

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

Département des Sciences Commerciales

Mémoire de fin de Cycle

Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option: Finance et Commerce International

Thème

*Etude du rôle des zones extra portuaire dans la chaîne logistique
Cas*

(Zone TIXTER Bordj Bou Arreridj)

Réalisé par:

- 1- KHELLAF chahinaz
- 2- REDJRADJ kenza

Encadré par:

Mr.KHIDER Abdelkrim

Promotion: 2021/2022

Remerciements

Nous tenons à remercier, le bon Dieu tout puissant qui nous a donné le courage et la volonté pour bien mener ce travail.

Nous tenons à exprimer nos vifs remerciements et nos sincères gratitudees :

A notre promoteur KHIDER ABDELKRIM de nous avoir encadré, de son suivi, ses conseils avisés, sa disponibilité et sa patience. Nous vous témoignons ici toutes nos reconnaissances, ainsi qu'aux membres du jury qui ont porté de l'intérêt à notre travail, ainsi que tout le personnel de la zone logistique de TIXTER et de L'EPB et en particulier Mr FARDJELLAH Billal.

Enfin, on remercie tous ceux qui ont contribué de près ou de loin

À l'élaboration de ce travail.

Kenza et chahinaz

Dédicace

Avant toute chose je tiens à remercier Dieu le tout puissant pour m'avoir donné la force et la patience afin de réaliser ce modeste travail En signe De respect Et De Reconnaissance, Je

Dédie Ce Travail :

D'abord A Mes Parents :

A Ma Très Chère Mère Qui M'a Tout Donné : Qui M'a soutenu par Ses Prières, Son Amour, Sa Tendresse Et Qui est toujours présente, Et Continue De L'être Pour Faire Mon Bonheur.

A Mon Très Cher Père, Pour Ses Sacrifices, Ses Conseils, Qui M'a

Encouragé A Aller De L'Avant Tout Au Long De Mes Etudes.

A Mes Chère frères Syphax et Fouad qui ont partagés avec moi les moments d'émotions lors de la réalisation de ce travail.

A celle qui m'a soutenue et encouragée durant les moments les plus difficiles de ma vie et qu'elle trouve ici le témoignage de ma profonde reconnaissance, mon fiancée slimani fakher-eddine

A Mes Amis Et Particulièrement Les Plus Intimes, En Témoignage Des Moments Inoubliables, Des Sentiments Sincères, Et Des Liens Solides Qui Nous Unissent.

Khellaf chahinaz

Dédicace

Avant toute chose je tiens à remercier Dieu le tout puissant pour m'avoir donné la force et la patience afin de réaliser ce modeste travail que je dédie avec ma profonde gratitude , aux être les plus chers au monde , mes parents qui m'ont soutenu , encouragé durant toutes mes années d'études et que Dieu les protègent.

A mon cher frère et ma chère sœur, a tous mes cousins et cousines, mes oncles, mes tantes, ainsi que toutes ma famille qui ont toujours étaient la pour moi, a toutes mes meilleures amies a ma binôme et toute sa famille.

Et a tous ceux qui m'ont soutenu pour l'achèvement de ce mémoire et tous ceux qui sont chers

Redjradj kenza

Liste d'abréviations

LISTE DES ABREVIATIONS :

ASLOG: Association française des Logistiques d'entreprise

BBA: Bordj Bou Arreridj.

BMT : BEJAÏA MEDITERRANEAN TERMINAL

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

CNUCED : conférence des nations unies sur le commerce et développement

CPN : la Conférence de placement des navires

CTMD : LE CENTRE DE TRANSIT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

DAM : Direction du management Audit

DC : Direction capitainerie

DDD : Direction domaine et développement

DFC : Direction finances et comptabilité

DG : direction général

DGA : Direction générale adjointe

DGAO : Direction générale adjointe opérationnelle

DGF : Direction générale adjointe fonctionnelle

DL : Direction logistique

DMA : Direction manutention et acconage

DRH : Direction ressources humaines et moyens

DSI : Direction des Systèmes d'Information

DZLEP : Direction zones logistiques extra portuaires

EDI: Électronique Data Inter change

EPB : Entreprise Portuaire de Bejaia

EPE : Entreprise Publique économique

EVP : Equivalent Vingt Pieds.

