contrôle instaurées au cours des premières années de l'indépendance, les anciens exportateurs ont continué leurs activités en raison de leurs installations techniques (et savoir-faire) encore indispensables. La volonté affichée de contrôle total du commerce extérieur était encore contrainte par le manque de moyens et d'expérience dans le domaine. Les importations relèvent soit du monopole de l'Etat (OAIC et ONACO) pour les produits de base, soit du monopole des groupements professionnels d'achat (GPA) pour cinq branches essentielles. Le reste des autres produits est laissé pour les opérateurs privés, excepté ceux qui sont frappés par un contingent ou une prohibition à l'importation.

1.2. La phase du monopole (1971-1990)

Les réformes subies par le régime des importations et des exportations algériennes durant cette période, s'interprètent comme la confirmation de la volonté de l'Etat d'assurer un monopole effectif sur les échanges. Les difficultés suscitées par la première période, à savoir, manque de contrôle sur les opérateurs ; plusieurs branches ont échappé aux règles imposées par l'Etat et ont continué à ignorer les injonctions par divers mécanismes échappatoires. A titre d'exemple, certains produits continuaient à être

importés alors qu'une surproduction nationale est enregistrée, un autre dysfonctionnement est celui du mécanisme de fixation des prix.

En fait, les entreprises maintenaient des prix assez élevés et pour cause, ces produits se vendaient malgré tout, à cause de la pénurie générale qui avait marqué cette période. Importations de marchandises produites localement, émergence de conflit entre les entreprises et leur tutelle (l'Etat), absence de programmation rigoureuse des importations par les entreprises monopolistes, et, enfin, diminution de la qualité des produits importés, tous ces dysfonctionnements ont été les éléments déclencheurs des nouvelles réformes. Il est certain que la politique de l'Etat en matière de commerce extérieur et de développement n'est pas encore arrivée à maturité durant cette phase que certains ont qualifié de « transition ». Le terme de transition indique ici la période nécessaire au jeune Etat algérien pour instaurer une organisation solide et pour faire consolider ses objectifs de développement.

Le commerce extérieur n'a pas échappé à ce mouvement de nationalisation. En effet, en 1971, les groupements professionnels d'achats ont été dissous et le monopole du commerce extérieur a été généralisé à toutes les entreprises nationales quel que soient leurs fonctions (distribution, production ou les deux).

A cet effet, la loi 78-02 du 11 Février 1978 étendit définitivement le monopole de l'Etat sur le commerce extérieur. Il était de ce fait, en vertu de cette loi, institué le monopole absolu de l'Etat via ses entreprises publiques sur toutes les importations et les exportations, quel que soient leurs natures. En conséquence, toutes les entreprises privées d'import-export ont été dissoutes de fait. Les autres entreprises privées qui n'intervenaient qu'à titre exceptionnel dans les opérations d'importation ou d'exportation devaient régulariser leurs situations (statut). Pour une fois et depuis l'indépendance l'Etat parvint à ses objectifs dans le commerce extérieur et cela, conformément à ce que stipulait l'accord de Tripoli, et charte nationale de 1976.²²

²² Article de OUALIKEN S., HADJOU, Op.cit., page 68

2. La libéralisation du commerce extérieur « à partir de 1990 »

Il faut attendre « la loi relative à la monnaie et le crédit de 1990 » et « la loi de finance complémentaire pour 1990 pour recevoir les premières signes d'une réelle volonté de démonopolisation du commerce extérieur.

Dans cette nouvelle démarche, le principe fondamental est la suppression de tout monopole de l'état et le libre accès à l'exercice de toutes activités commerciales dès lors elle peut satisfaire les besoins en outil de production.

Les principaux objectifs de la libéralisation du commerce extérieur en Algérie :

- La recherche d'un système d'approvisionnement régulier de l'outil de production.
- La recherche d'une efficacité économique et la rentabilité financière des opérations de commerce extérieur par une responsabilisation accrue des opérateurs économiques (liberté d'organisation et d'intervention).
- Création de l'office algérien de promotion du commerce extérieur.
- Mise en place d'un système de promotion et de soutien aux exportations hors hydrocarbures en but de diversification par l'ordonnance relative à l'assurance-crédit à l'exportation.²³

3. Evolution récente du commerce extérieur en Algérie

Cette période a été caractérisée par une forte évolution des échanges de marchandises en 2019 et 2021.

3.1. Principales évolutions des échanges extérieurs de marchandises en 2019

En 2019, les échanges extérieurs de marchandises ont conduit aux flux de marchandises suivants²⁴ :

- Les importations se sont élevées à 42 milliards de dollars pour l'année 2019 contre 46,3 milliards de dollars au cours de l'année précédente, soit une baisse en valeurs courantes de 9,2%.

- Les exportations de l'année 2019 se sont élevées à 37,8 milliards de dollars contre 41,9 milliards de dollars durant l'année 2018 soit une baisse de 14,6 % en valeurs

²³ Ahmed Dahmani, « l'Algérie à l'épreuve », Edition Casbah, Alger, 2000, P.99.

²⁴ www.douane.dz, consulté le 10/05/2022.

courantes par rapport à l'année 2018. Ces évolutions enregistrées durant l'année 2019 conduisent à un creusement du déficit commercial qui passe de 4,3 milliards de dollars pour l'année 2018 à 6,2 milliards de durant l'année 2019.

- Le taux de couverture des importations par les exportations est en baisse par rapport à l'année précédente passant de 91,6% en 2018 à 85,2% en 2019.

- La structure des exportations des hydrocarbures continuent à représenter l'essentiel de nos ventes à l'étranger à hauteur de 92,7% avec un montant de 33,1 milliards de dollars contre 39,0 milliards de dollars en 2018.

- Les exportations hors hydrocarbures en 2019 se sont établies à 2,6 milliards de dollars avec une baisse de 11% par rapport à l'année précédente.

- Les importations de biens passent de 46,3 milliards de dollars en 2018 à 42,0 milliards de dollars en 2019, soit une baisse de 9,2%. Par groupes de produits les importations de marchandises sont constituées de :

- Produits alimentaires avec un montant de 8,1 milliards de dollars contre 8,6 milliards de dollars en 2018 soit une baisse de 5,8%

- Les importations des demi-produits ont reculé de 6,1% avec une valeur de 10,3 milliards de dollars en 2019.

La facture d'importation des biens d'équipements industriels totalise 13,3 milliards dollars contre 16,5 milliards dollars soit une baisse de 19,3 %. Concernant les biens de consommation non alimentaires, l'Algérie a importé pour 6,5 milliards de dollars contre 6,8 milliards avec une baisse de 9,2% par rapport à l'année 2018.

La répartition des échanges extérieurs de l'Algérie en 2019 par région économique confirme la concentration des échanges extérieurs dans les pays de l'Union européenne ainsi 44,4% des importations proviennent de l'Union européenne et 57,3% des exportations sont destinées à l'Union européenne.

Les échanges extérieurs de l'Algérie avec l'Asie viennent en deuxième position avec 26,1% des importations et 6,6% des exportations de l'Algérie vers l'Asie.

L'Amérique du nord est le troisième client de l'Algérie avec 6,2% des exportations totales, les autres pays d'Europe sont classés comme le troisième fournisseur de l'Algérie

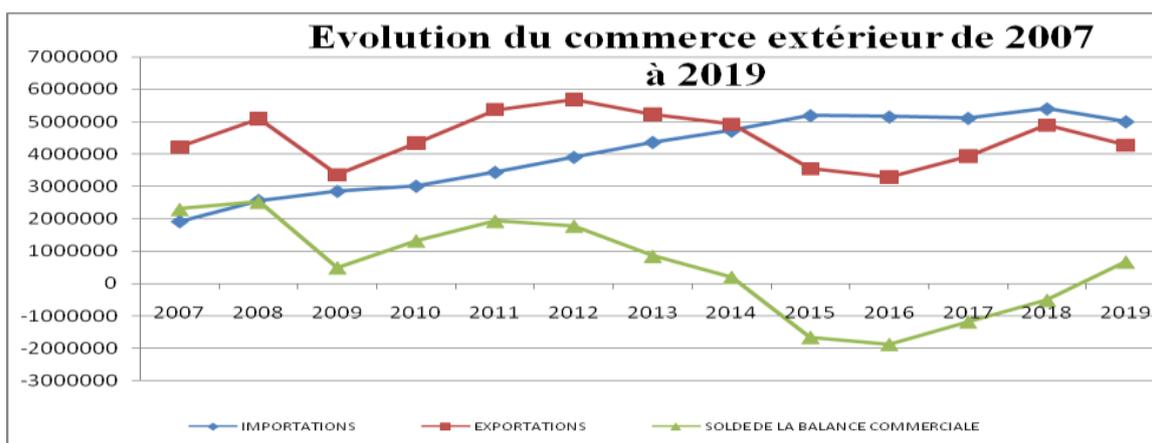
avec 9,1% des importations totales de l'Algérie en 2019. La part de l'Afrique dans les échanges avec l'Algérie reste faible. Ainsi, ce continent représente 0,3% des exportations et 0,5% des importations.

Tableau 1: Les échanges extérieurs en Algérie entre 2018-2019 (En millions USD)

Libellé	2018	2019
Importations(CAF)	46 271	42 031
Exportations(FOB)	41 929	35 792
Balance commerciale (FOB-CAF)	-4342	-6239
Taux de couverture (%) (FOB/CAF)	91	85

Source: CNIS (Centre National sur l'Information Statistiques des Douanes)

Figure 1 : Evolution du commerce extérieur en Algérie de 2007 jusqu'au 2019



Source : CNISD (Centre National sur l'Information Statistiques des Douanes)

3.2. Les échanges extérieurs de marchandises pour les neuf mois 2021, aperçu global

En valeurs nominales, les échanges extérieurs de marchandises ont conduit aux flux de marchandises suivants, comme présentés dans le tableau ci-après:²⁵

²⁵www.ons.dz/file:///C:/Users/Acer/Downloads/I.IVU9mois2021.pdf consulté le 12/04/2021

Tableau 2: Les échanges extérieurs de marchandises 2019-2021

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	Variations en%		
	2019	2020	9M19	9M20	9M21	(2/1)	(4/3)	(5/4)
Importations en GDA	5016,8	4362,5	3862,2	3227,9	3739,9	-13,0	-16,4	15,9
Exportations en GDA	4203,3	2788,0	3119,9	2026,2	3600,7	-33,7	-35,1	77,7
IVU_Importations	127,7	135,3	127,5	133,8	159,4	6,0	4,9	19,1
IVU_Exportations	94,5	70,1	94,7	70,9	110,0	-25,9	-25,1	55,3
Solde commercial	-813,5	-1574,5	-742,3	-1201,7	-139,2	93,5	61,9	-88,4
Taux de couverture(en%)	83,8	63,9	80,8	62,8	96,3	-23,7	-22,3	53,4
Termes nets de l'échange (en%)	74,0	51,8	74,2	53,0	69,0	-30,1	-28,7	30,3

Source : CNISD (Centre National sur l'Information Statistiques des Douanes)

Selon les données du tableau ci-dessous, nous constatons que :

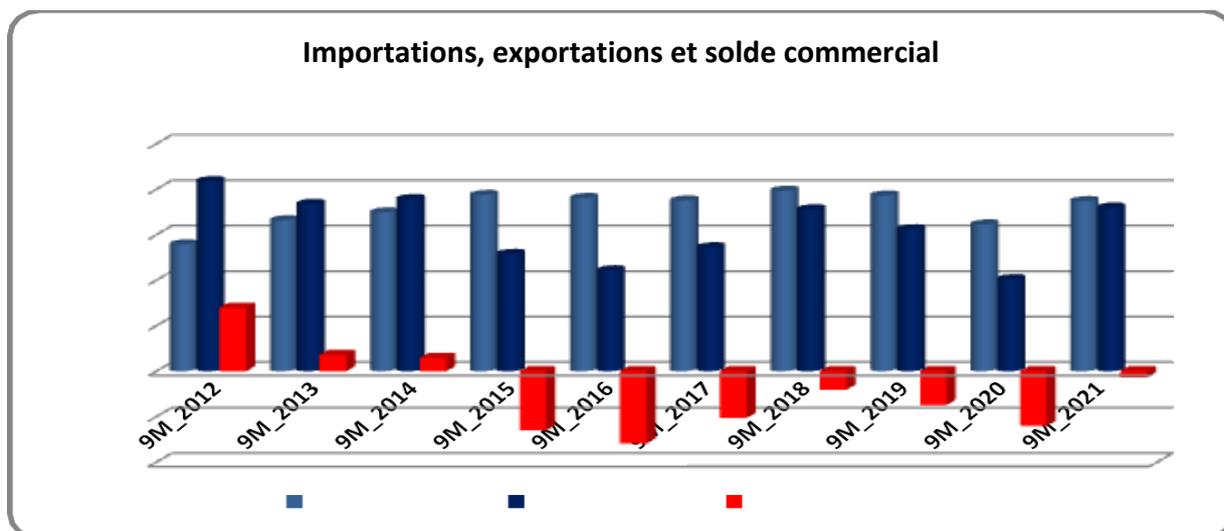
- **Les exportations** de marchandises sont évaluées à 3600,7 milliards de DA.

Durant les neuf mois de l'année 2021 contre 2026,2 milliards de DA sur la même période de l'année précédente soit une forte hausse en valeur courante de 77,7%.

- **Les importations** se sont élevées à 3739,9 milliards de DA pour les neuf mois de l'année 2021, soit une hausse en valeurs courantes de 15,9% par rapport aux neuf mois de l'année 2020.

Ces évolutions des échanges de marchandises conduisent à une réduction importante du déficit commercial qui passe de -1201,7 milliards de DA au cours des neuf mois de l'année 2020 à -139,2 milliards de DA durant les neuf mois de l'année 2021.

Figure 2 : Volume des importations, des exportations et le solde commercial



Source : CNISD (Centre National sur l'Information Statistique des douanes)

Section 03 : Le transport international et son effet sur le commerce mondial

Le développement du commerce international n'est le fait de l'aléa mais le résultat d'un long travail réalisé par l'homme dans l'évolution des moyens de transport afin d'acheminer les marchandises et les produits dans les meilleurs délais et moins de coûts. Le développement du commerce international accompagne le développement des moyens de transports pour cela nous allons citer les moyens de transports qui existe :²⁶

1. Le transport routier et ferroviaire (terrestres)

1.1. Le transport routier

Il nous semble que les routes sont apparues avant les chemins de fer puisque la technologie du rail n'a fait son entrée qu'au dix-huitième siècle.

Les premières routes terrestres se sont décimées à partir de sentiers qui étaient empruntés pour se déplacer d'un territoire de chasse à un autre. Graduellement, les sentiers

²⁶ Pierre Bauchet « L'économie du transport international de marchandises Air et Mer », Paris, Edition « ECONOMICA », 1999, p70

servirent à des faims commerciales. Le poids de l'histoire n'est certes pas négligeable dans l'élaboration des structures des réseaux routiers.

1.2. Le transport ferroviaire

Le transport par rail fut au cœur de l'ère industrielle, jouant un rôle central dans le développement économique des pays d'Europe occidentale, d'Amérique du Nord ainsi qu'au Japon. Le rail fut la première grande innovation en technologie de transport terrestre et a fourni une impulsion à une série d'importantes mutations en matière d'affrètement et de mouvement de passages. Le rail s'est implanté différemment selon le contexte géographique.

Trois types de lignes ferroviaires sont caractérisés :

- Les lignes de pénétration, leur rôle premier est à dessein de créer un accès aux matières comme les minerais, les durées agricoles et les produits forestiers.
- Le type de système est présent dans les pays en voie de développement (Afrique) et foncièrement le résultat de l'ère colonial.
- Les réseaux locaux : ils desservent des régions industrielles et démographiques à forte destinées ferroviaires sont l'Europe occidentale, le Nord-est des Etats –unis et le Japon.
- Les lignes sont généralement intimement liées à la conquête territoriale et l'établissement d'une souveraineté nationale. Les ensembles les plus pertinents sont les Etats-Unis, le Canada, la Russie et l'Australie.

2. Le transport aérien et fluvial

2.1. Le transport aérien

L'augmentation de la vitesse, du rayon d'action, des capacités de transport des moins sont à l'origine un véritable essor de l'aviation civile après la seconde guerre mondiale.

La diminution des prix du billet permet à l'aviation d'accueillir une clientèle de plus en plus large, le transport aérien est ainsi devenu, avant tout, un transport de personne (il représente plus de trois quarts du trafic aérien total). L'intérêt du transport aérien, c'est sa rapidité et sa sécurité. En contrepartie, le cout est plus élevé mais la rapidité permet des liaisons fréquentes.

Le progrès technique caractérisé par l'accélération des vitesses et l'accroissement des capacités des moyens de transport érige la construction de nouvelle infrastructure des effets majeurs.

Les différents intervenants en transport aérien sont :

- L'agent de fret aérien qui organise le transport principal.
- le transitaire commissionnaire, mandataire, qui s'occupe et assure les opérations et les formalités relatives en transport.

2.1.1. Contrat du transport

Ce type de contrat est conclu entre les deux intervenants dans la chaîne de transport aérien déjà cité, à savoir, le transporteur et le changeur qui peut être le transitaire. Le contrat n'est concrétisé qu'à travers la lettre de transport aérien qui peut être établi par la compagnie, l'expéditeur, ou le transitaire. Cette lettre joue le rôle de justification des prix, comme elle donne aussi la preuve de l'existence de justificatif des prix, comme elle donne aussi la preuve de l'existence du contrat de transport, la preuve de la prise en charge de la marchandise dans le but d'éviter certains retards dans cas urgents, ou peut s'adresser à la compagnie aérienne et porte des réserves sur la lettre de transport aérien qui sera contresigné par le transporteur.

2.2. Le transport fluvial

La voie fluviale est la plus anciennes des modes de transport sur longue distance, elle ne joue actuellement qu'un faible rôle dans les échanges internationaux. Les voies navigables conviennent principalement au transport de combustibles, de matériaux de construction, de céréales et autres pondéreux.

- les responsabilités du transport : aucune réglementation internationale n'existe, on se refait à la volonté des portes. Le droit français précise que, le voiturier est présumé responsable des avaries et manquants survenus aux marchandises depuis la prise en charges jusqu'à la livraison.

Pour dégager sa responsabilité, le transporteur doit prouver que le dommage fait partie d'une des causes d'exonération suivantes :

- vice propre des marchandises.

- force majeur.
- faute de l'expéditeur.

Le transporteur est présumé responsable de tout retard à la livraison.²⁷

2.2.1. Le document de transport

Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture ou connaissance fluvial, à chaque type de contrat correspond une lettre de voiture. Créé et réglementé par un arrêté du 20 juillet 1960, le connaissance fluvial est très utilisé dans le transport internationaux, il est émis en quatre exemplaires. C'est un document à ordre, il est négociable, donc transmissible par endossement.

3. Les transports maritimes internationaux

Les compagnies maritimes ont dû mettre en services des navires adaptés à l'évolution des échanges internationaux, augmenter leurs capacités et améliorés la qualité de service rendu à la clientèle, leurs recherches se sont orientées vers une automatisation des techniques de conduite des navires et une rotation plus rapide grâce à des opérations de manutention réduites.

3.1. Navires et port

Des navires spécialisés par type de marchandises tel que les pétroliers, les méthaniers, minéraliers ou céréaliers et des navires mon spécialistes ont été conduite afin d'assurer le transport des marchandises diverses, et disposants d'un type de manutention approprié.

3.2. Différents types de navires

On peut distinguer plusieurs types de navires :²⁸

3.2.1. Les navires conventionnels

Ils sont équipés de grues mobiles, d'élévateur, de norias et offrent l'avantage de pallier les inconvénients dus au sous-équipement de certain port.

²⁷ Pierre Bournat et Erick Montabard, « le commerce international ». Edition NATHAN. Paris, 1993 .p 100

²⁸ Idem, p.118

3.2.2. Les navires porte-conteneurs

Ils sont adaptés au transport de marchandises conteneurisées et sont peu équipés en moyens de manutention. Les opérations de manutentions ont des rendements bien meilleurs qu'on conventionnel. Toutefois, seuls les ports munis des infrastructures spécifiques tels que : les terre-pleins en extension, des installations d'alimentations électriques pour les conteneurs frigorifiques, avoir des voies de circulation renforcer, construction de portique facilitent et accélérant des opérations de manutention, peuvent recevoir ce type de navire.

3.2.3. Les navires mixtes

Ils permettent à la fois le chargement des marchandises conteneurisé et conventionnelle.

3.2.4. Les navires rouliers

Ils sont équipés de rampes mobiles qui vont du quai jusqu'au navire. Ils permettent le chargement ou le déchargement en cale par roulage. On parle dans ce cas de manutention horizontale, cette dernière a particulièrement bénéficiée aux pays peu équipés en installations portuaire.

3.2.5. Les navires à grand tonnage

Particulièrement en parallèle à cette évolution technique, les armements ont mis en place des navires capable de charger des tonnages plus conséquents. La capacité des plus grands d'entre eux varie entre 3000 et 6000 TEU (TEU : équivalent vingt pieds).

3.3. Le contrat de location de navires l'affrètement

Selon l'article 640 du code maritime algérien : «le contrat d'affrètement s'entend d'une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. »²⁹

3.3.1. La charte partie

La charte partie est l'acte qui énonce les engagements des parties contractantes. Elle doit mentionner notamment :

- Les éléments d'individualisation du navire ;
-

²⁹ Article 640 du code maritime algérien .Edition El-malakia 1998, p 108

- Les noms, les domiciles des frêteurs et de l'affrêteur ;
- Le taux de rémunération pour l'affrètement du navire ;
- La durée du contrat ou l'indication des voyages à accomplis.