GPL: Gaz de pétrole liquéfié

LO/LO: **left**-on /left-off

ONP: Office National des Ports.

RO/RO: **roll**-on /roll-off

SMI : système de management intégré

SONAMA : Société Nationale de Manutention

SPA : Société Par Action.

ZFA2I : Zone Franche d'Activité Industrielle Intégrée.

ZLEP: Zone Logistique Extra-Portuaire

ZIDI : zone industrielle de développement intégré

Les listes des tableaux :

Tableaux n° 01 : les grandes évolutions de la logistique	8
Tableaux n° 02 : différence entre entrepôt et plateforme logistique.....	50
Tableaux n°03 : historique du projet TIXTER.....	65
Tableaux n°04 : les différentes zones de composition de la ZLEP.....	69
Tableaux n°05 : L'évolution du trafic vers TIXTER depuis 2016.....	72
Tableaux n°06 : Nombre d'expédition par train et wagon utilisés.....	74
Tableaux n°07 : La moyenne de séjour /TC depuis 2016.....	75
Tableaux n°08 : pourcentage des visites depuis 2016.....	75
Tableaux n°09 : L'évolution du circuit vert depuis 2016.....	76
Tableaux n°10 : L'évolution du nombre de TC's /jour.....	77
Tableau11 : L'attente moyenne en rade, à quai et au terminal.....	78

Listes des figures :

Figure 01 : Chaîne logistique direct.....	16
Figure 02 : chaîne logistique élargie.....	16
Figure 03 : chaîne logistique globale.....	17
Figure 04 : composition d'une zone logistique extra-portuaire.....	47
Figure 05 : Organigramme général de l'entreprise portuaire de Bejaïa.....	57
Figure 06 : la surface complète de la ZLE de TXTER et projet d'aménagement.....	70
Figure 7 : La moyenne de séjour /TC depuis 2016.....	75
Figure 8 : Le pourcentage des visites depuis 2016	76
Figure 9 : L'évolution du circuit vert depuis 2016.....	77
Figure 10 : L'évolution du nombre de TC's /jour.....	78
Figure 11 : L'attente moyenne en rade, à quai et au terminal.....	79

Sommaire

Remerciements

Dédicaces

Liste des abréviations

Liste des tableaux

Liste des figures

Introduction générale01

Chapitre I : contexte historique de la logistique.....05

Introduction05

Section 01 : Généralités sur la logistique.....05

Section 02 : De la logistique à la chaîne logistique.....13

Section 03 : La logistique internationale.....22

Conclusion29

Chapitre II : les ports secs30

Introduction30

Section 01 : Les Concepts clés sur le domaine portuaire.....30

Section 02 : les opérations portuaire39

Section 03 : Rôle et fonction des plateformes extra -portuaire.....46

Conclusion53

Chapitre 03 : présentation de l'organisme d'accueil et analyses des données.....54

Introduction54

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil L'EPB.....54

Section 02 : Présentation du port sec de TIXTER.....63

Section 03 : L'analyse des données72

Conclusion79

Conclusion générale.....80

Références bibliographique

Table des matières

Résumé

Introduction générale

Introduction:

Le commerce international est défini comme étant l'ensemble des opérations d'achat et de vente de marchandises entre les pays. Ces opérations trouvent leur origine dans l'antiquité, mais l'essor de l'échange moderne apparaît vers la fin de la seconde guerre mondiale du fait de l'accroissement de la population, donc de la consommation et du développement des techniques de production et des moyens de transport de marchandises. C'est à partir de 1990 qu'il a montré sa pleine expansion à travers la globalisation financière et la mondialisation de l'économie.

Avec la mondialisation économique et la croissance du commerce international, la production et la distribution industrielles ressemblent désormais à des chaînes d'approvisionnement mondiales.

La logistique est devenue aujourd'hui l'un des principaux facteurs de compétitivité des entreprises, qu'il s'agisse de la maîtrise des coûts ou du niveau de service. L'ouverture des marchés, le développement des infrastructures et l'importance des nouvelles possibilités d'échange de données ont conduit de plus en plus d'entreprises à définir leurs activités en termes de flux de matières et d'informations. Elle doit également assurer une gestion globale en s'adaptant rapidement et avec souplesse à l'évolution du marché. Elle répond ainsi au double besoin d'organisation/rationalisation et de gestion/communication dans le cadre technique large lié à l'optimisation de la Supply Chain (stockage, manutention, production, transport...).

La logistique internationale est un enjeu majeur pour les économies et consiste à assurer l'efficacité économique des entreprises en atteignant des objectifs de croissance économique. Concernant la logistique internationale, on peut dire qu'elle comprend plusieurs maillons, notamment : la douane, le transport, l'emballage, l'assurance, etc.

Le port est un maillon indissociable de la chaîne du transport maritime, il est considéré comme le mode transport de marchandises le plus utilisé.

D'après la CNUCED, près de 80 % du commerce mondial en volume et plus de 70% de sa valeur transitent par les ports (2015). Les pourcentages sont encore plus élevés pour la plupart des pays en développement

Par ailleurs, le port de Bejaia a toujours su capitaliser ses atouts pour en faire des instruments de développement. Sa position géographique stratégique en Méditerranée, son environnement économique dans une région entreprenante et ses ressources humaines hautement formées et impliquées ont été les socles sur lesquels a été bâti un processus de développement harmonieux qui ont fait du port de Bejaia, une des premières infrastructures du transport maritime du pays.

La concentration des marchandises entraîne la congestion des ports, ce qui entraîne de longs retards pour les marchandises à l'intérieur des murs du port. Il en résulte une mobilité restreinte du canal de port en raison d'une réduction significative de la capacité de stockage du port. Congestion occasionnelle, qui survient pour des raisons imprévisibles, notamment en raison de dommages aux infrastructures, de congestion structurelle, en raison d'une mauvaise adaptation des infrastructures, de niveaux de trafic insuffisants dans l'environnement ou de nature persistante en raison de déficiences techniques.

Afin de remédier à ce problème l'Etat algérien et dans le but de développer le transport maritime et le rendre plus fluide, a entamé des projets dans ce sens, notamment la création de plateformes extra-portuaires dites ports secs. D'après la loi algérienne et d'après la décision du 22 Rabie Elthani 1432 correspondant au 27 mars 2011 relatives aux ports secs : « *le port sec constitue un dépôt temporaire extra-portuaire, considéré comme un prolongement naturel des ports maritimes. Il ne peut être rattaché qu'à un seul port* » en d'autres termes, les ports secs sont des entrepôts géants situés à l'intérieur des terres où on transfère le fret que l'on trouve dans un port maritime sans que les marchandises subissent des contrôles intermédiaires.

Donc l'objet de se présent travail consiste essentiellement a répondre au problématique suivante :

Quel est l'importance de la zone logistique extra-portuaire de TIXTER « Bordj Bou Arreridj » dans la performance logistique de l'entreprise portuaire de Bejaia dite L'EPB ?

Pour mieux cerner le sujet nous proposons de répondre aux questions suivantes :

- Quelles sont les opérations portuaires qui interviennent dans la chaîne logistique portuaire ?

- Le port sec de TIXTER permettrait-il la décongestion du port humide de Bejaia ?

Afin de mieux maîtriser cette recherche et de mieux canaliser les efforts vers le vif du sujet, on a conçu les hypothèses suivantes :

- ✓ **H1** : « La zone logistique extra-portuaire est utilisée pour le bon acheminement des marchandises, dans la chaîne logistique à travers le transport multimodal suivant : soit « maritime-voie routier » ou « maritime-voie ferroviaire ».
- ✓ **H2** : « la zone logistique extra-portuaire de TIXTER est considérée comme étant un vecteur de croissance sur la capacité de stockage portuaire qui influence directement sur la qualité de service portuaire, avec la création de la valeur ajoutée pour les clients ».