3.3.2. Les contrats d'affrètement

On distingue trois types :

- **L'affrètement au voyage (trip charter) :** Le frêteur s'oblige à mettre à la disposition de l'affrêteur, à une date fixée à l'avance, un navire pour un voyage déterminé et une cargaison définie dès la conclusion du contrat.
- **L'affrètement à temps(time charter) :** Le frêteur s'oblige à fournir à l'affrêteur un navire armé pour un temps déterminé, moyennant paiement de fret.
- **L'affrètement coque nue (bar boat charter) :** Selon l'article 10 de la loi de 18 juin 1966 : « l'affrètement coque nue est un contrat par lequel un frêteur s'engage à mettre pour temps définie, à la disposition d'un affrêteur un navire sans armement ou pour vu d'un armement incomplet »³⁰

3.3.3. Le contrat du transport maritime

Par le contrat du transport maritime, un transporteur s'engage à déplacer une cargaison définie sur une relation maritime donnée, moyennant de paiement d'un fret.

3.3.3.1. Le connaissance

Selon l'article 749 du, code maritime algérien (le connaissance constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour disposer des marchandises et en obtenir la livraison)³¹.

3.3.3.2. La responsabilité du transporteur

D'après l'article 802 du code maritime algérien : « le transporteur est responsable des pertes ou dommages subies sur les marchandises, depuis leur prise en charge jusqu'au leur livraison au destinataire, ou à son représentant légal... »³²

³⁰ Article 10 de la loi française du 18/06/1966

³¹ Article 740 du code maritime Algérien. Edition El-malakia 1998. p 120

³² Article 802 du code maritime Algérien. Edition El- malakia 1998. P 129

Le transporteur est déchargé de la responsabilité prévue dans l'article précédent, si les pertes ou les dommages subis sur les marchandises proviennent de :

- l'innavigabilité du navire au cours du transport ;
- la faute nautique du capitaine (ex fausse route) ;
- acte d'assistance (sauvetage de vie) ;
- incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur, etc.

3.4. La tarification maritime

Les tarifs internationaux sont définis à partir des caractéristiques propres à la marchandise, telles que son volume, sa nature ou l'itinéraire desservi, ils sont fixés par les compagnies maritimes. Quel que soit la compagnie maritime choisie, le cout du fret tient compte de trois éléments qui sont : le fret de base, les ajustements de prix et les frais de manutention.

3.4.1. Les frets de base et les ajustements de prix

Ce sont deux éléments principaux dans le calcul du fret.³³

Fret de base ou le taux de fret est calculé à partir du tonnage ou d'après le cubage, toujours à l'avantage du navire.

Les ajustements de prix : viennent s'ajouter au fret de base, exprimés sous forme de pourcentage de majoration, ces frais sont principalement de deux ordre :

Les premiers sous l'appellation anglo-saxon **BAF** : Bunker Ajustement Factor (surcharge fuel) et sont représentés par le transporteur au chargeur.

Les deuxièmes sous l'appellation anglaise **CAF** : Currency Ajustement Factory (surcharge monétaire).

D'autres majorations existent comme les surcharges d'encombrement de port, les frais du droit portuaire ou les majorations colis lourd et encombrants.

³³ Pierre Bournat et Erik Montabord. « Le commerce international » Edition Nathan Paris 1993, p 127

3.4.2. Les conditions de lignes (liners termes)

Certains facteurs influencent sur l'établissement du taux de fret, tels que le tarif de manutention, les frais d'escale, le cout de la manutention, les frais portuaires se scindent en deux catégories, qui sont :³⁴

- **Les frais liés au navire** : pilotage, remorquage, lamanage, défense de quai, etc.
- **Les frais liés aux marchandises** : embarquement, location d'engin.

Les opérations de chargement et de déchargement ont une incidence tant sur les prix de transport que sur les couts d'exploitation du navire.

3.4.3. Le paiement du fret

Les expéditions peuvent se faire en port payé ou en port du (ex : vente en CFR, CFI). Cependant, c'est le chargeur qui, en principe, est redevable du fret.

En cas de paiement à destination, le réceptionnaire devient débiteur pour autant qu'il accepte la marchandise.

Incoterms et liners termes : Il est absolument essentiel de ne pas confondre incoterms et liners termes. Les premiers déterminent la répartition des risques et des frais entre exportateurs et importateurs. Les secondes repartissent les frais de manutention liés au chargement et de déchargement des marchandises entre le chargeur et la compagnie maritime.

3.5. L'impact du transport et ses effets dans le commerce international

Le transport est un moyen important pour réaliser des transactions, et la demande de transport est très stricte pour le commerce.³⁵

3.5.1. Le transport est étroitement lié à l'économie mondiale et le commerce international

Le transport a des liens très importants avec le commerce international. Quand l'économie est en croissance rapide, le commerce international aura une augmentation correspondante, et le marché du transport est accompagné à avoir une scène active et de

³⁴ Incidence de la manutention sur le taux du fret. 1^{er} salon des transports du 11 au 15 mars 2011

³⁵ M-KOUANDA « Evolution, rôle et importance du transport dans le commerce international »année 2009-2010 /google.pdf

prospérité. La caractéristique fondamentale du transport est le déplacement d'un objet dans l'espace, mais pas de nouveaux produits. Il est une continuation du processus de circulation des marchandises. Le transport est une partie intégrante des forces productives sociales. Il peut réaliser les liens économiques entre les entreprises, entre les secteurs, entre zones urbaines et rurales, entre les régions par l'achèvement de la tâche de transport.

3.5.2. Coût de transport pour le commerce international

-Le coût de transport est un élément clé qui peut influencer le commerce mondial et l'investissement international.

-Le coût du transport des marchandises est le plus grand défi du commerce mondial. Le transport à coût faible permet l'intégration économique mondiale.

Le secteur des transports est une condition préalable et l'infrastructure pour développer l'économie nationale. Le manque de moyens de transport aurait un impact sérieux pour le développement de l'économie tout entière. Le transport sous développé permettra au sous-développement économique qui peut aboutir les pays 23 sous-développé. Le transport est un symbole important qui peut mesurer que c'est un pays développe ou un pays sous-développé.

Le développement rapide de la mondialisation économique actuelle, le développement du commerce d'importation et d'exportation va devenir la force principale qui peut conduire le développement du commerce économique.

Mais le transport comme une industrie de base a toujours été un pont pour le commerce de marchandises international, et il joue un rôle crucial.

Conclusion

Ces dernières décennies, le commerce extérieur a connu une évolution massive qui est née du besoin de l'homme de faire des échanges au-delà des frontières géographiques, de plus, tous les pays du monde ont subi le même sort, et ont suivi le même processus, du moment où chaque pays ne peut pas satisfaire tous les besoins de leurs peuples en matière de produits sans faire recours à un ou plusieurs autres pays.

Ainsi que le transport est un des liens très important avec le commerce international. Quand l'économie est en croissance rapide, le commerce international aura une augmentation correspondante, et le marché du transport est accompagné à avoir une scène active et de prospérité.

Chapitre II
Généralité sur le système
portuaire

Introduction

Le port est le lieu d'accueil et de traitement des navires où s'effectuent les opérations de chargement et de déchargement des passagers et des marchandises transportés ainsi que les ravitaillements nécessaires à la navigation.

Donc, il est très important d'évoquer quelques points qui s'attachent directement aux ports et particulièrement en Algérie. Pour cela, nous allons consacrer ce chapitre à la présentation des ports, leur composition et classification, ensuite, nous présenterons les interventions dans un port et, enfin, nous allons exposer clairement l'espace portuaire algérien et son rôle dans le commerce extérieur en Algérie

Section 01 : Le port, composition et classification

Un port est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destinée à accueillir des bateaux et navires. D'autre part, il existe des ports à sec installés en sus ou non d'un port maritime ou fluvial comme stationnement portuaire relié à une infrastructure à terre permettant un stockage de petites unités, comme des voiliers, ainsi que des transferts vers des réseaux ferroviaires et routiers. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations.³⁶ Et dans cette section, on va présenter le port à travers sa définition, son rôle, sa composition et sa classification.

1. Le port et son rôle**1.1. Le port**

Le port est un bassin formant un naturel ou artificiel sur les rives d'un océan, d'un lac ou d'une rivière et permettant l'ancrage, le mouillage ou le stationnement à quai des bateaux à couvert de la houle et grand vent.

Au sens plus strict, le terme port désigne le plan d'eau mais dans son utilisation courante il inclut les digues, les jetées, les quais et les docks, qui bordent le plan d'eau proprement dit³⁷.

Les ports, d'autre fois, consistaient souvent en une simple jetée et se trouvaient à

³⁶ <https://www.clicours.com/le-domaine-de-la-gestion-portuaire/> consulté le 15/03/2022

³⁷ Encyclopédie encarta 2002.

proximité d'une ville, afin que les marchandises débarquées puissent y être apportées à dos d'animales ou par chariot pour y être vendues. Quand un nouveau port se construit, une ville se formait à proximité, ainsi les ports et les villes sont toujours dépendus l'un de l'autre pour leur croissances, cela se vérifie encore, seulement que les ports actuels sont devenus grands et complexes et constituent une sorte de petite ville indépendante dont l'activité est gérée par une entreprise portuaire

1.2. Les Critères de développement portuaire

On peut distinguer quatre générations des ports³⁸ :

1.2.1. Le port de première génération

C'est un port traditionnel dont l'activité principale est de servir d'interface entre les modes de transport. Ses activités sont restreintes aux services de manutention et de stockage.

Ses services procurent peu de valeur ajoutée à la marchandise, la première génération est antérieur à 1960 bien que des ports de ce type existent actuellement en nombre

1.2.2. Le port de deuxième génération

Il a une stratégie expansionniste qui développe des activités industrielles et commerciales dans le port, il favorise l'implantation d'industrie (pied dans l'eau).

Les services offerts par le port s'étoffent à des fonctions commerciales et industrielles comme la transformation des marchandises et leurs conditionnements, les relations avec les usagers sont plus étroites.

1.2.3. Le port de troisième génération

Il adopte une orientation commerciale, comme centre de transport et de logistique, il est un réseau de transport international aux services de commerce international, il s'adapte à la nouvelle organisation du transport maritime liée à l'extension de la conteneurisation et de l'inter modalisme. Ses services s'élargissent à des fonctions de distribution des marchandises et d'information.

³⁸ Ben hassel F «inter modalités et stratégies portuaires, nouveaux leviers économiques de l'espace maritime méditerranéen » ; communication au colloque internationale sur « Espace économique de la méditerranée occidentale ; enjeux et perspectives » ; Université Abderrahmane Mira de Bejaia-Algérie ; juin 2000.

1.2.4. Le port de la quatrième génération

Est un port réseau qu'a sa propre logique de croissance, axée sur l'internationalisation de ses activités et la diversification dans les métiers communs du transport terrestre et de la logistique, le port dispose d'implantation à travers le monde afin de pouvoir à terme, maîtriser les deux bouts de la chaîne de transport.

Dans un port de quatrième génération, le développement n'est pas seulement lié à l'activité du service portuaire locale, mais aussi à la commercialisation et l'exportation du savoir-faire portuaire.

1.3. Le rôle du port dans le développement économique

Le port joue un rôle important dans le développement économique des Etats, ce rôle s'est accru au cours des dernières décennies avec le développement du commerce mondial, outre sa fonction principale de lieu de transit où se rencontrent les marchandises et les navires, le port est devenu un véritable centre commerciale, de consommation et un lieu d'exploitation industrielle³⁹.

L'impact des ports évalue par quatre éléments qui sont :

- les revenus d'emplois ;
- les revenus d'entreprises ;
- la création d'emplois ;
- les revenus de taxation.

2. Composition, classification et missions des ports**2.1. Composition des ports**

Selon l'article 893 du code maritime algérien : « le domaine public portuaire est composé d'infrastructures de superstructures et de dépendances grevées de servitude au profit de la circulation maritime et du développement des ports »⁴⁰.

³⁹Encyclopédie encarta 2002

⁴⁰Article 893 de code maritime.

2.1.1. Les infrastructures

Les chenaux d'accès et les ouvrages de signalisation et de guidages des navires constituent notamment par les phares, bouées, balises et tout autre moyens requis pour assurer l'évolution des navires et la sécurité de la navigation.⁴¹

Les ouvrages de protection du port (jetées, digue, brise lames) et les plans d'eau abrités (bassin et darses).

–Les moles, les quais et les appontements.

–Les ouvrages nécessaires à la construction et à la réparation navale (cales, sèches...).

2.1.2. Les superstructures

Elles comprennent l'ensemble des installations, équipements fixes ou mobiles et outillages nécessaires aux opérations de :

- Accostage des navires et de télécommunication, débarquement et d'embarquement des passagers, chargement et déchargement des navires.

- Réception, transfert, stocks, passage et livraison des marchandises.

- Ravitaillement des navires en eau douce, énergie électrique de réparation navale et de lutte contre l'incendie et la pollution.

- Pêches et plaisance.

Elles comportent aussi :

–Les terres pleins et surface couvertes nécessaires au transit et l'entreposage des marchandises ; les gares maritimes, les gares et voies ferrées ainsi que les routes voies d'accès incluses dans la limite des ports, les Hales de poissons.

–Les réseaux d'eau douce et d'énergie électrique ainsi que les réseaux de voiries et de collectes des eaux usées pluviales.⁴²

⁴¹ Article 895 de code maritime Algérien.

⁴² Article 896 de code de maritime

2.1.3. Les dépendances

Les dépendances du domaine sont constituées par :

–Une Zone de mouillage pour les navires en attente, comprenant un plan d'eau naturellement ou artificiellement abrité, appelé rade avec des fonds marins confirmés aux normes de sécurité de la navigation.

–Les zones attenantes aux enceintes portuaires nécessaires à l'exploitation ainsi que les zones d'extensions du port.

2.2. Classification des ports

Selon l'article 889 du code de maritime algérien, les ports sont classés ainsi ⁴³ :

2.2.1. Port de commerce

Sont réputés ports de commerce et classés dans ces catégories, les ports destinés à assurer dans les meilleures conditions économiques et de sécurité toutes les opérations d'embarquement et du débarquement de personnes, des marchandises et d'animaux vivant transitant du mode maritime au mode terrestre de transport et inversement ainsi que toutes les opérations liées à la navigation.

2.2.2. Port de pêche

Sont classés dans cette catégorie, les ports destinés à recevoir des navires armés à la pêche et assurer la satisfaction des besoins et le développement de cette activité.

2.2.3. Port de plaisance

Sont classés dans cette catégorie, les ports aménagés pour permettre la classification des besoins de la navigation de plaisance et le développement de cette activité. Toutes fois, peuvent être exercées au niveau d'un port de commerce, à titre accessoire, les activités liées à la défense nationale, la pêche et la plaisance.

⁴³<https://fr.wikipedia.org/wiki/Port#:~:text=Un%20port%20peut%20remplir%20plusieurs,est%20un%20lieu%20de%20s%C3%A9jour> consulté le 14/05/2022.

2.3. Fonction et missions du Port**2.3.1. Les fonctions**

Le port comme l'interface entre le transport maritime et les autres modes de transport généraux un grand nombre de fonction qui ont beaucoup évalué dans le temps, ces fonctions qui sont ⁴⁴ :

2.3.1.1. La fonction militaire

Celle fonction a joué un rôle essentiel pendant les siècles, du nos jours les militaires no sont plus cantonnes que dans quelques bases navales.

2.3.1.2. La fonction construction et réparation navale

La construction et la réparation navale est une fonction qui n'est pas donnée à n'importe quel port, les ports qui assurent ces fonctions sont très limités dans le monde, les chantiers sont concentrés dans quelques ports spécialisés (les plus grands sont au japon et en Corée du sud).

2.3.1.3. La fonction du port à passagers

C'est une fonction qui est beaucoup plus assimilée au transport aérien. Il ne reste au port dans ce créneau que le trafic par transporteur et l'activité croisière comme pour le port de Miami ; par ailleurs, beaucoup de petits ports de commerce qui sont peu accessible aux navires modernes limitent leurs activités à la pêche.

2.3.1.4. La fonction commerciale

Dans ce type de trafic, quelques quatre Milliard tonnes s'échangent à travers le monde par le transport maritime

2.3.2. Les missions

On distingue les missions suivantes :

A. Les missions de puissance publique

« Elle sont exercées par les organes de l'Etat habilités à cet effet »

B. Les missions de services public

« Elles sont constituées de développement, l'entretien, la gestion, la préservation et la

⁴⁴ Article 893du code maritime

conservation du domaine public portuaire. Elles sont dévalués à des institutions créés à ces effets dénommées (autorité portuaire) ». ⁴⁵

C. Les activités commerciales

Le remorquage la manutention et l'acconage, constituent des activités commerciales portuaires, le pilotage et le lamanage sont exercés par l'autorité portuaire ⁴⁶

Section 02 : Les opérations portuaires et ses intervenants

Les Opérations portuaires est l'ensemble des activités réalisées dans un port par l'intervention de plusieurs acteurs qu'on les appelle intervenants.

Dans cette section, on procède à éclairer les différentes opérations portuaires et les intervenants qui permettent la réalisation de toutes activités portuaires.

1. Les opérations portuaires

Les principales opérations portuaires dans tous les systèmes portuaires sont le pilotage, le remorquage, l'acconage, la manutention et la conteneurisation.

1.1. Pilotage et remorquage

1.1.1. Pilotage

Le pilotage consiste à assister le commandant dans la conduite de son navire à l'intérieur du port et il est sous la charge de la direction capitainerie. Les dates et heures d'arrivée et de départ des navires doivent être connues suffisamment à l'avance, suivant les besoins du trafic par voie d'annonce ou d'affichage, à défaut d'annonce, ou de présentation par l'armateur ou son représentant habilité au bureau des mouvements de la capitainerie du port au moins six heures avant son arrivée en rade et une heure avant son départ du quais. Toutefois, il en est dispensé, s'il signale son retard d'arrivée sur rade au moins trois heures avant l'heure initialement annoncée ⁴⁷.

1.1.2. Remorquage

Le remorquage est un contrat engageant l'armateur à effectuer des services de

⁴⁵Article 890 du code maritime

⁴⁶ https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/code_maritime.pdf article 860 et 861 consulté le 14/05/2022

⁴⁷ Article 860et 861 du code maritime consulté le 14/05/2022Article 892 du code maritime Algérie page 144

remorquage au moyen d'un ou plusieurs remorques, sont considérés comme services de remorquage notamment les manœuvres d'accostage, du déballage, de poussage, de convoyage et d'appareillage.

Pour des raisons de sécurité le commandant du port peut rendre obligatoire le remorquage dans les limites maritimes du port de commerce. Le nombre de remorqueurs à effectuer aux navires est laissé à l'appréciation du commandant du port.⁴⁸

Ainsi, le lamanage quant à lui consiste à amarrer ou désamarrer le navire de son poste d'accostage, les défenses d'accostages des navires sont constituées par les formes de rondins en caoutchouc, pour permettre d'amortir le choc de navire avec le quai, au moment d'accostage.

1.2. Manutention

La manutention portuaire comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage de désarrimage et de débarquement des marchandises et les opérations de mise et de reprise des marchandises sur terrepleins ou dans les magasins, les opérations de manutention portuaire sont effectués en vertu d'un contrat et donnent lieu à une rémunération. Parmi les obligations générales des manutentionnaires⁴⁹, celui-ci est tenu de veiller à :

–L'amélioration des temps de desserte des navires.

–L'amélioration des capacités du système de manutention des navires.

–Traitement du trafic des marchandises dangereuses dans le strict respect de la réglementation nationale et internationale en vigueur.

La recherche de l'efficience au niveau des opérations portuaires a fait en sorte que le développement technologique au niveau de la manutention des marchandises s'est surtout diriger vers l'informatisation des unités de chargement. Cette informatisation se traduit maintenant par la conteneurisation.

1.3. Acconage

L'acconage comprend les opérations tendant à assurer la réception le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées ainsi que leur

⁴⁸ Article 892 du code maritime Algérien, édition el-malakia 1998 page 144

⁴⁹ Article 886 à 887 de code maritime.

gardiennage, jusqu'à leur embarquement ou leur délivrance aux destinataires. Comme pour la manutention, les opérations d'acconage sont effectuées en vertu d'un contrat librement négocié et donnent lieu à une rémunération. Parmi les obligations générales aux quelles est astreint l'acconier, il y a lieu de noter qu'il doit veiller à⁵⁰ :

–Utilisation optimale des espaces portuaires.

–Preuve de plus grande diligence pour assurer la garde et la conservation de la marchandise qui se trouve sous sa garde.

–Amélioration de capacité de transfert de la marchandise.

–Traitement du trafic des marchandises dangereuses dans le strict respect de la réglementation nationale et internationale en vigueur.

1.4. Conteneurisation

En 1960, la rotation d'un cargo de ligne de 10.000 tonnes de capacité, déployée sur le trajet Europe-Japon-Europe, prenait cinq mois, près de la moitié du temps était passée au port, avec des escales atteignant parfois quatre ou cinq jours. En 2000, un grand porte-conteneurs offre une capacité de 60.000 tonnes et boucle le même trajet à 36 heures⁵¹.