La méthodologie :

Ce mémoire s'inscrit dans les travaux de recherche sur le rôle des zones extra portuaire dans la chaîne logistique cas **zone extra-portuaire de TIXTER (BBA)**. Notre but est d'analyser le rendement des différents moyens logistiques de la zone TIXTER pour améliorer la performance de l'entreprise portuaire de Bejaia (**EPB**) avec la multi-modalité et la combinaison des modes du transport de marchandises.

Pour essayer de répondre à notre problématique, nous avons estimé qu'il était nécessaire de scinder notre travail de recherche en trois chapitres :

- Le premier chapitre : sera consacré à « l'approche conceptuelle de la logistique » À partir de la présentation conceptuelle de la logistique (section 01), puis de la logistique à la chaîne logistique (section 02), tandis que la (section 03) consacrée à la logistique internationale.
- Le second chapitre intitulé : « les ports secs » la première sera consacrée sur les Concepts clés sur le domaine portuaire ; la deuxième va évoquer les multiples opérations portuaires ; à la fin, nous concluons ce chapitre par une section qui traitera le rôle et fonction de la plateforme extra portuaire.
- Le dernier chapitre est notre cas pratique, réaliser à partir des données récoltées auprès de l'organisme d'accueil, celle-ci comporte un chapitre qui

illustrera l'étude sur le rôle que joue la plateforme extra portuaire de BBA « TIXTER » dans la décongestion du port humide de Bejaïa.

Chapitre 01

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

Introduction :

La logistique est perçue comme un ensemble disparate de moyens utilisés pour approvisionner, produire, entreposer et distribuer les produits d'une entreprise. Mais au-delà de ceci, la pratique de la logistique nécessite une bonne compréhension des concepts et des techniques utilisées.

Elle comprend la planification, l'exécution et la maîtrise des mouvements et les mises en place des personnes ou des biens au sein d'un système organisé pour réaliser des objectifs spécifiques, donc nous allons consacrer ce premier chapitre à l'approche conceptuelle de la logistique. Pour mieux comprendre, nous avons jugé opportun d'aborder les trois points suivants :

- La première section sera réservée à la présentation conceptuelle de la logistique ;
- La deuxième section sera consacré sur la logistique à la chaîne logistique ;
- Dans la dernière section on parlera sur la logistique internationale.

Section 01 : Généralités sur la logistique

Au fil des années, la logistique devient un élément majeur de l'efficacité de l'entreprise. Elle permet la circulation des marchandises dans diverses activités d'une organisation.

Via cette section, nous nous intéresserons à l'histoire de la logistique, son origine, son évolution, leur rôle principal dans une entreprise, ses enjeux, et ses typologies.

1.1- Historique de la logistique :

Le dictionnaire de l'Académie française donne « La science du calcul » comme premier sens au mot « logistique ». Étymologiquement, le terme « Logistique » provient du grec *logistikos*, ce qui est « relatif à l'art du raisonnement ». Platon est notamment cité comme le premier à avoir utilisé le mot *logistikos* pour opposer le calcul pratique (logistique) à l'arithmétique théorique.

La logistique est encore largement empreinte de cette acception puisque de nombreux travaux académiques ainsi que de nombreuses préoccupations des entreprises se centrent sur l'optimisation (de tournées, de chargement de palette, des coûts).

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

Le terme « Logistique » trouve ensuite son origine dans le milieu militaire et provient du grade d'un officier en charge du « logis » des troupes, lors du combat. Napoléon I^{er} met en place un encadrement de l'approvisionnement en vivres et en munitions. Ainsi, le grade de « major général des logis » fut donné à « un officier qui avait la fonction de loger ou de camper les troupes, de diriger les colonnes, de les placer sur le terrain » selon le général de brigade exigences pratiques 7 Jomini, 1837.

Le logisticien militaire avait en charge le transport, le ravitaillement et le campement des troupes.