L'automatisation a fait son chemin : le cargo fonctionnait avec un équipage de 35 hommes les portes conteneurs n'ont plus besoin que d'une quinzaine de marins pour naviguer plus rapide, plus surs, plus performant, les transports maritimes sont aussi moins coûteux.

Un port moderne est un ensemble de terminaux spécialisés, les plus grands jouer 14 rôles de plate-forme de concentration éclatement de dimension continentale.

Les dix premiers ports marchands à conteneur dans le monde sont classés en 2020 comme suit⁵² :

1. Shanghai : 43,5 M EVP (0 % d'évolution annuelle par rapport à 2019)

⁵⁰ Article 920 du code maritime consulté le 14/05/2022

⁵¹ <https://www.lfc-conseil.fr/classement-des-plus-grands-ports-a-conteneurs-mondiaux-et-europeens-en-2020/> consulté le 09/06/2022.

⁵² <https://www.lfc-conseil.fr/classement-des-plus-grands-ports-a-conteneurs-mondiaux-et-europeens-en-2020/> consulté le 13/05/2022

2. Singapour : 36,9 M EVP (-1 % d'évolution annuelle par rapport à 2019)
3. Ningbo : 28,7 M EVP (+4 % d'évolution annuelle par rapport à 2019)
4. Shenzhen : 26,5 M EVP (+3 % d'évolution annuelle par rapport à 2019)
5. Guangzhou : 23,2 M EVP (+1 % d'évolution annuelle par rapport à 2019)
6. Qingdao : 22 M EVP (+5 % d'évolution annuelle par rapport à 2019)
7. Busan : 21,6 M EVP (-1 % d'évolution annuelle par rapport à 2019)
8. Tianjin : 18,35 M EVP (+6 % d'évolution annuelle par rapport à 2019)
9. Hongkong : 18 M EVP (-2 % d'évolution annuelle par rapport à 2019)
10. Rotterdam : 14,5 M EVP (-3 % d'évolution annuelle par rapport à 2019)

Il y a aussi des ports principaux, Los Angeles, Rotterdam; Hongkong... les hubs les plus importants, on trouve : Algésiras (Espagne), Gioia auro (Italie), Kingston (Jamaïque)...

Toute l'organisation portuaire est donc très hiérarchisée et repose autant sur un petit nombre de grands ports mondiaux que sur un nombre plus important de ports moyens.

2. Les intervenants dans un port

Toute opération commerciale, quelle que soit sa nature à l'importation ou à l'exportation, fait appel à divers intervenants. Pour assurer cette opération commerciale, nous jugeons utile de déterminer les différents intervenants et leurs rôles.

2.1. L'importateur et le transitaire

2.1.1. L'importateur

C'est un commerçant qui achète et vend sous son propre nom les produits de l'exportation. Sa fonction consiste à commander, stocker et redistribuer ; l'importateur est rémunéré par une marge sur les ventes.⁵³

Il peut être un importateur exécutif, le contrat d'exclusivité qui le lie à l'exportateur lui impose des obligations d'information et de service (quota de vente, action de

⁵³ Corrine Pasco, commerce international. Edition Dunod. Paris 1999 page 33.

communication l'exportateur retrouve la maîtrise de la avec le marché, ...etc.) dans ces condition communication⁵⁴.

2.1.2. Le transitaire

Le transitaire est considéré comme l'un des principaux auxiliaires des transports, il intervient en amont et en aval des chaînes de production, il peut être également, commissionnaire en douane, préposer des compagnies d'assurance, transporteur, déménageur, surveillant maritime... etc. Dans le monde, il existe plusieurs types de transitaire avec des statuts juridiques différents : le commissionnaire de transport, le mandataire et le commissionnaire en douane.

Le transitaire est chargé de :

- Conseiller son client de la meilleure façon d'organiser le transport.
- Le renseigner sur les formalités exigées par la douane, les banques, les assurances, les consignataires et le port.
- Lui assurer les formalités de douane.
- Réceptionner les marchandises au port, et en cas de manquant ou d'avaries préserver les droits de recourt de son client contre les transporteurs.
- S'engager personnellement à faire parvenir les marchandises à destination et dans l'Etat dans lequel lui ont été confiées⁵⁵.

2.2. Le consignataire, l'assureur et la banque

2.2.1. Le consignataire

L'agent consignataire est le mandataire du navire ; ce dernier est celui auquel appartient juridiquement le navire. On distingue deux catégories de consignataire : le consignataire du navire et le consignataire de la marchandise. Le consignataire est chargé de⁵⁶ :

- Connaître la façon la plus précise possible L'ETA (Estimated Time Of Arrival) du navire.
 - Maintenir les contrats nécessaires avec les transitaires, l'autoritaire portuaire et les
-

⁵⁴ Corrine Pasco, Op-Cit, p33.

⁵⁵ Mohamed El- kamel el-Khalifa, guide des transports internationaux des marchandises. Edition Dahleb, Paris 1994, p87.

⁵⁶ BOUKHATMI F. « Le partenariat public privé » colloque international », 2009, Oran.

manutentionnaires.

- Représenter le navire au niveau de la conférence de placement du navire et autres institutions.
- Commander pour le compte de son client les travaux de manutention payer et contrôler les factures des fournisseurs du navire (avitaillement, port... etc.) -Etablir les comptes d'escale du navire.
- Signer les connaissements ainsi que les manifestes.
- Faire éventuellement des réserves nécessaires et faire diligence pour préserver les droits de l'armateur.
- Encaisser les frets à l'embarquement et au débarquement pour le compte de l'armateur.

2.2.2. L'assureur et la banque

2.2.2.1. L'assureur

L'assureur doit être informé d'un certain nombre de renseignements pour apprécier les risques en fonction de la couverture demandée.

Les renseignements qui doivent être fournis par l'assuré en matière d'assurance maritime sont relatifs à la nature de la marchandise, le mode d'embarquement, le nombre, le poids et les quantités expédiés des colis les caractéristiques du navire (nom, pavillons, ape...) la nature du contrat de transport maritime et la valeur d'assurance⁵⁷.

2.2.2.2. La banque

La domiciliation bancaire est une simple formalité administrative qui consiste à identifier, par immatriculation une transaction commerciale pour son suivi physique et financier, au regard des dispositions prévues par la réglementation du commerce extérieur et du change, ainsi la domiciliation bancaire est une obligation à toute opération de transaction commerciale⁵⁸.

2.3. L'administration des douanes

La douane est une institution étatique dont le premier rôle est le contrôle du commerce extérieur ainsi que les procédures visant le développement harmonieux de l'économie nationale.

⁵⁷ Guide de client port de Bejaia 2020.

⁵⁸ Guide de client édité par la direction marketing, port de Bejaia, 2020.

Le service des douanes est chargé de ⁵⁹:

- Vérifier les marchandises et les documents y afférent;
- Percevoir les droits et taxes;
- Relever et verbaliser les infractions ;
- Contrôler l'exécution des engagements et obligations ;
- Favoriser les échanges commerciaux.

Section 03 : Le cadre règlementaire et organisationnel du système portuaire en Algérie

Cette section sera consacrée à la présentation en premier lieu le cadre règlementaire et organisationnel des ports suivi par les différentes contraintes de développement de ce secteur ainsi que la politique de l'Etat algérien face aux défis d'une intégration mondiale, dans un système portuaire mondial qui est un support d'un développement économique international.

1. Cadre règlementaire et organisationnel

1.1. Cadre organisationnel portuaire en Algérie

L'évolution de l'organisation portuaire et la réglementation des ports autonomes sont due aux décrets suivants :

-N° 63-442 du 05 novembre 1963 définissant le régime spécial des ports autonomes.
-N° 63-443 du 09 novembre 1963 portant l'application du décret définissant les régimes spéciaux des ports autonomes. Pour mieux illustrer le système portuaire algérien, il a connu donc quatre phases depuis l'indépendance.

L'objectif des différentes restructurations est de donner aux ports leur vocation commerciale en remplacement de leur fonction militaire sous l'occupation française.

⁵⁹ Guide de client édité par la direction marketing, port de Bejaia, 2020.

Depuis l'indépendance à nos jours, l'étude et le développement des infrastructures portuaires sont assurés par le ministère des travaux publics.⁶⁰

1.1.1. Première phase 1962-1971

Cette phase est marquée par l'autonomie des trois grands ports (Alger, Oran et Annaba) et la concession des autres ports aux chambres de commerce de chaque Wilaya. La CNAN a été créée, dans cette phase pour mission d'assurer le remorquage dans les trois grands ports, tandis que les autres fonctions sont assurées par une autorité autonome à qui sont confiés ces ports.⁶¹

1.1.2. Deuxième phase 1971-1982

Durant cette phase, les ports algériens sont organisés autour des sociétés nationales spécialisées. Les entreprises portuaires voient intervenir trois types de sociétés spécialisées qui assurent des fonctions de manutention et acconage (SONAMA) et les fonctions de sécurité, police, pilotage construction, entretien et exploitation des installations par l'Office National des Ports (ONP) et enfin l'activité de remorquage attribuée à la CNAN.

Pendant cette période, le secteur était sous la tutelle de l'administration centrale⁶².

1.1.3. Troisième phase 1982-1998

Elle est inscrite dans le cadre de la politique de restructuration des entreprises et obéit scrupuleusement aux objectifs qui l'ont régie, elle est caractérisée par le slogan « mettre un terme à la rupture de la chaîne de transport ». La réglementation a accordé l'autonomie de gestion des entreprises publiques économiques avec la création des EPE. Les entreprises portuaires ainsi créées des filiales d'une holding qui a repris les actions des fonds de participation de l'Etat.

Les EPE portuaires ainsi créées pour mission la gestion, l'exploitation et le développement des infrastructures et superstructures portuaires.⁶³

⁶⁰KHAYER. M et ZEROUKLANE. N : « la politique maritime algérienne après la libéralisation de commerce extérieur », mémoire online, option science économique, université de Bejaia, 2008, consulté le 04/05/2022.

⁶¹MERZOUG Slimane, « étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie », thèse en doctorat, option Gestion du Développement, université de Bejaia, 2014, p 207.

⁶²Idem, p 208.

⁶³ Ibid.

1.1.4. Quatrième phase depuis 1998 à nos jours

Sur le plan réglementaire et organisationnel, le système portuaire algérien a connu des réformes à partir de 1998, parmi les motivations de ces réformes, on trouve :

- L'inadaptation des infrastructures et équipements existants.
- La concentration de la gestion de l'ensemble des activités portuaires (puissance publique et activités commerciales) au sein d'une seule entreprise publique autonome.
- Le monopole total des activités portuaires, ce qui se répercute négativement sur la qualité et le prix des services.

Par conséquent, les ports engendrant des surestaries résultant des lenteurs dans le traitement des navires et des conteneurs, ainsi qu'une insatisfaction de la clientèle⁶⁴.

1.2. Le cadre réglementaire de transport maritime en Algérie

L'Algérie a ratifié dès son indépendance plusieurs conventions internationales relatives au transport maritime, pour augmenter sa participation dans le commerce international. L'acquisition d'une flotte marine dès 1963 oblige l'Algérie, à se conformer au droit international et de préserver la sécurité et la protection de son environnement marin. L'adhésion de l'Algérie aux normes internationales s'est faite aussi bien sur le volet qui concerne la sécurité maritime et la compétitivité de secteur maritime algérien.

1.2.1. Convention de Bruxelles

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord, certaines règles uniformes en matière de droit de transport maritime, plusieurs pays par le billet de leurs présidents respectif ont décidé de conclure une convention dans la ville de Bruxelles⁶⁵.

1.2.1.1. Convention originelle

Signée à Bruxelles le 25 août 1924 et entrée en vigueur le 2 juin 1931, désignée parfois improprement par l'expression de « règle de la Haye » la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement. L'Algérie et la sont liés par le texte de cette convention a un nombre de 376 pays. Cette convention est indiquée

29 MERZOUG Slimane. Op.Cit, p209.

⁶⁵ « Convention de Bruxelles », 25/08/1924.

dans le sens de la responsabilité dont obligation faite au transporteur maritime, d'assurer la navigabilité du navire-transporteur avec diligence⁶⁶.

1.2.1.2. Le protocole modificatif de 23 février 1968

La convention de Bruxelles a subi de nombreuses modifications par le protocole du 23 février 1968, qui fût signée par 22 Etats, dit parfois «règles de VISBY », elle est entrée en application le 23 juin 1977. Il a pour objet de modifier les articles 3 et 4 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924, et d'ajouter un article 6 bis à l'article 3, ainsi qu'un article 4 bis à ladite convention. Les règles de VISBY indiquent qu'il n'y a pas lieu de tenir compte de la nationalité du navire ni celle du transporteur, du chargeur, de destinataire, ou de tout autre personne intéressée⁶⁷.

1.2.1.3. Le protocole modificatif de 21 décembre 1979

Aux termes d'un second protocole modificatif signé à Bruxelles le 21/12/1979, applicable exclusivement à la version de la convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968, le Droit de Tirage Spécial (DTS) est substitué en tant qu'unité de compte à la livre sterling or et à toute autre monnaie référencée par rapport à l'or. Après cette modification, l'indemnisation est passée à 666,66 DTS par colis et 2 DTS par kilo⁶⁸.

1.2.2. La convention de berne

La Convention de Berne, conclue aux transports ferroviaires internationaux, est la plus ancienne, ayant été signée pour la première fois à Berne le 14 octobre 1890 et entrée en vigueur le 1er janvier 1893. Dès l'origine, sa révision périodique a été prévue afin de tenir compte de l'évolution des techniques et de remédier aux lacunes ou imperfection du texte qui se révélerait à l'usage.

Les travaux de la 8ième conférence de révision ont abouti à la signature à Berne, le 9 mai 1980, d'une nouvelle convention relatives aux transports ferroviaires internationaux, (COTIF). Est entrée en vigueur le 1er mai 1985 et a été publiée le 3 septembre 1987. L'Algérie a déposé son instrument de ratification et d'adhésion parmi les 41 pays signataires de cette convention⁶⁹.

⁶⁶ MARCQ Jean-Patrick : « risques et assurances transport et logistique », 2eme édition. France, 2011, p 101.

⁶⁷ « Convention de Bruxelles », modifiée en 1968.

⁶⁸ Idem.

⁶⁹ Journal officiel de la république algérienne n°376, 13/02013, p 04, consulté le 03/06/2022

1.2.3. L'ouverture du secteur portuaire et maritime consacrée par le nouveau code maritime algérien (CMA)

L'avènement d'un nouveau code maritime était à cette époque un événement, et d'autant plus, en la circonstance, qu'il s'agissait d'une codification entreprise par l'un des pays leaders du tiers monde. Cette codification répondait à une nécessité évidente : l'économie algérienne dépendait de son commerce extérieur et celui-ci s'effectuait par voie maritime.

Avec la chute du mur de Berlin, la fin du monopole, et intervention du Fond Monétaire International (FMI), le législateur algérien a vu la nécessité de modifier quelques dispositions du CMA afin de le mettre en harmonie avec la réalité économique. (Loi n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime). Cette modification a touché le navire, sa nationalité et l'exploitation commerciale de celui-ci, la libéralisation des transports maritimes, régime de responsabilité du transporteur. Ce nouveau code a apporté une révolution dans le domaine de l'exploitation portuaire, en ouvrant les activités de manutention et d'acconage au privé.

Dans le domaine portuaire, le nouveau code sépare entre les activités de service public et celles à caractère commerciale. Les missions de service public selon la présence loi seront du ressort des autorités portuaire régionales au nombre de trois (Est, centre et Ouest), en remplant des entreprises portuaire actuelles.

En effet, la mission de ces autorités portuaires est : entretien et développement des infrastructures et superstructures, la promotion et le développement de l'activité commerciale et en plus de la gestion rationnelle de l'espace portuaire, ces autorités veilleront à la sécurité et à la production de l'environnement. Cependant, la mise en place de ces autorités portuaires n'est pas encore mise en œuvre⁷⁰.

2. Programme national et politique portuaire adaptée par l'Etat algérien face au secteur maritime et portuaire

Le transport représente un des piliers fondamentaux du développement durable et de la prospérité de tout pays. Des systèmes de transport efficaces et des réseaux modernes

⁷⁰www.ictc-ghazaouet.com, Neffous Mohamed Mankour : « le nouveau code maritime algérien », 1976, p 08, consulté le 30/06/2022

sont donc une nécessité pour le développement économique, le bien-être social, la production à grande échelle, et la préservation de l'environnement⁷¹.

Après avoir pris conscience de l'importance du TM, l'État algérien a mis à niveau le plan de modernisation de ses ports, en lançant une série d'actions et de projets.

Le pouvoir public compte privatiser toutes les activités commerciales (manutention, remorquage, etc.), tout en continuant d'assurer le service public (capitainerie, pilotage, etc.) tandis que le domaine public portuaire devrait faire l'objet de concessions.

L'État algérien désengage de plus en plus financièrement en encourageant le financement privé des infrastructures portuaires.

La formule la plus utilisée est généralement celle du partenariat public privé (PPP). Cette technique est devenue la règle dans de nombreux pays.

L'Etat algérien prévoit une enveloppe financière de l'ordre de 3 milliards de dollars pour matérialiser une stratégie de développement maritime⁷². Dans ce cadre, un plan national de transport 2011/2030 établi par le ministre de tutelle, un certain nombre d'axes prioritaires sont définis et sont résumés dans ce qui suit⁷³

2.1. Renforcer les fonctions régaliennes

Il s'agissait ici de la :

- Refonte du code maritime de 1998 et dissolution de la Sogeports ;
- Mise en place d'une autorité portuaire de tutelle chargée de la politique portuaire et de la coordination des actions ;
- Formation du personnel
- Révision du cadre réglementaire et organisationnel relatif au control des navires ;
- Améliorer les conditions de certification des organismes privés chargés des inspections des navires ;
- Définir les missions des autorités portuaires.

⁷¹ [Http://www.andi.dz/index.php/fr/secteur-de-transport](http://www.andi.dz/index.php/fr/secteur-de-transport), consulté le 03/06/2022.

⁷² [Http://www.djazairess.com](http://www.djazairess.com), consulté le 03/06/2022.

⁷³ MERZOUG Slimane, « étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie », thèse en doctorat, option Gestion du Développement, université de Bejaïa, 2014, p220.

2.2. Les actions ciblées d'investissement

On distingue les actions suivantes :

- Mise en concession diverses activités portuaires au profil des armateurs ;
- Réalisation des pénétrantes routières et ferroviaires.

2.3. Régulation économiques et techniques et développement de concurrence

Il consiste ici de :

- Révision des procédures de contrôle et d'inspection ;
- Réglementer l'accès aux professions ;
- Réglementer le processus de concession ;
- Créer un système d'incitation fiscale ;
- Faire sortir le pavillon national de la liste grise.

3. Obstacles au développement de secteur du transport maritime en Algérie

L'évolution très rapide des échanges a démontré la difficulté de l'outil portuaire à faire face à la nouvelle situation économique du pays et à s'adapter aux nouvelles exigences du commerce maritime international dictées par la mondialisation. Cette faiblesse ne se limite pas à une seule contrainte, mais à diverses insuffisances à différents niveaux qui seront résumés dans ce qui suit :

3.1. Infrastructure portuaire inadaptée

Les ports algériens sont des ports de la première génération. Ils ont été construits au début de la colonisation française et ils ont gardé le même aspect, dont ils n'offrent que de faibles tirants d'eau, alors, de faibles remorqueurs qui ont une faible capacité ainsi que des espaces d'entreposage réduits et étroits, ne pouvant convenir aux exigences des navires des générations récentes. De ce fait, ils ne peuvent recevoir que des navires de petites tailles, inférieur à 20 000 tonnes de port en lourd. Seuls les bateaux contenant jusqu'à 400 conteneurs sont en mesure d'y entrer. Cette situation se pose en termes de contraintes sévères au déroulement des échanges maritimes.

Signalons, Alger, le plus grand port de marchandises diverses du pays ne peut pas recevoir un 1200 EVP de première génération, à cause des limites imposées par le linéaire de quai (300 mètres maximum) et le tirant d'eau (environ 11,5 mètres). Seul DjenDjen, qui

est une réalisation neuve eu égard à son éléction comme nouveau hub à conteneurs, possède un quai de 18 mètres de profondeur. Dans l'ensemble, les autres ports, excepté ceux à hydrocarbures, n'atteignent que 12 mètres de tirant d'eau⁷⁴.

3.2. Plateforme logistique et faible taux de conteneurisation

La faiblesse de sommes colossales en matière d'investissement empêche l'expédition en masse des conteneurs en Algérie. Les porte-conteneurs de grande taille ne pouvant accéder dans les ports algériens, les circuits s'organisent à partir des plateformes intermédiaires extérieures que sont les ports d'éclatement (ou hubs de transbordement) comme Algésiras et Valence (Espagne), Cagliari (Italie) et Marsaxlokk (Malte)...etc. L'Algérie est desservie à partir de ces hubs par feeders avec des navires de petite taille ayant une capacité de 300 à 800 conteneurs. La situation de la conteneurisation en Algérie au sein du Maghreb est faible par rapport au Maroc malgré la situation excentrique de celui-ci, grâce à sa politique d'anticipation basée sur des réformes portuaires importantes⁷⁵.

3.3. Un sous-équipement flagrant

La réalisation de trois terminaux à conteneurs dans les années 1990 à Alger, Annaba et Oran n'a guère amélioré la situation de la gestion du conteneur au niveau de ces ports. Ces espaces sont considérés beaucoup plus comme des parcs à conteneurs que comme des terminaux, au sens normatif du terme. Dotés des équipements inadaptés de simples stackers utilisés ailleurs surtout pour charger les wagons, ne possèdent aucun portique de quai pour le traitement des navires à des cadences normatives ni aucun portique de parc pour le stockage en gerbage.

À titre d'exemple, la desserte du port d'Alger est toujours assurée par de petits feeders, comme avant la réalisation du terminal. L'entreposage est réalisé sur des rangées de deux lignes, ne dépassant pas des hauteurs de trois niveaux. L'espace entre deux rangées est d'environ 12 mètres, équivalent aux intervalles nécessaires aux mouvements des engins de manutention. En comparaison, un terminal doté d'équipements adéquats exploite rationnellement les espaces, en assure un entreposage avec des rangées constituées de 6 lignes et des hauteurs de 6 niveaux, avec intervalles entre les rangées de 4 à 6 mètres

⁷⁴ SETI Mohamed, MOHAMED-CHERIF Fatima-Zohra et DUCRUET César : « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », Revue géographique des pays méditerranéens n°116, 2011, p 87.

⁷⁵ Idem.

maximum. Ce qui permet de stocker plus.

Les rendements des équipements de déchargement et de stockage des céréales se situent en dessous de 200 tonnes à l'heure, par rapport aux 1000 à 1500 tonnes permises par des équipements modernes. Les silos en place sont anciens ; même les plus récents n'ont pas été conçus pour atteindre des rendements normatifs. Ce sous-équipement oblige les armateurs à recourir au conditionnement en sacs (palette) au lieu du vrac le plus économique⁷⁶.

3.4. La gestion des ports

Les ports algériens sont érigés en entreprises portuaires lors de la restructuration de 1982. Dix ans après (1992), une ordonnance leur accorde un statut de SPA (Société par Actions), leur accordant une large autonomie. Ces derniers cumulent les missions de service public avec les activités commerciales, alors que le code maritime voté par l'APN (l'Assemblée Populaire Nationale) en 1998, réside dans la séparation entre les activités à caractère commerciale et les activités à caractère régaliennes. Il a également introduit le droit à toute personne physique ou morale d'exercer dans ce nouveau cadre les métiers d'acconage, de manutention et de remorquage. Face aux difficultés générales que connaît le secteur portuaire algérien, l'Etat a décidé de réagir en proposant une réforme du modèle de gestion portuaire afin d'encourager les investisseurs privés nationaux et étrangers à investir dans les ports. Par conséquent, le Décret d'avril 2006 est venu pour donner plus de clarification en matière d'ouverture du système portuaire, en autorisant l'entrée des opérateurs étrangers dans le cadre des jointes ventures.

C'est ainsi que deux opérateurs étrangers sont associés dans la gestion des terminaux à conteneurs à Bejaia avec Port of Singapore Authority (PSA), à Alger et à Djendjen avec DPW. Malgré les différents textes relatifs à la démonopolisation, ce phénomène particulier persiste. De ce fait, les entreprises portuaires se dégagent impunément de tout exercice de régulation, car intéressées en premier lieu par le maintien du monopole des activités commerciales⁷⁷.

⁷⁶ SETI Mohamed, MOHAMED-CHERIF Fatima-Zohra et DUCRUET César, op.cit. p27.

⁷⁷ <https://doi.org/10.4000/mediterranee.5410> les ports algériens dans la mondialisation : fin du paradoxe ? Consulté le 14/05/2022.

3.3.5. Insuffisance en espaces portuaires

Parmi les nombreuses particularités des ports algériens, celle de leur étroitesse au sein des organismes urbains est des plus significatives. En Algérie, les terminaux portuaires restent soumis à un enclavement urbain qui bloque au demeurant toute possibilité d'extension, réduisant même la fonctionnalité des abords portuaires. Les autorités portuaires et municipales luttent souvent pour un même territoire, résultant parfois en une hiérarchisation ostentatoire des priorités.

À titre de comparaison, Abidjan, port de l'Afrique de l'ouest qui s'étale sur 1 000 ha, s'est engagé dans une opération d'extension et de modernisation de ses capacités. En conséquence les réserves foncières du seul terminal à conteneurs seront augmentées de 2000 ha. Il en va de même à Tanger Med qui, en plus de ses 1000 ha, en mobilise actuellement 5000 supplémentaires dans un rayon de 80 km du complexe portuaire où seront développés de manière progressive des parcs industriels modernes, intégrés au port. En comparaison, l'espace de Bellara (nouveau port de Djen Djen) limité à 60 ha, peut paraître dérisoire.

3.5. Les infrastructures routières et ferroviaires

Le secteur portuaire est mal connecté aux autres modes de transport. Le sous-développement portuaire dénote le manque d'infrastructures routières efficaces et d'un réseau ferroviaire adéquat au sein des wilayas où se trouve les ports algériens, celui-ci est saturé particulièrement à l'approche des ports ce qui entrave des difficultés d'acheminer les marchandises qui arrive aux ports⁷⁸.

3.6. Atonie du système portuaire algérien

Il apparaît clairement, vu la situation actuelle que vit le TMM, que l'Algérie a concentré ses investissements dans les ports pétroliers, Les ports polyfonctionnels accusent un retard important confrontés aux infrastructures vétustes et sont considérés comme des ports de la première génération, et aucun port algérien comme étant d'importance internationale à l'exception des ports pétroliers. En outre, le pavillon national couvre moins de 2% des échanges extérieurs par voie maritime sachant 95% des échanges commerciaux

⁷⁸ <https://doi.org/10.4000/mediterranee.5410>, les ports algérien dans la mondialisation : fin du paradoxe ?consulté le 14/05/2022.

de pays se font par voie maritime⁷⁹, d'autre part, le tonnage traité par les ports algérien est dominé par les exportations des hydrocarbures tandis que, les exportations hors hydrocarbures reste toujours marginales.

4. Perspectives et projets de développement du TMM en Algérie

Un grand nombre de projets ont été réalisés où sont en phase de réalisation, afin de rendre le système portuaire plus performant.

4.1. Extension des ports en Algérie

Poursuite des travaux engagés actuellement au niveau de certains ports (réhabilitation et modernisation pour certains et extensions pour d'autres) avec comme objectif l'augmentation et adaptation des capacités d'accueil et de traitement des navires (Alger, Oran, Arzew, Djen-Djen, Bejaia, Annaba, Ténès ...), avec l'implication directe de ces entreprises portuaires dans le financement de ces investissements ;

Concrétisation des opérations de partenariats engagées à l'exemple du Guichet Unique Electronique entre les ports d'Alger, Skikda et Oran avec World, de la réalisation d'une infrastructure portuaire entre le port d'Arzew et la Société turque de Sidérurgie Tosyalie⁸⁰.

4.2. La création d'une entreprise de modernisation des grands navires en Algérie en partenariat avec des sociétés étrangères disposant d'une expérience requise

Les Compagnies de transport maritime des marchandises CNAN-Nord et CNAN-Med, filiales du Groupe public de transport maritime, prévoient de créer des joint-ventures avec des compagnies maritimes étrangères. Dans cette perspective, les sociétés étrangères peuvent apporter leur expérience à ces futures sociétés mixtes en exploitant avec CNAN-Nord et CNAN-Med les nouveaux navires acquis ou à acquérir par ces deux compagnies nationales dans le but d'optimiser la gestion et l'exploitation de la flotte nationale.

Donc, l'enjeu principal de ces deux sociétés, "qui font face à des difficultés managériales", est d'assurer efficacement la gestion commerciale des navires et de les

⁷⁹ DJAMA Younes : « Entretien : TALAI Boudjemaâ, Ministre des Travaux Publics et des Transports, au Soir d'Algérie », www.mtp.gov.dz, consulté le 09/06/2022.

⁸⁰ Idem.

rentabiliser en se basant sur le transfert du savoir-faire des compagnies étrangères. L'autre objectif visé d'un tel partenariat est d'assurer également des formations spécialisées qui manquent avec acuité en Algérie.

En parallèle, le secteur prévoit de lancer de nouvelles formations dans les métiers maritimes. C'est dans ce cadre qu'une formation en Post-graduation spécialisée en shipping sera introduite à partir de la rentrée universitaire prochaine à l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) de Bousmail (Tipasa)⁸¹.

4.3. Le futur grand port commercial du centre

Un protocole d'accord (sur la base de la règle 51/49) portant réalisation du nouveau port commercial du Centre, qui sera implanté dans la localité côtière d'El Hamadania à Cherchell (wilaya de Tipaza), a été signé le 17 janvier 2016 à Alger entre le Groupe public national des services portuaire et deux compagnies chinoises qui sont : CSCEC (China State Construction Corporation) et CHEC (China Harbour Engineering Company). Cette infrastructure portuaire, destinée au transport de marchandises, est considérée parmi les plus grands projets en cours en Algérie, car devant constituer un pôle de développement économique d'importance, après son raccordement aux réseaux ferroviaire et aux autoroutes l'habilitant ainsi aux échanges commerciaux avec l'Afrique. Ce port de transbordement aura des capacités "énormes".

Ce port devrait augmenter les capacités portuaires actuelles de la région centre qui ne seront pas en mesure de faire face à la croissance du trafic prévu à l'horizon 2050. Il devra s'étendre sur une superficie de plus de 1.000 hectares, comme il sera doté de 3.360 mètres linéaires de quai pouvant accueillir des navires de grande taille. Par ailleurs, dans le cadre du renforcement des capacités du pavillon national de transport maritime de marchandises, une acquisition de 27 navires d'un montant global d'un milliard de dollars à l'horizon 2019. Ces acquisitions permettront ainsi, d'augmenter les capacités de couverture du transport des échanges commerciaux à 25%⁸².

4.4. L'ouverture d'une ligne maritime entre l'Algérie et l'Arabie Saoudite

Le lancement d'une étude pour l'ouverture d'une ligne maritime pour le transport de marchandises entre l'Algérie et l'Arabie Saoudite, qui a porté sur les voies et moyens

⁸¹ [Http://www.radioalgerie.dz](http://www.radioalgerie.dz), consulté le 03/06/2022

⁸² [Http://www.maghrebemergent.com](http://www.maghrebemergent.com), consulté le 03/06/2022

susceptibles de renforcer la coopération bilatérale notamment dans le secteur du transport maritime de marchandises et de voyageurs. A cet effet, les deux parties ont salué la mise en place d'un jumelage, premier du genre, entre le port d'Annaba et le port Eddamam, également, la nécessité de procéder à un échange d'expériences entre les deux pays dans les différents domaines des transports maritime. Des réformes ont été engagées par le gouvernement algérien visant à diversifier l'économie nationale et à encourager l'investissement national et étranger, mettant en exergue les efforts consentis, ces dernières années, par les autorités algériennes pour moderniser le secteur des transports en Algérie.

Par ailleurs, plusieurs accords dans le domaine du transport aérien et maritime seront signés entre l'Algérie et la Belgique, notamment entre le groupe des services portuaires (Serport) et le centre belge de formation des cadres dans les domaines portuaire et maritime, ainsi qu'entre la Société nationale du transport ferroviaire (SNTF) et la société belge des chemins de fer (SNCF), où il s'enquerra de l'expérience belge dans le domaine du contrôle maritime et ferroviaire⁸³.

4.5. Ouverture d'une ligne maritime Mostaganem-Marseille (France)

L'ouverture d'une nouvelle ligne maritime reliant Mostaganem (Algérie) l'Entreprise portuaire de Mostaganem (EPM) et Marseille (France), avec la possibilité d'autres dessertes les moyens de la compagnie française "Corsica LÍnea". La Compagnie nationale de navigation (CNAN), à travers sa filiale CNAN-Nord, et l'armateur français de transport maritime par conteneurs CMA-CGM ont signé récemment un protocole d'accord pour renforcer leur coopération.

En effet, ce protocole d'accord vise à renforcer les liens de coopération en matière d'échanges d'expérience entre les deux compagnies maritimes et s'inscrit dans le cadre de la mise à niveau du secteur du transport maritime de marchandises en Algérie. Donc, il s'agit d'une "coopération opérationnelle d'une ligne maritime commune reliant directement le Nord Europe et les ports d'Algérie". Le partage d'expertise entre CNAN-Nord et CMA-CGM en matière d'échange et de formation du personnel navigant et des cadres figure aussi parmi les objectifs de cet accord. Dans l'objectif de satisfaire la demande croissante en terme de transport maritime, un plan de développement du pavillon national prévoit l'acquisition de 25 navires dont 18 cargos pour CNAN Nord et sept (7) navires pour CNAN

⁸³[Http://www.aps.dz](http://www.aps.dz), consulté le 03/06/2022.

Med, l'autre filiale du groupe CNAN, et qui vise principalement à augmenter la part des armateurs nationaux à 30% du marché algérien de transport maritime de marchandises hors-hydrocarbures à l'horizon 2025 par l'utilisation d'une flotte adaptée, et ce, soit en propriété soit affrété⁸⁴.

4.6. Nouvelles mesures pour faciliter les exportations hors hydrocarbures

Les ports algériens ont traité, durant l'année 2015, 47 millions de tonnes de marchandises dont seulement 5 millions à l'export, d'où la nécessité d'équilibrer la balance en terme de tonnage entre l'import et l'export. Des nouvelles mesures seront appliquées dans les ports commerciaux pour faciliter le passage des marchandises et augmenter l'exportation hors hydrocarbures qui ne représente que 10% du volume global transitant par les ports. Il s'est donné pour objectif d'augmenter le volume de marchandises traité à l'export de 10% chaque année. Pour réaliser cet objectif, il faut :

- Réduire de 50% le temps du traitement et d'attente des bateaux en rade, qui coûtent énormément au Trésor public, à travers notamment la mise en place de guichets uniques dans toutes les enceintes portuaires ;
- Agir sur le coût du transport et de la logistique de la marchandise, dont il représente en Algérie 30% de la valeur du produit alors qu'ils varient, selon les normes internationales, entre 15 et 18%, et ce, afin de soutenir la compétitivité des produits nationaux dans les marchés internationaux.
- Chaque entreprise portuaire doit posséder son propre port sec afin d'assurer un acheminement rapide du port sec vers le port humide et vice-versa⁸⁵.

4.7. La reconstitution du pavillon national

La reconstitution et le développement du pavillon national passe par :

- La poursuite et l'accélération de la concrétisation du plan d'investissement visant à l'augmentation de la flotte marchande nationale à même d'assurer une couverture de nos échanges commerciaux maritimes à hauteur au moins de 30 %, actuellement assuré dans presque sa quasi-totalité par des compagnies étrangères ;
- L'incitation des opérateurs nationaux publics en vue de privilégier le recours au

⁸⁴ <http://www.aps.dz> consulté le 03/06/2022

⁸⁵ DJAMA Younes : « Entretien : TALAI Boudjemaâ, Ministre des Travaux Publics et des Transports, au Soir d'Algérie », www.mtp.gov.dz, consulté le 09/06/2022.

pavillon national (CNAN), en fonction de ses capacités, pour le transport de leurs marchandises ;

- La poursuite de la recherche d'opérateurs stratégiques en vue de la concrétisation de partenariats dans le domaine du transport maritime des marchandises. Ces actions devront être également accompagnées par :
- De plus grandes facilitations à l'armement national pour les affrètements de navires sur des périodes plus ou moins longues en vue de suppléer à ce manque de capacité dans l'attente de la concrétisation de son programme d'acquisition de nouveaux navires et en vue de relancer les services de lignes et de faire contrepoids aux armateurs étrangers ;
- D'autres mesures d'ordre organisationnel (reconfiguration du secteur maritime) et réglementaire comme le code maritime (chantier en cours), la réglementation des changes (à adapter aux spécificités du secteur), la fiscalité (armement national exclus du bénéfice de l'exonération de l'IBS pour les recettes réalisées à l'étranger) seront engagées⁸⁶.

4.8. Lancement des projets de liaison des ports aux autoroutes

Sept pénétrantes autoroutières reliant les ports à l'autoroute Est-Ouest sont en cours de réalisation. Il s'agit de Bejaïa (100 km), Djen-Djen (110 km), Skikda (31 km), Ténès (22 km/54 km), Oran (8/26 km), Mostaganem (66 km), Ghazaouet (13/41 km). Dans ce cadre, il reste : la pénétrante reliant le port d'Annaba à l'autoroute Est-Ouest (28 km), La pénétrante du port d'Arzew ; la pénétrante de Beni-Saf ; la desserte autoroutière le port de Cherchell à l'autoroute Est-Ouest⁸⁷.

4.9. Amélioration de la logistique en Algérie

La faible efficacité de la chaîne logistique est le principal obstacle à l'intégration commerciale dans le monde moderne. Dans les pays où les coûts logistiques sont élevés, ce n'est souvent pas la distance entre les partenaires commerciaux, mais la fiabilité de la chaîne logistique qui est le principal facteur de renchérissement de ces coûts, et l'Algérie pour améliorer la chaîne logistique à procéder :

- Création de nouvelles capacités de stockage et de distribution selon les normes admises ;
- L'émergence d'opérateurs logistiques et de transporteurs professionnels ;

⁸⁶ DJAMA Younes, op.cit.

⁸⁷ Idem

- Le renforcement du contrôle des activités de transport et de logistique.
- Acquisition de 25 navires de commerce et un navire à passagers en cours de réalisation ;
- Ratification d'un accord de partenariat pour la création d'un chantier de réparation, reconversion et construction navales au port d'Arzew entre l'Erenav et un groupe portugais;
- La modernisation des sites existants de l'Erenav (Alger-Oran et Bejaia) à travers des études élaborées par des bureaux d'études internationaux ;
- La modernisation des ports actuels par la réalisation de terminaux à conteneurs.

L'Algérie veut rattraper le retard des ports à marchandises diverses qui sont devenus un frein pour son économie maritime et assurer un développement portuaire sectoriel au profil des ports pétroliers, mais conscience de cette situation. Elle doit saisir sa chance avec des acteurs maritimes étrangers pour l'aider à décoller. Cette aide peut prendre la forme du partenariat. L'Algérie doit avoir une vision globale d'un transport maritime de bout en bout, ce qui conduit au développement intégré du transport dans les pays étrangers.

Conclusion

Après avoir éclairé tous les composants et les types des ports dans ce chapitre, et tous les opérations liés à une gestion portuaire, on peut conclure que la stratégie portuaire doit être à la hauteur des défis mondiaux, pour prendre place et pour s'intégrer dans un monde non stable, complexe et commun, et là où la richesse de l'un fait la pauvreté de l'autre.

L'Algérie a procédé au partenariat public privé portuaire après un retard important, mais sans doute, c'est une solution intéressante pour sortir du paradoxe portuaire algérien qui découle de la forte dépendance maritime de l'économie algérienne, d'une part, et de l'absence d'infrastructures portuaires modernes, d'autre part. Cette formule peut rendre au port sa véritable vocation, à savoir être le poumon économique du pays et contribuer à réduire le coût du transport tout en soulageant l'Etat d'une partie des charges financières.

Chapitre III

La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

Introduction

Bejaïa joua un grand rôle dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen. Grâce au dynamisme de son port, la sécurité de la région, la bonne politique et les avantages douaniers, Bougie a su attirer beaucoup de puissants marchands.

Pour déterminer la contribution du port de Bejaia au développement du commerce extérieur, nous allons consacrer ce chapitre à la présentation générale de l'EPB en exposant son historique, sa géographie et son évolution suivi de ses statuts, missions ses différents moyens et organisation, ensuite nous allons traiter le diagnostic de la gestion de l'EPB et enfin nous allons démontrer l'importance de la spécialisation du port de Bejaia par une étude statistique de marchandise et de ces investissements pour l'année 2021 on comparaison avec l'année 2020, et a partir des données précédentes on va établir des prévisions pour le volume du chiffre d'affaire et du trafic portuaire de l'année 2022.

Section 01 : Aperçu sur l'entreprise portuaire de Bejaia

Dans cette section, nous allons présenter l'EPB (historique, situation géographique, mission, activité, moyens et capacitéect), ainsi sa stratégie globale.

1. Historique du port de Bejaia

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

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

En exécution des lois n° 88.01, 88.03 et 88.04 du 02 Janvier 1988 s'inscrivant dans le cadre des réformes économiques et portant sur l'autonomie des entreprises, et suivant les prescriptions des décrets n°88.101 du 16 Mai 1988, n°88.199 du 21 Juin 1988 et n°88.177 du 28 Septembre 1988, l'Entreprise Portuaire de Bejaia ; entreprise socialiste ; est transformée en Entreprise Publique Economique, Société par Actions (EPE-SPA) depuis

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

le 15 Février 1989, son capital social fut fixé à Dix millions (10.000.000) de dinars algérien, actuellement, il a été augmenté à 3.500.000.000 de DA.⁸⁸

2. La situation géographique de l'entreprise portuaire de Bejaia

Le port de Bejaia jouit d'une situation géographique idéal, il se trouve à seulement 5Km d'un aéroport international, la gare ferroviaire est localisée dans le même site que le port. Il est situé sur l'attitude nord 36°45' 24'' et la longitude de 05° 05'50'.

Le port de Bejaia est situé sur la cote de l'Algérie le long de la baie de Bejaia, il est limité par la mer méditerranée à l'est et au sud, par le cap carbone à l'ouest et la ville de Bejaia au nord, à savoir l'avenue des frères Armani et la route nationale N° 9. Le port s'étend jusqu'à bougie plage.⁸⁹

3. Le plan directeur du port

Le plan directeur du port se constitue de deux importants axes : accès du port et bassin du port.