Le terme « Logistique » est entré dans le langage courant à partir du début des années quatre-vingt-dix, lorsque la première guerre du Golfe a éclaté. La presse, à partir de cette période, démocratisé le mot en parlant de « soutien logistique » dans le cadre d'actions militaires ou caractère militaire du XX^{ème} siècle fut la coordination du débarquement des troupes alliée en Normandie en juin 1944. Le savoir-faire acquis s'est alors diffusé dans les entreprises, d'abord aux États-Unis, ensuite dans les pays européens.

Le développement de la fonction logistique au sein des entreprises européennes est également lié à un contexte économique qui en a amené à l'émergence¹.

1.2- l'évolution de la logistique :

Les notions de base du concept de la logistique sont restées les mêmes, mais l'évolution est incontournable, il est nécessaire car la société évolue sans cesse et il faut que l'entreprise s'adapte aux changements de l'environnement²

➤ Les premiers balbutiements (années 50' et 60') :

La logistique d'entreprise est apparue après la fin de la seconde guerre mondiale et donc postérieurement à la démobilisation des spécialistes logistiques militaires. Ceux-ci furent probablement tentés de transposer leurs savoir-faire aux problèmes rencontrés par les entreprises, sans bénéficier de la priorité budgétaire qui était la leurs durant la période du conflit. Cette phase préparatoire à l'émergence d'une logistique d'entreprise, dominée par l'urgence de tâches de reconstruction (pour

¹ Lyon net Barbara, Senkel, Marie-Pascale, LA LOGISTIQUE, Dunod, Paris, 2015, page1

² COLIN Jacques : la logistique : histoire et perspective, in revue logistique et management, Vol 4, N°02, 1996, pp 103-104

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

l'Europe) ou d'aide à la reconstruction (pour les Etats Unis), fut cependant marquée par le développement de la recherche opérationnelle et des premières techniques d'optimisation appliquées à la résolution des problèmes de transport et d'entreposage.

➤ **La phase de démarrage (années 70 ' en France) :**

En phase de démarrage, la logistique fut avant tout une recherche d'optimisations opérationnelles partielles et disjointes (gestion de parc, gestion de stocks, tournées de livraison, etc.) et de rationalisation des structures de la firme. Sa recherche d'efficience correspondait à une démarche productiviste classique de réduction des coûts d'opérations, puis de diminution drastique du nombre d'emplois et de transferts massifs d'activités vers des transporteurs et des prestataires.

La quête de la fluidité, c'est-à-dire de la réduction des capacités nécessaires à la circulation des flux, est la caractéristique majeure de la logistique productiviste de cette époque.

➤ **La phase de croissance (années 80' et 90') :**

En phase de croissance (années 80' et 90') la logistique change de nature et se préoccupe prioritairement de coordonner les différentes fonctions de l'entreprise qui concourent à la mise en circulation des flux (retrait, service après-vente, distribution, production, achat,) en procédant à leur découplage.

Les préoccupations du pilotage des flux l'emportent sur celles de production des opérations de circulation des marchandises, souvent externalisées : la recherche de l'efficacité des processus logistiques passe par la maîtrise des coûts induits de toute défaillance logistique sur les fonctions qu'elle soutient. La réduction des niveaux de stocks, le développement des flux tendus dans l'approvisionnement des sites industriels puis des sites de distribution, les exigences croissantes de marchés qui se saturent et deviennent de plus en plus volatils, désignent la logistique de service comme la démarche qui stabilise et garantit la continuité des flux : elle s'oriente alors plus vers le service rendu que vers les réductions des coûts de circulation³

³ COLIN Jacques : op-cita, p104.

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

➤ La phase de maturité (années 90' et 2000') :

Parvenue en phase de maturité, la logistique privilégie désormais sa dimension "transversalité", qui lui permet de mobiliser toutes les ressources internes (celles de la firme), mais surtout externes (celles de ses partenaires), nécessaires à la mise en œuvre d'une.