3.1. Accès du port

Le Port de Bejaia est accessible par un chenal extérieur large de 320 m et dragué à 13,50 m. Les navires de marchandises générales accèdent aux bassins du vieux port et de l'arrière port par le biais de deux passes, respectivement la passe Abdelkader, large de 110 m et draguée à 12 m et la passe de la Casbah (entre le vieux port et l'arrière port), large de 125 m et draguée à 12 m.

3.2. Le bassin du port

Le port est composé de trois bassins :

– Bassin de l'Avant-Port : sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10,5 m et 13,5 m. Disposant d'installations spécialisées, l'avant-port est destiné à traiter les navires pétroliers.

⁸⁸ www.portdebejaia.dz consulté le 25/05/2022.

⁸⁹ Idem.

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

- Bassin du Vieux Port : sa superficie est de 25 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 8 et 9 m.
- Bassin de l'Arrière Port : Sa superficie est de 55 hectares et ses profondeurs varient entre 10,5 m et 12 m.⁹⁰

4. Le Statuts de L'EPB

Les statuts de l'entreprise portuaire de Bejaia sont régis par des dispositions de décret N° 99.199 du 18/08/99 publié au journal officiel N° 57 du 22/08/99 qui stipule dans l'article 2 « l'autorité portuaire, telle que nommée par les dispositions de l'ordonnance suscitée, est un établissement public à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Elle est régie par les règles applicable à l'administration dans ses rapports avec l'état et répété commerçante dans ses relations avec les tiers »⁹¹

5. Les missions et activités de l'EPB

L'entreprise portuaire de Bejaia regroupe un certain nombre de missions et capacités dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays, la gestion, l'exportation et le développement du port.⁹²

5.1. Les missions de l'entreprise

L'entreprise portuaire de Bejaia a pour missions :⁹³

- Organisation de l'accueil des navires
- Aide à la navigation (Pilotage des navires)
- Activité d'acconage (entreposage et livraison des marchandises à l'import et l'export).
- Transit des passagers et de leurs véhicules.
- Gestion et développement du domaine portuaire.
- Prise en charge des cargaisons à l'embarquement / débarquement et pré-évacuation.

⁹⁰ www.portdebejaia.dz consulté le 25/05/2022

⁹¹ Article du journal officiel N° 99-199

⁹² Document interne de l'EPB

⁹³ Idem

- Gérer les systèmes de management de la qualité, de l'environnement, de la santé et sécurité.⁹⁴

5.2. Les activités de l'entreprise

Les principales activités de l'entreprise sont :

5.2.1. 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.

A. 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.

B. 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.

C. Le lamanage

Il consiste à amarrer ou désamarrer le navire de son poste d'accostage.

D. 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.

⁹⁴ Document interne de l'EPB.

6. Les moyens et capacité de l'EPB

Le port de Bejaia est doté de nombreuse, infrastructures, superstructures et équipements permettant à l'entreprise portuaire d'effectuer ces prestation de services et d'accomplir ces missions.⁹⁵

6.1. Les infrastructures

C'est l'ensemble des sols, des aménagements et des bassins destinés à faciliter le trafic maritime.

6.1.1. Les sols

On distingue :

A. Les quais

Sont des ouvrages de maçonneries dans un port à aménager des bollards qui se ramarrer les navires, les quais servent également à l'embarquement et au débarquement.

Le port de Bejaia dispose de (09) quais partagés à (25) postes à quai mais trois quais parmi les autres sont immobilisés en raison de leurs états de dégradation.

B. Les jetées

Les jetées ce sont les constructions qui s'avancent sans la mer, destinée à limiter chenal d'accès à un port, diriger le courant, à permettre l'accostage des navires.

Le port de Bejaia doté de quatre jetées :

- Jetée Est, d'une longueur de 650 mètre.
- Jetée Sud, d'une longueur de 450 mètre.
- Jetée du large, d'une longueur de 1500 mètre.
- Jetés de fermeture, d'une longueur de 880 mètre.

C. Les terre-pleins

C'est une surface pleine, qu'est généralement soutenue par les blocs en maçonnerie, au port de Bejaia cette surface est très importante et évaluée à 428 500 M² dont 411 000 M² surface non couverte de 17 500 M² surface couverte ou aménagées.

⁹⁵ Rapport de gestion et d'administration 2020/2021

6.2. Les aménagements et les installations spécialisés de l'EPB

Regroupent les terminaux et les hangars où stocker et entreposer les marchandises débarquées dans le but de les garder et les protéger de la dégradation pour les servir aux clients par la suite. On trouve :⁹⁶

A. Terminal à conteneurs

Géré par la filiale Bejaia Méditerranéen terminal (BMT) issue d'une joint-venture entre l'EPB et le Singapourien PORTEK, ce terminal possède une capacité annuelle de 250 000 EVP (équivalent vingt pieds). Entièrement informatisé, ce terminale est doté de deux portiques de quai de 65 tonnes de capacités de lavage pour opérations de chargement et de déchargement des conteneur et de cinq unités de portiques sur pneu (RTG) pour les opérations d'entreposage et de gerbage. Il dispose également de douze unités de remorques et de quatre stackers.

B. Terminal a bois

Le terminal dispose de sa propre surface d'entreposage ainsi que d'un guichet unique. Il est doté d'équipements performants et parfaitement adaptés à ce type de marchandise. Les nouvelles grues à palonniers, permettent de traiter dix fardeaux en même temps et de réduire la durée de séjour à quai des navires, tout en réduisant le risque d'endommagement de la marchandise.

L'EPB de cette manière, a consolidé sa part de marché et sa position de leader sur le produit Bois et offre un service de meilleure qualité à sa clientèle, qui compte d'importantes entreprises du Bâtiment et Travaux Publics, très exigeantes et pointilleuses en matière de qualité de service.

C. Un centre de Transit des Marchandises Dangereuses

Unique en Algérie, le CTMD est dédié au stockage, dans les meilleures conditions de sécurité, de toutes les marchandises classées dangereuses. D'une surface de 7000 m² dont 1440 m² couverte.

⁹⁶ www.portdebejaia.dz

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

D. Terminal céréalier

L'EPB, occupant la première position pour ce qui est du trafic céréalier, l'activité est dotée d'équipements les plus performants sur le marché ; qui ont fait que les rendements de la manipulation des céréales sont passés de 50T/heure à 750T/heure. L'EPB peut ainsi traiter de gros céréaliers de 60.000 tonnes.

E. Terminal pétrolier

Il est caractérisé par :

- 770 ml de quai avec 03 postes à quai spécialisés
- Emplacement : Avant-Port
- Tirant d'eau maximum autorisé : 13,50 m
- Capacité de chargement : 16,8 millions de tonnes
- Une station SPM/ sea-line pour le chargement des navires de grande capacité entre 80.000 DWT et 320.000 DWT avec un débit de 10.000 m³ / heure.

F. Terminal roulier

Il permet la réception des matériels roulants (Véhicules touristiques, utilitaires et de transport public, engins de Travaux publics, Engins d'exploitation ferroviaires...).

G. Une gare maritime

Dans l'objectif de développer le trafic passagers, une nouvelle infrastructure spécialement dédiée pour l'accueil et le transit des passagers dans les meilleures conditions, a été conçue.

Ce nouveau terminal à passagers répond aux normes internationales d'accueil et de transit des voyageurs et des véhicules et s'inscrit dans l'optique de modernisation des infrastructures pour offrir les meilleures prestations aux usagers.

Prenant pied à la fois sur la façade maritime et sur la zone urbaine, ce nouveau terminal à passagers s'étale sur une superficie de 34.145 m² et il est construit sur deux sites:

- Le bloc de débarquement à partir du bateau, situé dans l'enceinte du port en R + 3
- Le bâtiment d'embarquement, situé à l'extérieur du port, en R+4.

Les deux blocs sont reliés par deux passerelles fixes.

6.3. Les superstructures

C'est l'ensemble des moyens nécessaire pour le bon fonctionnement des infrastructures. Le port de Bejaia a comme superstructures le réseau suivant :⁹⁷

- **Réseau d'eau potable :** Ce réseau est alimenté par un château d'eau de l'EDIMIA et sa canalisation tous les 100 mètres le long du quai.
- **Réseau d'incendie :** Destiné pour la prévention de sécurité contre les incendies qui peuvent se produire dans les différentes infrastructures.
- **Réseau d'électricité :** Le réseau d'électricité est relié par cinq postes de transformation, leur capacité varie entre 100 à 250 KVA.

7. La stratégie globale de l'entreprise portuaire de Bejaia

7.1. La stratégie de l'entreprise portuaire de Bejaia doit être à la fois adaptée au marché qu'elle vise ainsi qu'aux objectifs préalablement fixer par l'entreprise.⁹⁸

7.2. Axe stratégiques

L'immense de la réforme du système portuaire consacrant la séparation des entités commerciale « Manutention-Acconage et Remorquage » de l'autorité portuaire représentant la puissance publique imposé un recentrage de la stratégie d'entreprise vers une stratégie d'entreprise vers une stratégie de suivi.

La performance, la qualité de service et la nécessaire adaptation aux règles du marché en constituent les axes principaux. On distingue entre deux (02) types d'axes stratégiques, ceux conservant l'autorité portuaire dont les objectifs sont d'ordre macro-économiques et ceux des activités commerciales dont l'objectif est financier :

7.3. De l'autorité portuaire

Les axes stratégiques de l'autorité portuaire s'articulent autour de :

- L'opération de toutes les installations du port et la continuité de modernisation de la gestion et de l'exploitation des installations spécialisées relevant de l'acconage.

⁹⁷ Guide clients de l'EPB.

⁹⁸ Idem.

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

- La spécialisation du trafic, notamment dans le conteneur en attirant les lignes régulières de ce mode de conditionnement et en prospectant des opportunités de partenariats dans ce segment ;
- L'intégration du système universel d'EDI (Echange de données Informatisées), élément essentiel pour une prestation de services efficace et performante. Cette démarche permet d'afficher la coordination, donc une bonne complémentarité avec d'autres métiers de base de manutention.

7.4. Des entités commerciales

Les axes stratégiques des entités commerciales s'articulent autour de :

- La spécialisation du trafic selon les segments de marché identifiés au préalable. Deux domaines d'activités stratégiques (DAS) ont été identifiés : la direction remorquage et manutention :
- La mise en place d'un système d'écoute de la clientèle et la diminution du nombre de réclamations par la mise en place de plans d'actions correctives et préventives.
- Le développement d'une relation personnalisée avec la clientèle le passage à un marketing relationnel qui est fondé sur une logique de coopération entre le port et ses clients et conduit en définitif à la mise en place d'alliances stratégiques et d'accords d'investissements et de coopération.
- L'installation d'un système intégré pour les normes qualité (ISO 9001, version 2000) (ISO 14001 version 2004) en norme sur l'hygiène et la sécurité (OHSAS 18001).
- La mise en avant de l'image de marque de l'entreprise par la mise en place de plans de communication adaptés.

8. Les objectifs de l'EPB

Les objectifs fixés par l'EPB sont :

- Optimiser la compétitivité de la chaîne logistique.
- Maintenir la position de leader dans le domaine de l'activité portuaire.
- Rentabiliser les investissements réalisés au cours des cinq dernières années.
- Avoir le rôle de maillon fort dans la chaîne logistique à l'export.

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

- Sauvegarder l'équilibre financier de l'entreprise.⁹⁹

9. La synthèse de diagnostic stratégique

Sur la base de l'analyse interne et externe, l'entreprise procède au montage de la matrice SWOT.

Tableau 3: La matrice SWOT de l'EPB

Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">- L'évolution attendue de l'EPB- L'évolution démographique fait croître la demande nationale dans la majorité des produits.- Réalisation de la pénétrante à l'autoroute Est-Ouest.- Le plan quinquennal sur la période 2015-2019 est en cour d'achèvement.	<ul style="list-style-type: none">- Dépréciation de la monnaie nationale.- Baisse de l'euro face au dollar.- Détournement de certains navires vers le port de djendjen à cause de la saturation des terre-pleins au port de Bejaia.- Le report des grands projets d'investissement (chemins de fer, tramways...) non prioritaire.
Forces	Faiblesse
<ul style="list-style-type: none">- Mise en exploitation des zones logistiques de BBA et d'IOB à compter de 2016- Rendement avantageux en matière de traitement des produits, passant de 588T/Eq/Shift en 2014 à 650 T /Eq /Shift en 2015.- Possibilité d'enlèvement la nuit.- Renouveau de matériel de manutention et acquisition de nouvelles grues.	<ul style="list-style-type: none">- Saturation des espaces d'entreposage dans l'enceinte portuaire.- Long séjour de marchandise en quai- Augmentation du séjour des navires en rade.

Source : Document interne de l'EPB

⁹⁹ www.portdebejaia.dz

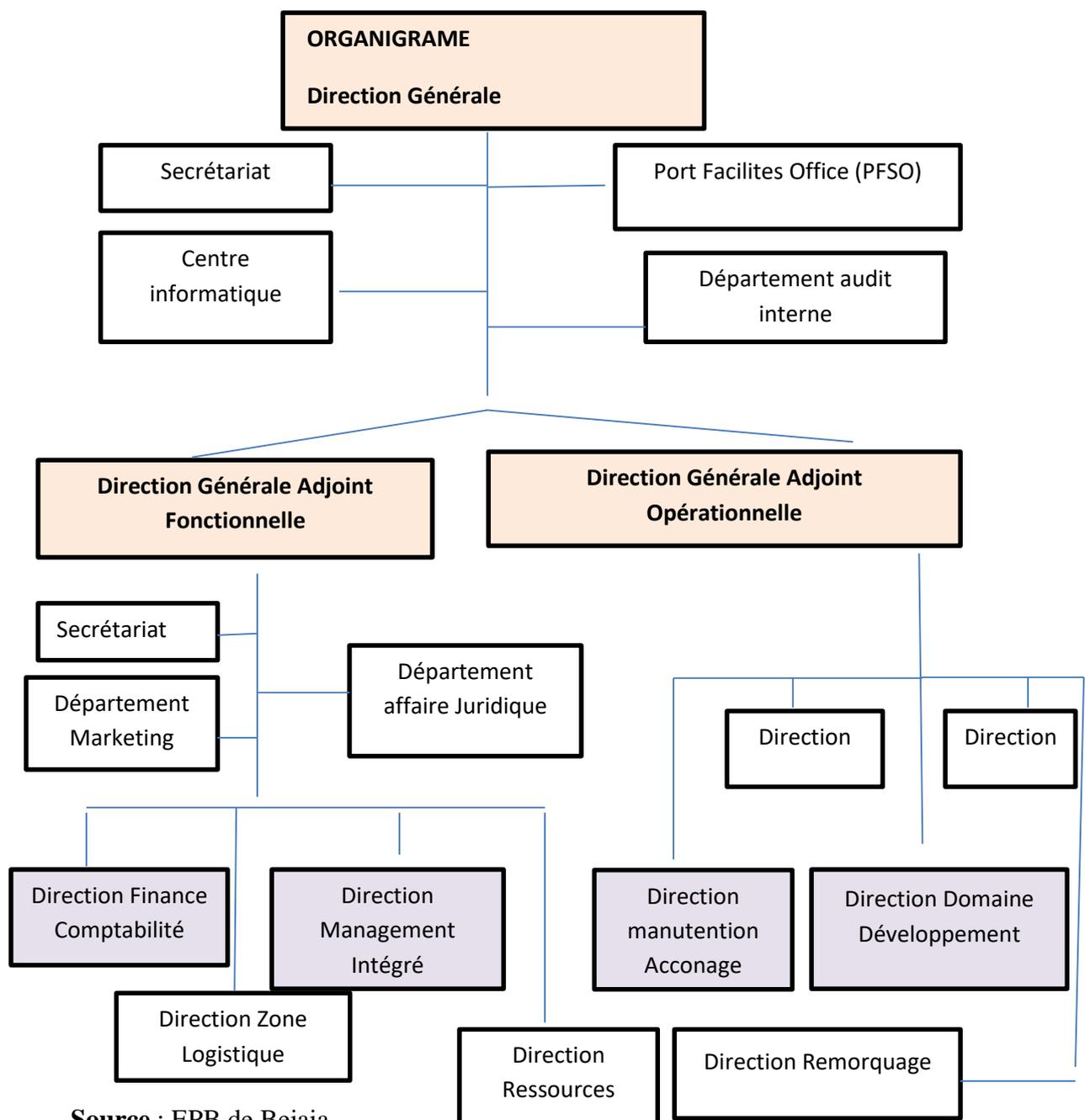
Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

Cette analyse SWOT va permettre à l'EPB d'utiliser tous ses points forts et d'éviter d'être attaqué au niveau de ses points faibles et de contraindre les points forts et les points faibles de ses concurrents.

10. L'organigramme de L'EPB

L'organigramme de l'entreprise portuaire de Bejaia est constitué une direction à leur tête, une direction générale.

Figure 3 : Organigramme de l'entreprise Portuaire de Bejaia



Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

10.1. La Direction Générale

Elabore la politique générale de l'entreprise, coordonne et contrôle l'activité des principales structures, elle veille au suivi des budgets et plans de développement, elle définit et suit la politique de recrutement de personnel et leur carrière.

La direction générale est organisée en sept (07) directions, trois(03) sont fonctionnelles et quatre(04) opérationnelles.

10.2. Les directions fonctionnelles

Qui se compose de :

- Direction finance et comptabilité (DFC)
- Direction management intégré et du marketing
- Direction ressources humaines (DRH).

10.2.1. Direction Finances et comptabilité (DFC)

Cette direction est divisée en deux départements :

❖ **Département des finances** : Constitué de trois services :

- Services finance : A pour rôle d'assurer la gestion de la trésorerie, l'enregistrement des recettes et des dépenses.
- Service recouvrement : S'occupe de la gestion du fichier client ;
- Service budget : Celui-ci s'occupe de l'élaboration des budgets de toutes les directions et des prévisions budgétaires.

❖ **Département comptabilité** : S'occupe de l'enregistrement quotidien des flux financiers et des opérations comptable.

10.2.2. Direction Management Intégré et du Marketing (DMM)

Elle a pour mission à la fois d'assurer la mise en place, l'entretien et le développement d'un système de gestion efficace et conformes aux normes internationales, et de promouvoir les activités du port envers ses clients actuels et potentiels à travers la mise en place d'une démarche marketing appropriée.

10.2.3. Direction des ressources humaines (DRH)

La direction des ressources humaines est répartie en cinq (05) services :

- **Service personnel** : Assure la gestion des situations professionnelles et administratives des employés de l'entreprise ;

- **service paie** : S'occupe de l'établissement de la paie mensuelle des employés en s'appuyant sur les méthodes et barèmes fixés selon la loi finance ;

- **service de prestation sociale** : prend en charge l'ensemble du personnel dans sa vie socioprofessionnelle ;

- **service des moyens généraux** : celui-ci gère toutes les opérations d'achats et les prestations de services pour l'approvisionnement des directions en matière de consommable, ainsi que l'établissement des ordres de missions ;

10.3. Les Directions Opérationnelles

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

10.3.1. La Direction Manutention et Acconage (DMA)

Sa mission consiste dans les prévisions, l'organisation, la coordination, le contrôle de l'ensemble des actions liées à l'exportation du port, cette direction est chargée de :

- Exécution des opérations de manutention des marchandises ;
- Participer activement à la préparation et au déroulement des opérations acconage,
- entreposage sur terre-pleins, hangars gardiennage et livraison de la marchandise aux clients ;

La gestion et la mise à disposition des moyens de manutention : grues, chariots élévateurs, bennes,...etc.

10.3.2. Direction Remorquage (DR)

Son activité dans le remorquage des navires entrants et sortant ainsi que la maintenance des remorques, ses missions portent sur :

- L'assistance des navires dans les manœuvres portuaires ;
- L'assistance et sauvetage ;

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

- L'intervention des remorqueurs dans le cadre des opérations de secours (incendies, environnement..etc.).

10.3.3. Direction capitainerie (DC)

S'organise autour de deux départements :

A. Le département police et sécurité : Ce département est chargé de l'application des règlements, la gestion de sécurité portuaire coté terre, faire respecter les normes de marchandises des infrastructures portuaires.

B. Le département aide à la navigation : S'occupe du pilotage, de l'amarrage et de la maintenance.

10.3.4. Direction Domaine et développement (DDD)

La mise en œuvre des programmes d'investissement de l'entreprise, elle est chargé de :

- La réalisation des travaux de bâtiment et génie civil affectant la superstructure ;
- L'entretien permanent des infrastructures et des superstructures des plans d'aménagement, d'extension des plans d'aménagements, d'extensions destinées au développement de domaine de matériel ;
- Approvisionnement en matière de rechanges.
- Dans cette section on a présenté le port de Bejaia et ses différentes structures, missions et activités, moyens, infrastructure, on passe à la partie pratique de l'entreprise et son évolution durant les deux dernières années.

Section 02 : Diagnostique de la politique de gestion de l'EPB

Nous allons présenter dans cette section les différents intervenant dans le port de Bejaia ainsi que les ces différents lignes de transport.

1. Les structures intervenantes dans le port

Dans toutes les opérations d'importation ou d'exportation par la voie maritime, un volume de marchandises est acheminé d'un port à un autre, ce qui donne lieu à l'intervention des différents agents.¹⁰⁰

1.1. Le consignataire

C'est la mandataire du navire auquel revient la propriété juridique du navire, cela peut être un armateur ou transporteur.

L'armateur : c'est la personne physique ou morale qui arme le navire en lui fournissant le capitaine, l'équipe et les navires.

Le transporteur : c'est la personne physique ou morale qui assure la responsabilité juridique des transports à effectuer au port de Bejaia, la fonction du consignataire est exercée par les agents suivants :

Tableau 4: Les consignataires public et privés de l'EPB

Consignataires publics	Consignataire privés
GEMA	SIHCO
AMS	CORAFA
MTA	GRA
NASHCP	CMA
ANTM	AMS

Source: Document interne de l'EPB

¹⁰⁰ Guide client de l'EPB

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

1.2. Le transitaire

C'est un intermédiaire entre le transporteur maritime et le chargeur à l'embarquement ou le réceptionnaire au débarquement.

1.3. La douane

C'est un entrepreneur de manutention dans les ports de la méditerranées.

1.4. L'acconier

C'est un entrepreneur de manutention dans les ports, il doit assurer le traitement des navires depuis la rade.

2. Les lignes régulières et liaisons du port aux moyens de transport

Comme on l'a déjà cité, la ville de Bejaia est dotée d'un port très important pour l'économie nationale. L'évolution du niveau des échanges extérieurs par voie maritimes du pays peut être mieux appréciée d'une part, à travers l'état rétrospectif ci-dessus de l'activité portuaire enregistré durant les dernières décennies. Et d'autre part l'introduction d'un nouveau système technologique qui consiste à améliorer le niveau des échanges avec les autres ports internationaux.

La situation géographique du port de Bejaia joue aussi un rôle très important dans l'augmentation des lignes régulières desservant le port de Bejaia.¹⁰¹

2.1. Les liaisons du port aux autres moyens de transport

Le port de Bejaia possède d'importantes possibilités d'aménagement et d'extension des terrains adjacents. Ca situation géographique qui offre des commodités exceptionnelles par sa liaison aux autres moyens de transports qui font de lui une plateforme multinationale.¹⁰²

- Il se trouve à quelques minutes seulement d'un aéroport international.
- Il est relié par d'importantes infrastructures à plusieurs villes du pays.
- Il a des liaisons maritimes avec toutes les régions du monde.
- La gare maritime se trouve dans le même que le port.

¹⁰¹ www.portdejaia.dz, consulté le 30/05/2022

¹⁰² Idem.

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

2.2. Les atouts du port de Bejaia

En plus de sa position géographique et de ses différents bassins cités déjà auparavant, le port de Bejaia dispose des atouts qui lui permettent d'être différent des autres ports et de lancer des défis par les opportunités qu'il offre aux clients.

2.2.1. Un système de communication informatisé

Le port de Bejaia est doté d'un réseau local informatisé. Il est proposé aux usages du port une consultation à distance de la banque de donnée ; constituée essentiellement d'information sur l'état des navires, des marchandises du parc à conteneur.

Cet accès à l'information à distance représente pour le client un gain de temps considérable, puisque le réseau fonctionne 24h/24h, ce qui rend l'information sûre à tout moment.

Enfin, le port de Bejaia est le premier port d'Algérie doté d'un site Web sur internet illustrant l'ensemble de ses activités.

2.2.2. Le système assurance qualité

Le port de Bejaia est le premier port d'Algérie certifié ISO9002 pour l'ensemble de ses fonctions. Par cette certification à l'assurance qualité, l'entreprise portuaire de Bejaia a rejoint le cercle très restreint des ports certifiés aux normes ISO 9002, cette distinction reconnue mondialement lui permet d'offrir à ses clients une prestation de services qualité.

Plusieurs actions ayant pour objectif d'améliorer la qualité de ses services ont été engagées à savoir :

- L'amélioration de la communication, de la tarification et de l'affinement de la fonction commerciale.
- La modernisation des équipements de manutention et du par naval.
- Le développement des infrastructures et superstructures portuaires.

2.2.3. Le développement durable

L'entreprise portuaire de Bejaia se repose de consolider le bon fonctionnement du port, l'activité économique qu'elle représente avec l'exigence morale de traiter toutes les contraintes d'environnement.

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

Pour améliorer son système de gestion et consolider sa certification ISO 9002 l'EPB envisage de mettre en place un système de gestion environnementale conformément aux exigences ISO 14000. Ces normes représentent le premier consensus international sur le système que les entreprises doivent mettre en œuvre pour faire face aux problèmes de l'environnement.

2.2.4. Les tarifs compétitifs

Par l'introduction du système de comptabilité analytique dans son mode de gestion, l'entreprise portuaire de Bejaia détient un outil performant de control des couts.

Cet instrument a permis au port de Bejaia de pratiquer une politique tarifaire claire.

3. La stabilité économique et les moyens de télécommunication

Ce sont deux éléments que l'activité portuaire doit prendre en considération pour que la concurrence ne lui fasse pas défaut.

3.1. La stabilité économique

Un climat économique favorable est une condition essentielle pour la stabilité et l'efficacité des activités portuaire. L'instabilité économique constitue un risque que les usagers du port ne sont pas toujours à même de l'évaluer, néanmoins le port assume la responsabilité.

La conséquence peut être à l'image du port, ce qui est difficile pour rectifier, les intervenants portuaires doivent donc améliorer au maximum la réputation de tous les services portuaires.

3.2. Les moyens de télécommunication

Il s'agit ici des installations de télécommunication qui relie le port et la ville voisine au reste du monde. A l'heure actuelle, il devient de plus difficile pour un port d'attirer des marchandises, notamment des envois conteneurisés sans un bon système de télécommunication comprenant des télécopieurs, des téléphones à accès direct au réseau international ou même un système d'échange de donnée informatiques (EDI) géré par ordinateur et reliait au réseau mondial.

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

Pour finaliser la politique de l'entreprise portuaire de Bejaia se résume comme suit :¹⁰³

- Développer le caractère pionnier d'offre logistique.
- Mettre en place un bon climat d'affaires pour attirer le partenariat.
- Etre le précurseur de processus de développement de la chaine de transport maritime, routier et ferroviaire.
- Renforcer le partenariat entre les différents acteurs de la communauté portuaire.
- Réduire les surcouts et générer des cash-flows afin d'assurer une capacité d'autofinancement et rentabiliser les investissements.
- Orienter la gestion du capital humain vers le développement des compétences, le rajeunissement des effectifs, et la mobilité.
- Privilégier et développer en permanence la culture de communication interne et externe.

Section 03 : Analyse statistiques et perspectives

La situation sanitaire qui prévaut dans le pays depuis mars 2020, suite à la pandémie du coronavirus, n'a pas été sans incidences sur le fonctionnement de plusieurs secteurs d'activités qui ont enregistré une régression, voir même un déficit sur leur rendement global. Le trafic global traité au port de Bejaia au cours de l'année 2020 a enregistré une baisse significative. Ce que nous allons présenter dans cette section, les statistiques du trafic portuaire en chiffre.

1. Trafic portuaire

1.1. Trafic global

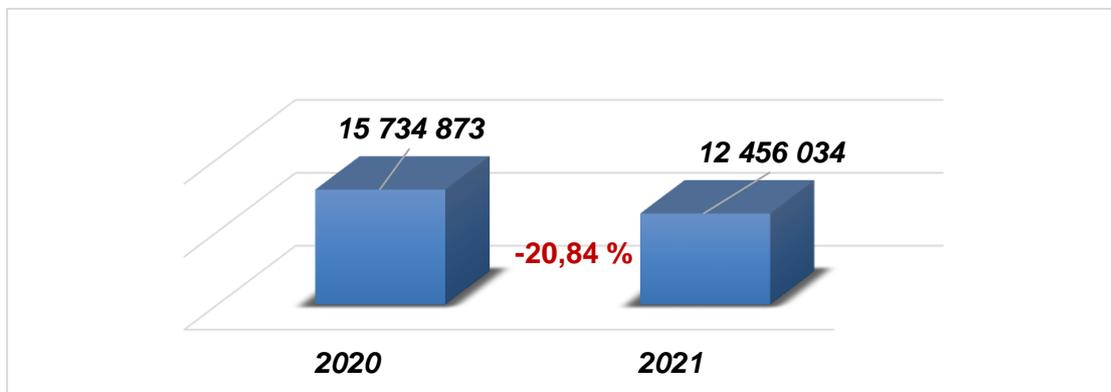
Le trafic global du port de Bejaia a enregistré un léger recul de l'activité, suite à la conjoncture sanitaire impacté par la pandémie de coronavirus, mais également par les mesures de restriction engagée par l'état, pour rassurer, un tant soit peu, l'équilibre de la balance commerciale.

¹⁰³ www.portdebejaia.dz consulté le 28/05/2022

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

Le trafic global traité au port de Bejaia au cours de l'année 2021 a enregistré une baisse significative estimée à **-20,84 %**, avec un volume de **12,45 millions de tonnes**.

Figure 4 : Trafic global en 2020/2021



Source : Document interne de Bejaia

1.2. Trafic hydrocarbures / trafic hors hydrocarbures

– Le trafic hydrocarbures durant cet exercice a enregistré un net recul de **-47,84%**. Néanmoins, à l'import, ce trafic a enregistré une hausse de **+19,03%** alors qu'à l'export, il a régressé de **-59,22%**. Les travaux de maintenance réalisés sur la canalisation qui achemine le pétrole brut de Hassi Messaoud à Bejaia en sont la principale cause.

– Le Trafic des marchandises hors hydrocarbures, durant l'exercice 2021 a également connu une baisse de **-7,47%**. A l'import, ce trafic a régressé de **-8,63%**, alors qu'à l'export, il a évolué de **+2,80%**.

Le tableau ci-dessous nous montre la variation du trafic global entre 2020 et 2021 :

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

Tableau 5: Trafic global entre 2020 et 2021 En Tonne

Rubriques	2020	2021	Var.	% Var.
Hydrocarbures	5 209 584	2 717 492	-2 492 092	-47,84
A l'import	758 031	902 279	+144 248	+19,03
A l'export	4 451 553	1 815 213	-2 636 340	-59,22
Hors hydrocarbures	10 525 289	9 738 542	-786 747	-7,47
A l'import	9 459 188	8 642 537	-816 651	-8,63
A l'export	1 066 101	1 096 005	+29 904	+2,80
Trafic global	15 734 873	12 456 034	-3 278 839	-20,84

Source : EPB rapport annuel des statistiques 2020 et 2021

1.3. Importations / Exportations

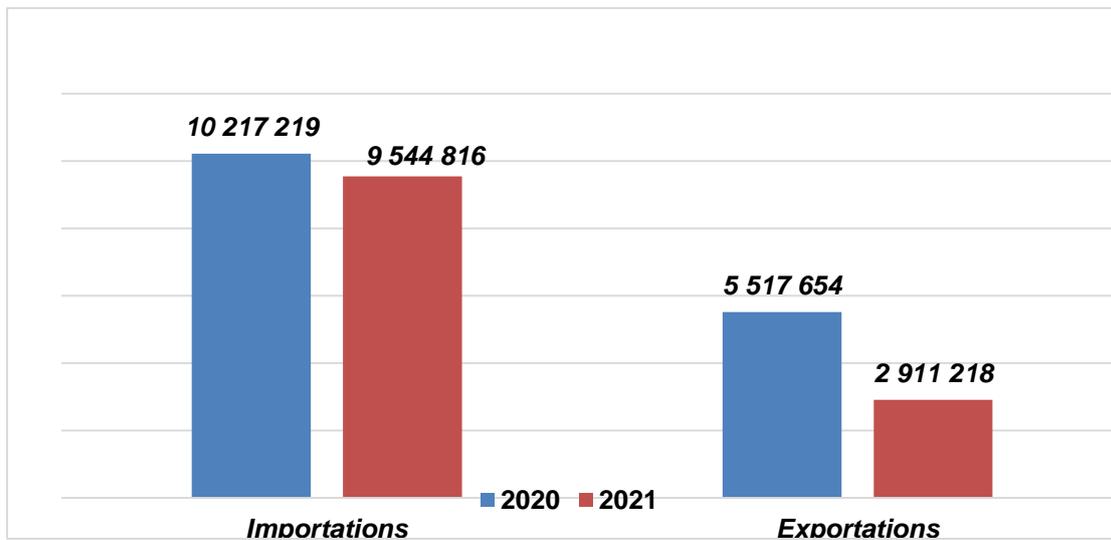
Les importations ont connu une baisse de **-6,58%** alors que les exportations ont régressé, durant cet exercice, de **-47,24%**. Elles sont passées d'un volume de **5,517 millions** de tonnes en 2020 à **2,911 millions de tonnes** en 2021.

Tableau 6: Le volume des exportations / importations 2020/2021 En Tonne

Rubriques	2020	2021	Var.	% Var.
Importations	10 217 219	9 544 816	-672 403	-6,58
Exportations	5 517 654	2 911 218	-2 606 436	-47,24
Trafic global	15 734 873	12 456 034	-3 278 839	-20,84

Source : EPB rapport annuel des statistiques 2020 et 2021

Figure 5 : Les exportations et les importations de 2020-2021



Source : EPB rapport annuel des statistiques 2020 et 2021

2. Trafic des marchandises entre 2020 et 2021

2.1. Trafic de marchandises par produits

Une analyse par segments de produits va nous permettre de déterminer les principaux produits transitant le port, ainsi que leur taux de croissance, afin d'envisager le développement des aménagements du port et d'augmenter sa capacité de conditionnement.¹⁰⁴

¹⁰⁴ Document interne de l'EPB

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

Tableau 7: Trafic de marchandises par produits 2020 et 2021 En Tonne

Produits	Débarqués			Embarqués		
	2020	2021	Var %	2020	2021	Var %
Produits agricoles & Denrées alimentaires	7 106 793	6 794 392	-4,40	775 292	846 868	+9,23
Combustibles & Minéraux solides	-	-	-	-	-	-
Produits Pétroliers	758 031	902 279	+19,03	4 451 553	1 815 213	-59,22
Minerais & Produits métallurgiques	319 786	148 096	-53,69	2 930	158	-94,6
Minéraux & Matériaux de construction	415 445	396 070	-4,66	373	801	+114
Engrais & Produits chimiques	494 872	440 126	-11,06	-	-	-
Marchandises diverses	1 043 719	863 853	-17,23	287 506	248 178	-13,67
Trafic global	10 217 219	9 544 816	-6,58	5 517 654	2 911 218	-52,76

Source : Rapport annuel des statistiques de l'EPB pour l'années 2020/2021

Les produits agricoles et denrées alimentaires ont baissé, en 2021, de -4,3 % à l'import, en raison de la baisse des importations de céréales (maïs/orges) de -15,85 %, du bois (-4,2 %), du soja (-38,9 %), et des oléagineux (-7,4 %). A l'export, ce segment a connu une évolution de +25,47 %, grâce notamment au sucre qui a enregistré une hausse de 26,5 %.

- **Les produits pétroliers** ont progressé à l'import (+19%), toutefois à l'export, ils ont régressé (-59,22%).
- **Les minerais et produits métallurgiques** ont reculé de -53,68 % à l'import.
- **Les minéraux et matériaux de construction** ont enregistré une légère décroissance de -4,6 %.
- **Les engrais et produits chimiques** ont reculé de 11,06 %.
- **Les marchandises diverses** ont régressé de -17,23 % à l'import et -13,67 % à l'export.

2.2. Trafic marchandises par mode de conditionnement

En 2021, le volume total des **vracons liquides**, a sensiblement baissé de 5,85 millions de tonnes en 2020, ils sont passés à **3,33 millions de tonnes** en 2021, causé principalement par la régression du pétrole brut à l'export (-59,22%), mais aussi, par la baisse des oléagineux -7,4%.

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

Les **vracs solides** avec un volume de 5,89 millions de tonnes ont connu une régression de- **3,31%** par rapport à 2020. Cette baisse est en premier lieu, attribuable au maïs, au marbre en vrac et au soja avec respectivement (-15,85%), (-71,44%) et (-38,9%). Quant au sucre en vrac et l'argile, ils ont enregistré une hausse respectivement de (+19,78%) et (+20,28%).

Concernant les **marchandises diverses**, elles ont connu une baisse de **-14,64%**, due à la baisse de certains produits stratégiques tels que le bois (-4,2%) et les produits métallurgiques (-55,88%). La baisse des marchandises conteneurisées (-15,03%) a aussi contribué à ce résultat.

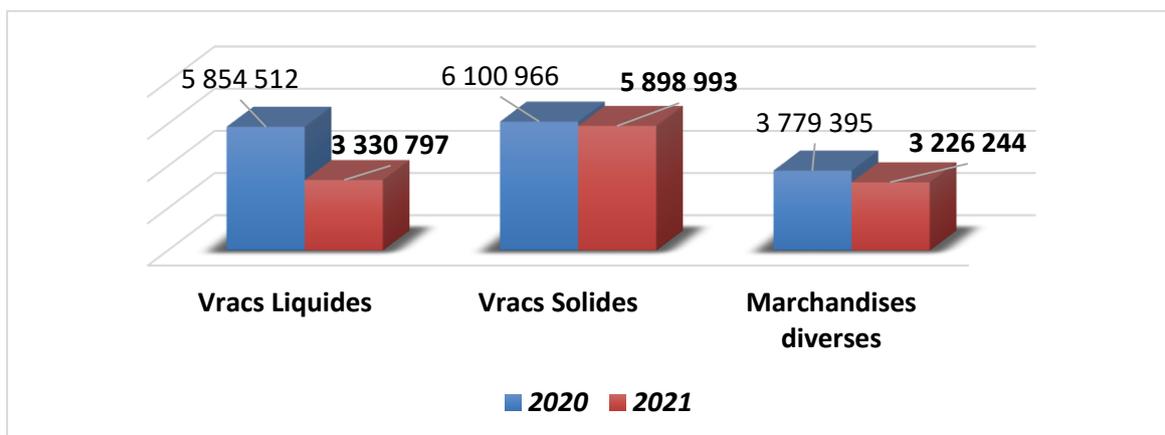
Comme nous montre le tableau ci-dessous :

Tableau 8: Trafic par mode de conditionnement de l'EPB, (2020-2021) En tonne

Rubriques	2020	2021	Var.	% Var.
Vracs Liquides	5 854 512	3 330 797	-2 523 715	-43,11
A l'import	1 393 809	1 490 784	+96 975	+6,96
A l'export	4 460 703	1 840 013	-2 620 690	-58,75
Vracs Solides	6 100 966	5 898 993	-201 973	-3,31
A l'import	6 100 966	5 898 993	-201 973	-3,31
A l'export	-	-	-	-
Marchandises diverses	3 779 395	3 226 244	-553 151	-14,64
A l'import	2 722 444	2 155 039	-567 405	-20,84
A l'export	1 056 951	1 071 205	+14 254	+1,35
Trafic global	15 734 873	12 456 034	-3 278 839	-20,84

Source : Rapport annuel des statistiques de l'EPB 2020-2021

Figure 6 : Evolution du trafic du mode de conditionnement de l'EPB



Source : Rapport annuel de l'EPB 2020-2021

3. Trafic conteneurs

La conteneurisation est l'utilisation de conteneur pour le transport maritime de marchandise. Le conteneur est devenu en moins d'un siècle un vecteur indispensable des échanges internationaux. Le conteneur est transporté par plusieurs modes de transport (routier, fluvial, ...), cette boîte (conteneur) présente des avantages comportant, qui sont les suivants :

- Caractère interchangeable du conteneur lui permet d'être transporté par tous les modes de transport.
- Une évaluation rapide des marchandises.
- En tant qu'emballage sa nature résistante, son étanchéité ainsi que sa solidité permettent la protection des marchandises
- Une assurance importante est une meilleure sécurité des marchandises
- Le trafic conteneurs réalisé en 2021 a été de **203 355 EVP**, soit une décroissance de - **17,61%**, ce qui équivaut à un différentiel de **43.456 EVP**. Les différentes restrictions de l'état pour limiter les importations de certains produits en est la principale cause.

Le volume total des marchandises conteneurisées a atteint de **1,87 million de tonnes**, en baisse de **15,03%** par rapport au volume enregistré en 2020.

Le tableau suivant indique l'évolution du trafic conteneur de port Bejaia

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

Tableau 9: Trafic des conteneurs de l'EPB pour les années 2020-2021

Rubriques	2020	2021	Var.	% Var.
Nbr EVP	246 811	203 355	-43 456	-17,61
A l'import	120 925	95 826	-25 099	-20,76
A l'export	125 886	107 529	-18 357	-14,58
Tonnage Net (Tonne)	2 201 255	1 870 488	-330 767	-15,03
A l'import	1 519 395	1 280 784	-238 611	-15,70
A l'export	681 860	589 704	-92 156	-13,52

Source : Rapport de gestion du conseil d'administration de l'EPB

4. Mouvement de la navigation

4.1. Nombre de navires

Le nombre de navires traités en 2021 par le port de Bejaia a connu une baisse passant de 1.028 navires en 2020 à 958 navires en 2021, soit 70 navires en moins.

Les navires cargos ont baissé de -3,8%, alors que les navires de fer et de bois ont régressé respectivement de -45,5% et -2,4%. Les céréaliers, également, eu égard à la baisse du trafic des céréales, ont vu leur nombre reculé de -10,7%.

Les pétroliers ont enregistré un recul important de -53,5%, par contre, les navires transportant les hydrocarbures raffinés ont progressé de (8,13%) ainsi que les portes conteneurs (+2,7%).