Chaîne logistique complexe, faite de multiples acteurs étroitement imbriqués et interdépendants les uns des autres. La logistique devient une culture organisationnelle de la complexité et de l'effectivité qui, face aux risques d'entropie et de désagrégation de ses processus confrontés aux extrêmes turbulences de l'environnement, recherche l'adhésion de tous les acteurs, au-delà de leurs rivalités et antagonismes de court terme.

Les systèmes d'information et de communication logistiques prennent alors une ampleur considérable : en s'assurant de la maîtrise des interfaces entre acteurs, ils autorisent de multiples transactions qui conduisent à leur intégration au sein d'un même processus.

Tableau N°01 : Les grandes évolutions de la logistique.

La période	L'événement
La deuxième guerre mondiale	Origine militaires de la logistique : compagnie napoléoniennes (intendance, train des équipages)
Année 50-60	Limitée à l'exécution des opérations physiques d'entrepôts et de transport
Année 70	Le pilotage des flux physiques de production et de distribution
Année 80-90	Planification des flux intégrant les approvisionnements, la production et la distribution
Année 2020	Le Supply Chain Management tend à devenir un outil de déménagement global

Source : HOHMANN Christian ; Les évolutions de la fonction logistique ; p13 (PDF).

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

1.3 - Définition de la logistique :

Il existe de multiples définitions de la logistique, car il est impossible actuellement d'en donner une définition acceptée par tous et dans tous les pays ; aussi est-il préférable d'en examiner les divers sens. « La logistique est une fonction qui a pour objet la mise à disposition au moindre cout de la quantité d'un produit, à l'endroit et au moment où une demande existe »⁴.

Il existe plusieurs définitions pour le terme logistique. Nous reprenons quelques définitions que nous jugeons synthétiques et pertinentes à savoir :

La logistique peut être définie comme « l'ensemble des problématiques des méthodes et des activités qui concourent à la maîtrise et à la coordination des flux physiques, de services et d'informations, pour la satisfaction du client final, à partir de la matière, en minimisant les ressources utilisées »⁵

ASLOG⁶ «Association française des logistiques d'entreprise) définit la logistique comme « l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre cout, d'une quantité de produits à la l'endroit et au moment qu'une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que la localisation des usines et entrepôts, l'approvisionnement, gestion physique des encours de fabrication, l'emballage, le stockage, et la gestion des stocks manutention et la préparation des commandes, le transport et les tournées de la livraison ».

En résumé, nous pouvons dire que la logistique est l'activité qui a pour objet de gérer les flux physiques, informationnels et financiers d'une organisation, dans le but de mettre à disposition des ressources correspondant aux besoins, et ce, aux conditions économiques avec une qualité de service déterminée, dans des conditions de sécurité et de satisfaction des besoins des clients.

1.4. Le rôle de la logistique :

Suite à l'ouverture des marchés et à la libéralisation du commerce international, le succès de toute entreprise est fondé sur sa capacité à se différencier de ses concurrents,

⁴ Philippe-Pierre D et Fender M., 2001, p. 29

⁵ Philippe V., 2003, p. 07.

⁶ L'ASLOG est une organisation neutre et indépendante. Multisectorielle, elle est aujourd'hui la seule association qui couvre l'ensemble des activités au sein de la chaîne logistique globale.

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

pour un but de proposer de meilleures offres, commerciales ou terme des (coûts et délais optimisés), la logistique de ce contexte est une arme stratégique à la fois offensive et défensive.

Le rôle de la fonction logistique s'avère, donc, de plus en plus important dans l'amélioration de la performance du service maintenance. En effet pour la gestion des interventions de maintenance, la gestion du flux d'informations, d'une gestion de stocks de pièces de rechanges et des moyens de manutentions, ou encoure de l'argent immobilier par les pièces à fortes valeurs.

- Pour les approvisionnements, il concerne le taux de disponibilité et délai de livraison.
- Pour stockage c'est le suivi de la valeur du stock (pertes de valeur et de la couverture de stocks).
- Pour le transport il est consacré sur les couts moyens par produit et taux de remplissage du moyen de transport.⁷

1.5. Les enjeux de la logistique :

La logistique constitue un enjeu de taille pour l'entreprise. La performance, et parfois même la pérennité de l'entreprise dépend de la maîtrise du processus logistique, la logistique conditionne⁸ :

- ✓ **La croissance de l'entreprise** : la stratégie implique une parfaite maîtrise des problèmes logistiques.
- ✓ **La maîtrise des coûts** : grâce à une meilleure connaissance de l'ensemble des coûts du produit, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à l'après- vente.
Ainsi la mise en œuvre d'une logistique intégrée John Bull⁹ a permis d'améliorer les délais de livraison, de réduire les taux d'indisponibilité tout en diminuant les coûts ;
- ✓ **Les possibilités d'externalisation de l'entreprise** : l'analyse logistique permet à l'entreprise de se recentrer sur sa vocation principale en

⁷ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/logistique/role-logisticien.htm>

⁸ BENSALÉM.S, 2015, «la logistique portuaire : Bejaia Méditerranéen Terminal », mémoire de master, université de Bejaia, P9

⁹ John Bull : un professeur de l'université de Sheffield, GB en 199410

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

confiant à des spécialistes certaines opérations (exemple de la sous-traitance). La nouvelle donne, c'est aussi l'optimisation des flux de transports.

- ✓ **La normalisation des produits et des processus de gestion** : l'optimisation des flux implique l'établissement des normes (standardisation de certains composants et produits, normes de coûts...).
- ✓ **La diversification de l'entreprise** : la maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise d'élargir la gamme de ces activités.
- ✓ **La flexibilité et l'adaptabilité de l'entreprise** : grâce à une souplesse obtenue dans la distribution amont et aval, ainsi qu'une meilleure maîtrise de la gestion des transports et du stockage.

Du fait de leur importance, les enjeux de la logistique sont également pris en compte par l'Etat dans l'élaboration des politiques économiques, industrielles et techniques, ce qui n'est pas sans conséquence pour l'entreprise, la logistique influence en effet : le secteur des transports (privilégier un certain type de transport), le développement régional (les entreprises préféreront s'implanter dans des régions dotées d'une infrastructure logistique solide), les politiques économiques (l'importance de la logistique conduit l'Etat et les collectivités territoriales à intensifier leurs interventions : amélioration du réseau routier, mise en place d'une politique des transports...), l'environnement scientifique et technique (l'analyse logistique favorise la généralisation de la robotique, de la productique...et reste liée au développement de l'informatique, télématique...).¹⁰

1.6- Les typologies de la logistique :

On peut distinguer plusieurs logistiques différentes par leurs objets et méthodes : Une logistique d'approvisionnement qui permet d'amener dans les usines leur produit de base, composants, et sous ensembles nécessaires à la production.

¹⁰ Cours de Mr DIEMER Arnaud, IUFM d'auvergne, économie d'entreprise, partie 2 les fonctions de l'entreprise, p20

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

1.6.1- Une logistique d'approvisionnement général :

Qui permet d'apporter à des entreprises de service ou des administrations les produits divers dont elles ont besoin pour leur activité (fournisseur de bureau par exemple).

1.6.2- Une logistique de production :

Qui consiste à apporter au pied des lignes de production, les matériaux et composants nécessaires à la production et à planifier la production ; cette logistique tend à absorber la gestion de production tout entière.

1.6.3- Une logistique de distribution :

Celle des distributeurs, qui consiste à apporter au consommateur final, soit dans les grandes surfaces commerciales, soit chez lui, les produits dont il a besoin.

1.6.4- Une logistique militaire :

Qui vise à transporter sur un théâtre d'opérations les forces et tout ce qui est nécessaire à leur mise en œuvre opérationnelle et leur soutien.

1.6.5- Une logistique de soutien :

Née chez les militaires mais étendue à d'autres secteurs, aéronautique, énergie, industrie, etc. Qui consiste à organiser tout ce qui est nécessaire pour maintenir en opération un système complexe, y compris à travers des activités de maintenance.