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

Tableau 10: Le nombre de navires traités en 2020-2021

Types de navires	Entrées		Var.
	2020	2021	
Car-ferries	-	-	-
Cargos	155	149	-06
Fer & tubes	79	43	-36
Céréaliers	112	100	-12
Bois	124	121	-03
RO/RO	21	25	+04
Portes conteneurs	258	265	+07
Butaniers	39	36	-03
Pétroliers	71	33	-38
Hydrocarbures Raffinés	86	93	+07
Huiliers	83	93	+10
Total	1 028	958	-70

Source : Rapport annuel des statistiques 2021

4.2. Qualité de service

4.2.1. Attente moyenne en rade

Le délai de rotation des navires, est passé de 6,29 jours en 2020 à 4,52 jours en 2021. Il est à noter que l'attente en rade des navires portes conteneurs a connu une nette amélioration passant de 3,05 jours en 2020 à 0,43 jour en 2021, suite à l'application du système de fenêtres d'accostage.

Trente (30) navires de blé tendre, blé dur et Orge destinés à l'OAIC ont séjourné 253,27 jours soit une moyenne de 8,44 jours pour un tonnage moyen de 29 322,10 tonnes durant l'année 2021 contre 30 033,26 tonnes comme tonnage moyen par navire pour les 23 navires traités à la même période de l'année 2020, avec un séjour moyen à quai de 9,52 jours.

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

Tableau 11: Délai de rotation des navires en rade 2020-2021 En jours

Types de navires	2020	2021	% Var.
Cargos	4,22	2,62	-37,91
Fer/Tubes	2,08	0,74	-64,42
Céréaliers	4,83	3,74	-22,57
Bois	1,27	0,46	-63,78
Portes conteneurs	3,05	0,43	-85,90
RO/RO	0,78	0,42	-46,15
Hydrocarbures	1,13	0,95	-15,93
Butaniers	1,11	0,80	-27,93
Huiliers	3,50	2,07	-40,86
Total	2,76	1,34	-51,45

Source : Rapport annuel des statistiques 2021

4.2.2. Séjour moyen à quai

C'est la durée que prennent les manutentionnaires pour l'embarquement ou débarquement de la cargaison, et cela dépend des moyens, d'infrastructures et d'espace d'entreposage ainsi du système de formation de personnels.

Tableau 12: Délai de rotation des navires en quai 2020-2021 En jours

Types de navires	2020	2021	% Var.
Cargos	4,87	4,37	-10,27
Fer/Tubes	2,70	2,19	-18,89
Céréaliers	7,53	7,90	+4,91
Bois	3,22	2,72	-15,53
Portes conteneurs	3,40	1,99	-41,47
RO/RO	2,85	2,32	-18,60
Hydrocarbures	1,89	2,20	+16,40
Butaniers	4,35	5,17	+18,85
Huiliers	1,93	1,76	-8,81
Total	3,53	3,18	-9,92

Source : Rapport annuel des statistiques 2021

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

5. Les investissements réalisés par l'EPB en 2021

Pour répondre à une clientèle de plus en plus exigeante et maintenir sa compétitivité en 2021, l'EPB poursuivi son programme d'investissement pour l'amélioration de ses installations.

Divers travaux ont été entrepris tel que le réaménagement des terre-pleins zone parc roulier, le rapatriement et aménagement d'un poste bascule de TIXTER vers le port.

Parmi les principaux projets réalisés pour l'année 2021 est de réalisation gros œuvre d'une bache à eaux 120 m³ au niveau ZLEP Ighil-Ouberouak, le tableau ci-dessous présente les différentes réalisations en chiffre pour l'année 2021 :

Infrastructures

Tableau 13: Les infrastructures de l'année 2021

Désignation	Montant en KDA	Etat d'avancement	
		Physique	Financier
Réaménagement du terre-plein zone parc roulier	25 000	00%	00%
Rapatriement et aménagement d'un pont bascule de TIXTER vers le port	4 000	100%	100%

Source : Rapport de gestion du conseil d'administration

Superstructures :

Tableau 14: Les superstructures de l'année 2021

Désignation	Montant en MDA	Etat d'avancement	
		Physique	Financier
Réalisation du centre approvisionnement	100 000	00 %	00 %
Réalisation de vestiaires centre d'embauche	20 000	00 %	00 %
Réalisation gros œuvre d'une bache à eaux 120 m ³ au niveau ZLEP Ighil-Ouberouak	6 000	100 %	100 %

Source : Rapport de gestion du conseil d'administration.

6. Les perspectives de développement de l'EPB pour l'année 2022

La préparation du budget pour l'exercice 2022 s'inscrit dans une démarche d'optimisation des ressources et de rigueur inhérente à la conjoncture économique exceptionnelle qui prévaut depuis l'exercice 2020.

Cette démarche dicte dès lors la poursuite des efforts de consolidation des équilibres budgétaires de l'entreprise fortement impactés par les mesures préventives de la pandémie de la Covid-19, et l'instauration de nouvelles mesures par les pouvoirs publics pour la restriction des importations.

Il s'agit de privilégier une gestion optimale des ressources en observant une cohérence dans la conduite budgétaire afin de préserver les équilibres de trésorerie à court terme, tout en veillant à la continuité de la dynamique du développement socio-économique à travers la consolidation de la base infrastructurelle et le parachèvement des différents projets en cours de réalisation à moyen terme.¹⁰⁵

6.1. Hypothèses d'élaboration

Le Budget prévisionnel 2022 a été élaboré sur la base des prévisions de clôture 2021 et les objectifs commerciaux de 2022.

Taux de Croissance du PIB : Le Projet de Loi de Finance (PLF) 2022 prévoit un taux de croissance économique de 3,3% au cours de la prochaine année 2022, avec une croissance du volume du PIB hors hydrocarbures de 3,7%.

Financement des investissements : Durant la période budgétaire 2022, le financement des investissements de l'entreprise se fera par autofinancement et par crédit bancaire.

Placements boursiers : aucun achat d'actions boursières n'est envisageable durant la période budgétaire 2022.

Augmentation du capital de l'entreprise : cette opération est intégrée durant la période budgétaire 2022.

Perspectives d'ouverture du capital social : aucune opération n'est envisagée durant la

¹⁰⁵ Document interne de l'EPB

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

période budgétaire 2022.

6.2. Résultat prévisionnelle

6.2.1. Trafic portuaire

Le tonnage global atteindra en 2022 les **13,110 millions de tonnes**, soit une hausse de **(02%)** par rapport aux prévisions de clôture 2021. Cette hausse s'explique notamment par :

- Les exportations d'un volume global de **3,345 millions de tonnes** qui connaîtront une augmentation de **(14%)** comparées à la clôture de l'exercice 2021,
- Et, la reprise progressive du volume des exportations du pétrole brut, et autres marchandises générales.

Le tableau ci-dessous résume les prévisions du trafic global de l'année 2022.

Tableau 15: Trafic global 2021/2022

Désignation	Clôture 2021	Prévision 2022	Var.	% Var.
Zone Portuaire				
Trafic global	12 840	13 110	270	02
Importations (En 1.000T)	9 915	9 765	-150	-02
Exportations (En 1.000T)	2 925	3 345	+420	+14
Trafic bateau				
Bre	999	995	-04	-
N navire	12 420	12 220	-200	-02
Jauge brute (En 1.000T)				
Trafic conteneur				
Bre	248 000	252 950	+4 950	+02
N EVP	2 240	2 345	+105	+05
Tonnage (En 1.000T)				

Source : Document interne de l'EPB

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

Figure 7 : Structure du trafic portuaire 2022



Source : Document interne de l'EPB / budget prévisionnel 2022

Le chiffre d'affaire de l'EPB 2022

Le trafic attendu pour l'exercice 2022 générera un Chiffre d'affaires prévisionnel estimé à 5 878 414 KDA, une hausse de (13%) est donc attendue comparativement à l'exercice clos 2021.

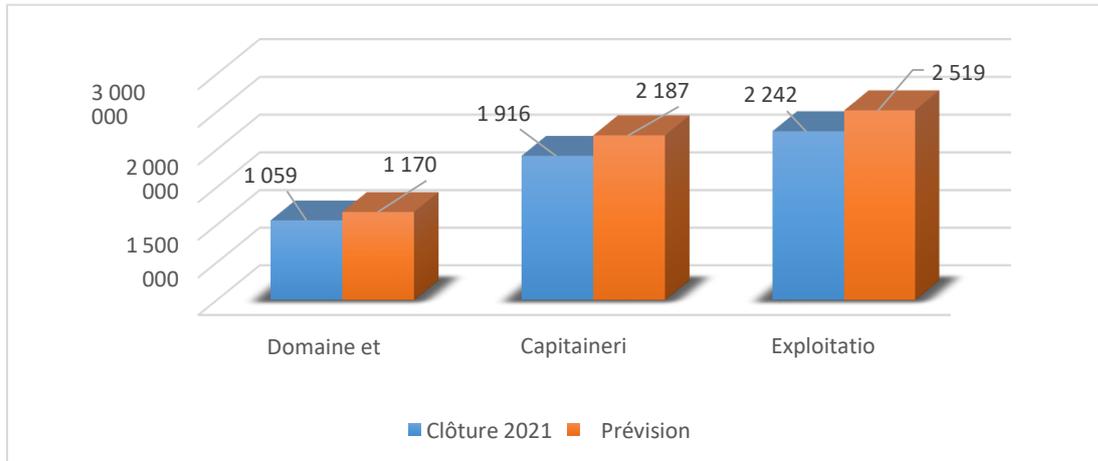
La progression du chiffre d'affaires est expliquée par des paramètres physiques à l'instar du trafic attendu pour les exportations, mais aussi l'effet de la dévaluation annoncée qui devrait booster la valeur du chiffre d'affaires pour les prestations d'aide à la navigation.

Tableau 16: Le chiffre d'affaire prévisionnel de 2022 En milliers de Dinars

Rubriques	Clôture 2021	Prévision 2022	Var.	% Var.
Domaine et Développement	1 059 407	1 170 916	+111 509	+11
Capitainerie	1 916 488	2 187 881	+271 393	+14
Exploitation	2 242 341	2 519 617	+277 276	+12
Total port	5 218 236	5 878 414	+660 178	+13

Source : Rapport de gestion budgétaire 2022

Figure 8 : Le chiffre d'affaire 2021/2022



Source : Document interne de l'EPB

6.3. Les investissements prévisionnels de l'année 2022

Le montant global des investissements pour l'année 2022 est de l'ordre **1 049 904 KDA**, il sera financé par les fonds propres de l'entreprise, ainsi que par le recours au financement bancaire pour le cas de la grue portuaire.

Le programme des investissements de l'année 2022 concerne essentiellement :

- Les études pour la réalisation d'ouvrages d'infrastructure et de la superstructure ;
- L'acquisition de divers logiciels informatiques pour renforcer système d'information portuaire ;
- L'Acquisition de nouveaux matériels et outillages de manutention pour améliorer les performances portuaires.

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

Tableau 17: Les investissements de l'année 2022 En milliers de Dinars

Désignation	Montant
1- Etudes :	20 000
2- Réalisations :	90 420
Infrastructure Superstructure	11 000
	79 420
3- <u>Equipements</u> :	852 500
Manutention Engins de servitude	796 500
Sûreté et sécurité	-6 000
Phytopsanitaire	50 000
4- Autres :	86 984
Total	1 049 904

Source : Document interne de l'EPB

7. La stratégie marketing de l'année 2022

La stratégie marketing pour l'exercice 2022 vise à maintenir la position actuelle de l'Entreprise Portuaire de Bejaia sur le marché national des prestations portuaire, et pouvoir s'intégrer dans les chaînes logistiques de valeur mondiale.¹⁰⁶

Investir intelligemment

Il est primordial de ne pas se précipiter dans le développement de projets de grande envergure et coûteux, la trésorerie de l'entreprise ne peut plus se permettre ce genre de projet. Néanmoins, le choix de nos investissements doit être plus ciblé et pragmatique. Des investissements par paliers sont à privilégier pour minimiser les risques financiers. Une meilleure identification et élimination des principaux goulots d'étranglement peut être à l'origine de gains de performance conséquents.

Se spécialiser dans le traitement de certains produits

Au vu de l'analyse du trafic du port de Bejaia, il ressort clairement que sur le total du trafic manipulé (hors vrac liquides et hors conteneurs), cinq produits prédominent l'activité portuaire et représentent près de 95% de ce tonnage. Il s'agit notamment : des céréales, du bois, du sucre, de l'argile et du fer. Etant donné qu'aucune alternative de trafic n'est prévue pour cette année, et eu égard aux perspectives du taux de croissance de ces trafics qui reste faible, il est primordial de sauvegarder les trafics déjà acquis. Cette

¹⁰⁶ Le budget prévisionnel de l'EPB document interne année 2022

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

spécialisation des trafics se fera par le développement d'une offre à valeur ajoutée par rapport aux autres ports (**la différenciation des services**).

Prioriser l'élimination des principaux goulots d'étranglement

La force d'une chaîne logistique dépend de son maillon le plus faible. Des grues modernes ne suffisent pas à elles seules pour permettre une manutention rapide. Il convient de bien identifier et analyser les goulots d'étranglement du port avant de se précipiter dans des chantiers de grande envergure. (**La domination par les coûts**).

Aller vers des partenariats gagnant – gagnant

S'engager avec des clients pouvant nous garantir des niveaux de trafics à travers des conventions commerciales et fidéliser les clients actuels devient primordial pour la survie de l'entreprise. Il est impératif de gagner des parts de marché. Cet objectif ne pourrait être atteint qu'avec le développement du commercial, qui devra tracer sa politique en étroite collaboration avec la Direction exploitation.

8. Les objectifs commerciaux pour l'année 2022

L'EPB a tracé ces objectifs pour l'année 2022 qui sont comme suit :

Tableau 18: Trafic marchandises 2022 En milliers de Tonnes

Segments de produits	Clôture 2021	Prévision 2022	Var.	% Var.
I- Importations	9 915	9 765	-150	-02
1-Marchandises Générales	8 440	8 245	-195	-02
Produits agricoles & alimentaires	5 979	5 715	-264	-04
Blé	954	820	-134	-14
Maïs	2 634	2 750	+116	+04
Soja	491	245	-246	-50
Sucre	1 900	1 900	-	-
Produits industriels	816	790	-26	-03
Bois	450	500	+50	+11
Fer	120	110	-10	-08
Autres matériaux de construction	246	180	-66	-27

Chapitre III La contribution du port de Bejaia dans le développement du commerce international

Marchandises conteneurisées	1 578	1 650	+72	+05
Autres	67	90	+23	+34
2- Vrac liquids	1 475	1 520	+45	+03
Huiles	585	600	+15	+03
Hydrocarbures raffinés	890	920	+30	+03
II- Exportations	2 925	3 345	+420	+14
Marchandises generals	1 171	1 345	+174	+15
Pétrole brut	1 754	2 000	+246	+14
III -Total port	12 840	13 110	+270	+02

Source : Document interne de l'EPB

Tableau 19: Mouvement de navigation pour 2022 En milliers de Tonnes

Rubriques	Clôture 2021	Prévision 2022	Var.	% Var.
N ^{bre} de navires	999	995	-04	-
Jauge brute	12 420	12 220	-200	-02
Tonnage global	12 840	13 110	+270	+02
Tonnage moyen par navire	12,85	13,18	0,33 pts	

Tableau 20: Trafic conteneurs de 2022

Rubriques	Clôture 2021	Prévision 2022	Var.	% Var.
N ^{bre} EVP	248 000	252 950	+4 950	+02
Tonnage (En 1000T)	1 240	2 345	+105	+05

Source : Document interne de l'EPB

Conclusion

Le rôle d'un port dans le développement économique de la région, dépend en premier lieu de sa capacité à gérer les espaces portuaire, pour que son rendement soit plus performant, le port de Bejaia doit mettre en place des politiques adéquates afin d'améliorer sa qualité de service et participe au développement et la croissance économique de notre pays.

Malgré la situation peu reluisante due à la pandémie, l'entreprise portuaire de Bejaia a concrétisé certains objectifs tracés dans son plan d'action avec une performance meilleure.

Tandis que l'un des axes majeur de la nouvelle politique mise en œuvre par la direction générale a concerné l'organisation de l'entreprise portuaire de Bejaia ceci, dans un souci de gestion optimal des ressources et afin d'adopter une valeur ajoutée aux activités de l'entreprise.

Conclusion Générale

Conclusion Générale

Dans le cadre de notre mémoire de fin d'étude et afin de mettre en pratique les connaissances théoriques acquises durant la formation, on a donc effectué un stage pratique au sein de l'EPB. Le thème choisi est la contribution du port de Bejaia au développement du commerce extérieur

Après avoir compris l'approche conceptuelle du commerce, le dernier est aujourd'hui un phénomène de plus en plus international où le transport par voie maritime reste dominant même si les autres modes de transport gardent un volume important de trafic de marchandises.

Le transport maritime et la gestion portuaire reflètent les tendances mondiales qui se caractérisent par une augmentation du trafic et des activités économique. Certaines parties du monde toujours confrontées au problème de couts de transport et de surtaxes portuaires élevés sont de plus en plus laissées en marge du commerce mondial.

Ainsi, le port est l'un des principaux moteurs de la mondialisation et reste toujours le moyen privilégiés des échanges internationaux, 80% des marchandises transporté dans le monde empruntent le mode maritime, car il assure un transit des grand quantités des marchandises sur des longues distances avec toute sécurité et à moindre coût.

Par ailleurs, L'activité portuaire nécessite l'intervention de différents acteurs spécialisés, des moyens et des techniques modernes dans le but d'atteindre l'efficacité en termes de coût et la satisfaction des clients. Elle est réglementée par des conventions, des incoterms et des contrats pour mieux gérer des transactions du commerce international.

En effet, le port en Algérie est confronté à des infrastructures portuaires inadéquates, répondant mal aux exigences et à l'évolution du commerce extérieur, à l'exception des ports pétroliers. Alors que, l'État algérien a pris conscience que le passage vers la mondialisation suppose forcément des efforts de mise à niveau et de modernisation de ses ports. De ce fait, il reconnaît la nécessité d'investir pour moderniser les installations existantes et tente d'y remédier en lançant une série d'actions et de projets pour le développement des ports qui contribue essentiellement à l'accélération des échanges et à la facilitation des transactions à l'international.

Tout au long de notre stage pratique, qui s'est déroulé au sein de l'EPB, nous avons constaté que le trafic de marchandises générales en évolution constante ces dernières années au niveau de l'entreprise.

Conclusion Générale

En parallèle, cette dernière a entrepris un programme de développement ambitieux (l'extension et le développement de l'enceinte du port et l'acquisition des nouveaux équipements modernes et très performants) pour moderniser ses installations ainsi que ses infrastructures répondant aux exigences du trafic maritime et hisser ses prestations aux standards mondiales. L'EPB, dispose également d'un personnel hautement qualifiés et d'un système d'information pertinent et fiable qui ont amélioré la qualité de service offert qui, contribue à la satisfaction de la plus part des clients et d'élargir sa part du marché. Donc, ce programme a permis de répondre aux exigences d'un traitement rapide des navires, un entreposage sécurisé et une évacuation rapide.

Avec toutes ses acquisitions, et ses améliorations, le port de Bejaia qui est parmi les ports pétroliers de l'Algérie, a pu répondre et faire face à l'évolution des échanges commerciaux en Algérie. Mais, ne peut pas être classé comme un port développé mondialement, car il y'a certains facteurs externes et d'autres internes qui ont empêché ce classement, parmi eux, la lenteur des procédures bureaucratiques, le manque de la haute technologie dans la gestion du port, le sous-développement du transport ferroviaire et la saturation du réseau routier, ainsi que, la surface réduite du port de Bejaia. Cela montre l'incapacité des pouvoirs publics à instaurer les réformes nécessaires et d'adapter les politiques de développement adéquates permettant d'atteindre un niveau de développement international.

A long terme, il est projeté l'extension de l'enceinte du port par des réalisations, des nouveaux aménagements, la création de surfaces additionnelles, et la construction des nouveaux espaces de quai qui sont inscrits dans le schéma directeur du port afin, de pouvoir faire face à la perpétuation de l'évolution des échanges internationaux, et d'atteindre un niveau d'excellence opérationnelle, ce qui permettra de gagner en compétitivité.

Afin d'améliorer la situation portuaire à Bejaia, l'Etat doit encourager le partenariat public privé, qui permettra de disposer de moyens financiers et de savoir-faire adéquats et d'atténuer la concurrence entre les ports, assurer un contrôle douanier permanent pour la fluidité des échanges, et accélérer les projets d'extension et de modernisation, réaliser plus d'investissement concernant les ports polyfonctionnel et les équipements portuaires. En plus, l'amélioration des réseaux routiers et ferroviaire qui sont d'une grande importance

Conclusion Générale

lors d'arriver des marchandises au port, pour assurer un bon acheminement de marchandise au lieu de destination en courte durée.

.

Liste bibliographie

Liste bibliographie

A. Les ouvrages

1. Ahmed Dahmani: « l'Algérie à l'épreuve », Edition Casbah, Alger, 2000.
2. Antoine Panet-Raymond et Denis Robichaud « Le commerce international » une approche Nord-Américaine, Edition Cheneliere Education, canada, 2005. .
3. Corrine Pasc « commerce international ». Edition Dunod, Paris 1999.
4. Encyclopédie encarta 2002
5. Frédéric Teulon : « Le commerce international », Edition du seuil, Paris, février 1996.
6. Jean-Yves Capul et Olivier Garnier : « Dictionnaire d'économie et de sciences sociales » Edition Hatier, Paris, avril 1999.
7. MARCQ Jean-Patrick : « risques et assurances transport et logistique », 2eme Edition. France, 2011.
8. M-KOUANDA: «Evolution, rôle et importance du transport dans le commerce international » année 2009-2010.
9. Pierre Bauchet « L'économie du transport international de marchandises Air et Mer », Paris, Edition « ECONOMICA », 1999.

B.Mémoires et Thèses

MERZOUG Slimane : « étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie», thèse en doctorat, option Gestion du Développement, université de Bejaïa, 2014.

C. Revues et articles

1. SETI Mohamed, MOHAMED-CHERIF Fatima-Zohra et DUCRUET César :« Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », Revue géographique des pays méditerranéens n°116, 2011, p 87.
2. Article 10 de la loi française du 18/06/1966
3. Article de OUALIKEN.S, HADJOU .L : « la politique commerciale algérienne
4. depuis 62 : Entre échec de la diversification des exportations », université de tizi ouzou, décembre 2021.

Liste bibliographique

5. Ben Hassel .F : « inter modalités et stratégies portuaires, nouveaux leviers économiques de l'espace maritime méditerranéen » ; communication au colloque internationale sur « Espace économique de la méditerranée occidentale ; enjeux et perspectives » ; Université Abderrahmane Mira de Bejaia-Algérie ; juin 2000
6. Code maritime Algérien, édition el-malakia 1998
7. Guide de client édité par la direction marketing, port de Bejaia, 2020
8. Incidence de la manutention sur le taux du fret. 1^{er} salon des transports du 11 au 15 mars 2011.
9. Journal officiel de la république algérienne n°376, 13/02013 MERZOUG
10. Mohamed el- kamel el-Khalifa, guide des transports internationaux des marchandises, Edition Dahleb, 1994.
11. Art 375-02 : « illustration de la convention de Bruxelles », modifie en 1968.
12. Art 390-04 : « illustration de la convention de Bruxelles », modifie en 1968.
13. DJAMA Younes : « Entretien : TALAI Boudjemaâ, Ministre des Travaux Publics et des Transports, au Soir d'Algérie »

C. Les sites internet

1. <https://www.clicours.com/le-domaine-de-la-gestion-portuaire/>
2. <https://fr.wikipedia.org/wiki/Port#:~:text=Un%20port%20peut%20remplir%20plusieurs,est%20un%20lieu%20de%20s%C3%A9jour>
3. https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/code_maritime.pdf
4. <https://www.lfc-conseil.fr/classement-des-plus-grands-ports-a-conteneurs-mondiaux-et-europeens-en-2020>
5. <https://www.lfc-conseil.fr/classement-des-plus-grands-ports-a-conteneurs-mondiaux-et-europeens-en-2020/>
6. <http://www.radioalgerie.dz> ,
7. <http://www.maghrebemergent.com>
8. <http://www.aps.dz>
9. https://foad-mooc.auf.org/IMG/pdf/Sequence_1-2.pdf
10. www.douane.dz
11. [www.ons.dz/ file:///C:/Users/Acer/Downloads/LIVU9mois2021.pdf](http://www.ons.dz/file:///C:/Users/Acer/Downloads/LIVU9mois2021.pdf)
12. www.mtp.gov.dz .

Annexes

Annexes

ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA
Direction Maintenance & Accueil
SERVICE ENGINS

**BON DE LOCATION CLIENT
(INTERNE & EXTERNE)**

NOM DU CLIENT :
ADRESSE :
NATURE PRESTATION :
NOM DU CHAUFFEUR :
N° MLE D'ENGINS : TONNAGE :
HEURE DE SORTIE : HEURE D'ENTREE :
DUREE A FACTURER : DEPLACEMENT :

NATURE DE RECouvreMENT : Chèque / Virement

Signature du demandeur

Signature du chef section

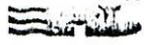
Annexes

Entreprise Portuaire de Bejala

Section Pointage Pont Bascule

DMA IMP. 108/01

Siege social: 13 avenue des freres Anraud 06000 BÉJALA



Etat récapitulatif des pesées camions

Par Navires

Pont Bascule: Poste :23 /19

Naviro	Produit	Client
Dates	Tonnages	Observations
		LE CHEF POINTEUR PONT BASCULE
TOTAL	-	

Annexes

ENTREPRISE PORTUAIRE SERVICES
Entreprise Portuaire Béjaïa

Direction de la Manutention et Acconage
Service Engin

FICHE SUIVI DES OPERATIONS

CLIENT:

Date dépôt B / Commande:

Date début opération:

Date fin opération:

Nature prestation:

Lieu:

Types d'engins utilisés;

.....

.....

.....

.....

Nombre d'heures:

Nombre de journée d'intervention:

Autres:

Observations:

.....

Le Chef de Section:

Signature

M:

Date:

SONDAGE

Notre objectif: vous satisfaire

Pour nous permettre d'améliorer continuellement la qualité de nos services, veuillez renseigner ce questionnaire et le remettre au président de la CPN. Merci pour votre collaboration.

Date:
Nom et Prénom:
Raison sociale:

1. Pensez-vous que la procédure CPN est efficace dans la prise en charge des mouvements des navires?
Oui Non Si non, Pourquoi:
2. Les décisions prises lors de la CPN sont-elles respectées?
 Oui
 Non, pour raison de modification de programme
 Non, pour raison de mauvaise programmation
 Non, pour autres raisons; précisez:
3. En cas de modification du programme de la CPN, estimez-vous être informés dans les délais?
Oui Non
4. Estimez vous que vos réclamations sont prises en charge d'une manière efficace?
Oui Non Si non, Pourquoi:
5. Pensez-vous que le système qualité de l'entreprise a une incidence positive sur le déroulement de la CPN et donc sur la gestion de votre navire?
Oui Non Si non, Pourquoi:
6. Trouvez-vous des difficultés dans l'accomplissement des formalités d'admission au centre de transit des marchandises dangereuses ?
Oui Non
7. Trouvez vous des difficultés quant à l'utilisation du CTMD?
Oui Non

Vos remarques éventuelles:

.....

.....

.....

 DM.IMP.101	SYSTEME ASSURANCE QUALITE IMPRIME RECLAMATIONS VERBALES	Edition N°: 00 Date : 07.10.2000 Page: 1/1
---	--	--

RECLAMATIONS VERBALES

Structure:

Nom et prénom:

Fonction:

Atteste avoir reçu une réclamation verbale de:

Nom et Prénom:

Fonction:

Organisme:

Date:

Objet de la réclamation:
.....
.....
.....

Béjaïa, le

Visa

Tables des matières

REMERCIEMENTS

DEDICACE

SOMMAIRE

Liste d'abréviation

Liste des tableaux

Liste des figures

INTRODUCTION GENERALE..... 1

CADRE THEORIQUE

Chapitre I

LE CADRE GENERALE DU COMMERCE INTERNATIONAL

Introduction 6

Section 01 : L'évolution du commerce international 6

1. Définition du commerce international 6

2. Analyse de l'évolution historique des échanges internationaux 7

2.1. Emergence du commerce international 7

2.1.1. Avant la Révolution industrielle 7

2.1.1.1. Des échanges limités jusqu'au XVIIIe siècle 7

2.1.1.2. Naissance du commerce international au XVIIIe siècle 7

2.1.2. Après la Révolution industrielle 8

2.1.2.1. Le protectionnisme du début du XIXe siècle 8

2.1.2.2. Le libre-échange de la seconde moitié du XIXe siècle 8

2.1.3. Développement du commerce international 9

2.1.3.1. Le retour du protectionnisme à la fin du XIXe siècle 9

2.1.3.2. Généralisation du protectionnisme après la crise de 29 9

2.1.4. De 1945 à nos jours : reprise et explosion des échanges 10

2.1.4.1. L'internationalisation des échanges 10

3. Le covid 19 et le commerce mondial 11

3.1. Fortes baisses du commerce des marchandises et des services en 2020 11

3.2. Plus lente reprise pour le commerce mondial des services en 2021 12

4. L'évolution des théories du commerce international 12

4.1. Les fondements théoriques du commerce international 13

4.2. Les mercantilistes 13

4.3. La théorie de l'avantage absolu d'Adam Smith 14

4.4. La théorie de « L'avantage comparatif » de David Ricardo 14

Table des matières

4.5. La théorie de l'avantage concurrentiel des nations	15
4.6. La dotation en facteurs de production	15
4.7. La théorie de la dotation factorielle : Hecksher-Ohlin-Samuelson(HOS)	15
4.8. Le théorème Stolper-Samuelson	16
4.9. Le cycle du produit.....	16
4.10. Les échanges intra branches	16
Section 02 : L'évolution du commerce extérieur en Algérie.....	17
1. L'organisation du monopole de l'état sur le commerce extérieur.....	17
1.1. Phase de contrôle (1962-1970).....	17
1.2. La phase du monopole (1971-1990)	18
2. La libéralisation du commerce extérieur « à partir de 1990 ».....	20
3. Evolution récente du commerce extérieur en Algérie.....	20
3.1. Principales évolutions des échanges extérieurs de marchandises en 2019	20
3.2. Les échanges extérieurs de marchandises pour les neuf mois 2021, aperçu global...	22
Section 03 : Le transport international et son effet sur le commerce mondial	24
1. Le transport routier et ferroviaire (terrestres).....	24
1.1. Le transport routier.....	24
1.2. Le transport ferroviaire	25
2. Le transport aérien et fluvial	25
2.1. Le transport aérien.....	25
2.1.1. Contrat du transport	26
2.2. Le transport fluvial	26
2.2.1. Le document de transport	27
3. Les transports maritimes internationaux	27
3.1. Navires et port	27
3.2. Différents types de navires.....	27
3.2.1. Les navires conventionnels.....	27
3.2.2. Les navires porte-conteneurs	28
3.2.3. Les navires mixtes	28
3.2.4. Les navires rouliers.....	28
3.2.5. Les navires à grand tonnage	28
3.3. Le contrat de location de navires l'affrètement.....	28
3.3.1. La charte partie	28
3.3.2. Les contrats d'affrètement	29

Table des matières

3.3.3. Le contrat du transport maritime	29
3.3.3.1. Le connaissance	29
3.3.3.2. La responsabilité du transporteur	29
3.4. La tarification maritime.....	30
3.4.1. Les frets de base et les ajustements de prix	30
3.4.2. Les conditions de lignes (liners termes)	31
3.4.3. Le paiement du fret.....	31
3.5. L’impact du transport et ses effets dans le commerce international	31
3.5.1. Le transport est étroitement lié à l'économie mondiale et le commerce international.	31
3.5.2. Coût de transport pour le commerce international	32
Conclusion	33

Chapitre II

GENERALITE SUR LE SYSTEME PORTUAIRE

Introduction	35
Section 01 : Le port, composition et classification.....	35
1. Le port et son rôle	35
1.1. Le port.....	35
1.2. Les Critères de développement portuaire.....	36
1.2.1. Le port de première génération.....	36
1.2.2. Le port de deuxième génération	36
1.2.3. Le port de troisième génération	36
1.2.4. Le port de la quatrième génération	37
1.3. Le rôle du port dans le développement économique.....	37
2. Composition, classification et missions des ports.....	37
2.1. Composition des ports.....	37
2.1.1. Les infrastructures	38
2.1.2. Les superstructures	38
2.1.3. Les dépendances	39
2.2. Classification des ports	39
2.2.1. Port de commerce	39
2.2.2. Port de pêche.....	39
2.2.3. Port de plaisance	39
2.3. Fonction et missions du Port.....	40

Table des matières

2.3.1. Les fonctions.....	40
2.3.1.1. La fonction militaire.....	40
2.3.1.2. La fonction construction et réparation navale.....	40
2.3.1.3. La fonction du port à passagers.....	40
2.3.1.4. La fonction commerciale.....	40
2.3.2. Les missions.....	40
Section 02 : Les opérations portuaires et ses intervenants	41
1. Les opérations portuaires	41
1.1. Pilotage et remorquage.....	41
1.1.1. Pilotage	41
1.1.2. Remorquage	41
1.2. Manutention	42
1.3. Acconage.....	42
1.4. Conteneurisation	43
2. Les intervenants dans un port.....	44
2.1. L'importateur et le transitaire	44
2.1.1. L'importateur.....	44
2.1.2. Le transitaire	45
2.2. Le consignataire, l'assureur et la banque.....	45
2.2.1. Le consignataire.....	45
2.2.2. L'assureur et la banque.....	46
2.2.2.1. L'assureur	46
2.2.2.2. La banque	46
2.3. L'administration des douanes	46
Section 03 : Le cadre règlementaire et organisationnel du système portuaire en Algérie.....	47
1. Cadre règlementaire et organisationnel.....	47
1.1. Cadre organisationnel portuaire en Algérie	47
1.1.1. Première phase 1962-1971	48
1.1.2. Deuxième phase 1971-1982	48
1.1.3. Troisième phase 1982-1998.....	48
1.1.4. Quatrième phase depuis 1998 à nos jours.....	49
1.2. Le cadre règlementaire de transport maritime en Algérie.....	49
1.2.1. Convention de Bruxelles.....	49

Table des matières

1.2.1.1. Convention originelle	49
1.2.1.2. Le protocole modificatif de 23 février 1968	50
1.2.1.3. Le protocole modificatif de 21 décembre 1979.....	50
1.2.2. La convention de berne.....	50
1.2.3. L'ouverture du secteur portuaire et maritime consacrée par le nouveau code maritime algérien (CMA)	51
2. Programme national et politique portuaire adaptée par l'Etat algérien face au secteur maritime et portuaire	51
2.1. Renforcer les fonctions régaliennes	52
2.2. Les actions ciblées d'investissement.....	53
2.3. Régulation économiques et techniques et développement de concurrence	53
3. Obstacles au développement de secteur du transport maritime en Algérie	53
3.1. Infrastructure portuaire inadaptée	53
3.2. Plateforme logistique et faible taux de conteneurisation	54
3.3. Un sous-équipement flagrant	54
3.4. La gestion des ports.....	55
3.5. Les infrastructures routières et ferroviaires.....	56
3.6. Atonie du système portuaire algérien.....	56
4. Perspectives et projets de développement du TMM en Algérie	57
4.1. Extension des ports en Algérie.....	57
4.2. La création d'une entreprise de modernisation des grands navires en Algérie en partenariat avec des sociétés étrangères disposant d'une expérience requise	57
4.3. Le futur grand port commercial du centre.....	58
4.4. L'ouverture d'une ligne maritime entre l'Algérie et l'Arabie Saoudite.....	58
4.5. Ouverture d'une ligne maritime Mostaganem-Marseille (France)	59
4.6. Nouvelles mesures pour faciliter les exportations hors hydrocarbures.....	60
4.7. La reconstitution du pavillon national	60
4.8. Lancement des projets de liaison des ports aux autoroutes.....	61
4.9. Amélioration de la logistique en Algérie	61
Conclusion	62

Chapitre III

**LA CONTRIBUTION DU PORT DE BEJAIA DANS LE DEVELOPPEMENT DU
COMMERCE INTERNATIONAL**

Introduction	64
Section 01 : Aperçu sur l'entreprise portuaire de Bejaia	64
1. Historique du port de Bejaia	64
2. La situation géographique de l'entreprise portuaire de Bejaia.....	65
3. Le plan directeur du port	65
3.1. Accès du port.....	65
3.2. Le bassin du port	65
4. Le Statuts de L'EPB.....	66
5. Les missions et activités de l'EPB	66
5.1. Les missions de l'entreprise	66
5.2. Les activités de l'entreprise.....	67
5.2.1. L'acheminement des navires de la rade vers le quai	67
6. Les moyens et capacité de l'EPB	68
6.1. Les infrastructures	68
6.1.1. Les soles.....	68
6.2. Les aménagements et les installations spécialisés de l'EPB.....	69
6.3. Les superstructures.....	71
7. La stratégie globale de l'entreprise portuaire de Bejaia.....	71
7.1. La stratégie de l'entreprise portuaire de Bejaia doit être à la fois adaptée au marché qu'elle vise ainsi qu'aux objectifs préalablement fixer par l'entreprise.....	71
7.2. Axe stratégiques	71
7.3. De l'autorité portuaire	71
7.4. Des entités commerciales	72
8. Les objectifs de l'EPB.....	72
9. La synthèse de diagnostique stratégique	73
10. L'organigramme de L'EPB.....	74
10.1. La Direction Générale	75
10.2. Les directions fonctionnelles.....	75
10.2.1. Direction Finances et comptabilité (DFC).....	75
10.2.2. Direction Management Intégré et du Marketing (DMM).....	75
10.2.3. Direction des ressources humaines (DRH).....	76

Table des matières

10.3. Les Directions Opérationnelles	76
10.3.1. La Direction Manutention et Acconage (DMA).....	76
10.3.2. Direction Remorquage (DR).....	76
10.3.3. Direction capitainerie (DC)	77
10.3.4. Direction Domaine et développement (DDD).....	77
Section 02 : Diagnostique de la politique de gestion de l'EPB	78
1. Les structures intervenantes dans le port	78
1.1. Le consignataire	78
1.2. Le transitaire.....	79
1.3. La douane	79
1.4. L'acconier	79
2. Les lignes régulières et liaisons du port aux moyens de transport.....	79
2.1. Les liaisons du port aux autres moyens de transport.....	79
2.2. Les atouts du port de Bejaia	80
2.2.1. Un système de communication informatisé.....	80
2.2.2. Le système assurance qualité.....	80
2.2.3. Le développement durable.....	80
2.2.4. Les tarifs compétitifs	81
3. La stabilité économique et les moyens de télécommunication	81
3.1. La stabilité économique	81
3.2. Les moyens de télécommunication	81
Section 03 : Analyse statistiques et perspectives.....	82
1. Trafic portuaire.....	82
1.1. Trafic global.....	82
1.2. Trafic hydrocarbures / trafic hors hydrocarbures.....	83
1.3. Importations / Exportations.....	84
2. Trafic des marchandises entre 2020 et 2021	85
2.1. Trafic de marchandises par produits	85
2.2. Trafic marchandises par mode de conditionnement.....	86
3. Trafic conteneurs.....	88
4. Mouvement de la navigation.....	89
4.1. Nombre de navires	89
4.2. Qualité de service.....	90
4.2.1. Attente moyenne en rade	90

Table des matières

4.2.2. Séjour moyen à quai	91
5. Les investissements réalisés par l'EPB en 2021	92
6. Les perspectives de développement de l'EPB pour l'année 2022	93
6.1. Hypothèses d'élaboration.....	93
6.2. Résultat prévisionnelle	94
6.2.1. Trafic portuaire	94
6.3. Les investissements prévisionnels de l'année 2022	96
7. La stratégie marketing de l'année 2022	97
8. Les objectifs commerciaux pour l'année 2022	98
Conclusion	100
CONCLUSION GENERALE.....	101
LISTE BIBLIOGRAPHIE	
ANNEXES	
TABLES DES MATIERES	

La contribution du port de Bejaïa au développement du commerce extérieur

Résumé

Le port n'est pas un corps isolé, il évolue en relation avec un environnement économique en mouvement constant, mais surtout, il doit répondre aux exigences de l'accroissement de la taille des navires et leur spécialisation ce qui nécessite, une adaptation à ces nouvelles exigences.

Le port de BEJAIA, en sa qualité de port pétrolier et de marchandises diverses, participe grandement au développement des échanges commerciaux de l'Algérie avec ses partenaires étrangers. Il contribue de fait au développement de l'économie du pays. Elément important de la chaîne logistique globale de toute la région Centre-Est du pays, le port de BEJAIA, grâce à l'évolution conséquente de son trafic, participe, de façon concrète, au développement de la chaîne du transport maritime nationale, mais le trafic de marchandises du port de Béjaïa a enregistré un léger recul de l'activité, suite à la conjoncture sanitaire impactée par la pandémie de coronavirus, mais également par les mesures de restriction engagées par l'État, pour assurer, un tant soit peu, l'équilibre de la balance commerciale.

L'EPB vient de réaliser une performance sans précédent, et cela malgré la difficulté à laquelle elle se heurte en matière de superficie d'entrepôt. Il va sans dire que malgré la conjoncture actuelle, le port de Bejaïa s'accroche et maintient ses performances pour assurer sa place stratégique de grand port d'Algérie.

Mots clés : Commerce International - Transport maritime - Port- Le trafic portuaire - Stratégie portuaire - Les échanges Internationaux - Les Investissements

Abstract

The port is not an isolated body, it evolves in relation to a constantly changing economic environment, but above all, it must meet the requirements of the increase in the size of ships and their specialization, which requires adaptation to these new requirements.

The port of BEJAIA, as an oil and general cargo port, greatly contributes to the development of Algeria's trade with its foreign partners. It contributes to the development of the country's economy. Important element of the global logistics chain of the entire Center-East region of the country, the port of BEJAIA, thanks to the consequent evolution of its traffic, participates, in a concrete way, in the development of the national maritime transport chain, but the goods traffic from the port of Béjaïa recorded a slight decline in activity, following the health situation impacted by the coronavirus pandemic, but also by the restrictive measures taken by the State, to ensure, even a little, balance of trade.

The EPB has just achieved an unprecedented performance, despite the difficulty it faces in terms of storage space. It goes without saying that despite the current situation, the port of Bejaïa clings and maintains its performance to ensure its strategic position as a major port in Algeria.

Keywords : International trade - Maritime transport - Port - Port traffic - Port strategy - International trade – Investments.