1.6.7- Une activité dite de service après-vente :

Qui est assez proche de la logistique de soutien avec cette différence qu'elle est exercée un cadre marchand par celui qui a vendu un bien ; on utilise assez souvent l'expression « management de service » pour désigner le pilotage de cette activité ; on notera, cependant que cette forme de logistique de soutien tend de plus en plus souvent à être exercée par des spécialistes de soutien différents et l'utilisateur et dits third party maintenance ;

1.6.8 - Des reverse Logistics :

Parfois traduites en France par « logistique à l'envers », « retro-logistique » ou encore « logistique des retours », qui répare, ou encore à traiter des déchets industriels,

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

emballages, produit inutilisable depuis les épaves de voiture jusqu'aux toners d'imprimantes.

1.6.9- Une distinction commode :

Est-elle qui fait souvent entre la logistique de flux, production et distribution, d'une part et la logistiques de soutien d'autre part, ces deux catégories de logistiques ont, en effet, des caractéristiques assez différentes, les premiers étant plus liées aux techniques de gestion de la production et aux techniques de marketing et de vente, les deuxièmes étant plus liée à des méthodes de maintenance et de gestion de rechanges, particulièrement, développées dans le domaine militaire ou dans celui de la maintenance des équipements techniques¹¹ .

Section 02 : de la logistique a la chaine logistique

Face un environnement instable, complexe et très concurrentiel, de nouveaux défis sont apparus devant les entreprises, notamment ces dernières années, afin d'atteindre le plus haut niveau de performance.

Dans ce chapitre nous allons tenter de définir c'est quoi une chaine logistique et d'en dégager les facteurs d'évolutions, l'importance et l'objectifs et types de la chaîne logistique.

2.1. Définition de la chaine logistique (Supply Chain) :

Avant de proposer des définitions et expliquer le mot Supply Chain, revenons brièvement sur le sens anglais Supply, qui signifient (offre), employer comme verbe, il se traduit par (fournir) ou (approvisionner). Le terme Supply Chain est le plus souvent traduit en français par chaîne logistique. Les termes chaîne logistique étendue et chaîne d'approvisionnement sont également parfois utilisés.

Souvent la Supply Chain est définit comme « la suite des étapes de production et distribution d'un produit depuis les fournisseurs des fournisseurs du producteur jusqu'aux clients de ses clients¹²»

¹¹ Yves, 2005, p. 04

¹² Yves Pimor, Michel Fender « logistique, production, distribution, soutien » ; 5ème édition ; Dunod ; paris ; 2008 ; page 5.

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

Selon J. Colin, H. Mathé et D. Texier (1981), « la logistique est le processus stratégique par lequel l'entreprise organise et soutient son activité. A ce titre sont concernés les flux informationnels et matériels, interne et externes, amont et aval. »¹³

Une Supply Chain est un réseau d'organisations (fournisseurs, usines, distributeurs, clients, prestataires logistiques, etc.) qui participent à la fabrication, la livraison et la vente d'un produit à un client. Ces organisations échangent entre elles des produits, des informations et de l'argent¹⁴.

Il existe également une vision plus opérationnelle de la chaîne logistique qui souligne davantage les processus d'une chaîne logistique. La chaîne logistique est alors définie comme « un réseau d'installations qui assure les fonctions d'approvisionnement en matières premières, de transformation de ces matières premières en composants puis en produits finis, et de distribution du produit fini vers les clients »¹⁵

2.2. - L'évolution de la chaîne logistique :

Le concept de base de Supply Chain repose sur une version opérationnelle globale et non partielle de l'entreprise, afin d'obtenir une optimisation de l'ensemble de la chaîne. Le stock a permis à chaque boucle de la chaîne de fonctionner indépendamment, l'apparition du juste-à-temps la réduction des stocks qui en a découlé ont rendu les différents maillons dépendants les uns des autres et le développement des systèmes d'information intégrés une croissance plus fine des mouvements et des besoins et une véritable gestion de l'ensemble de la chaîne. Ainsi, on peut représenter l'évolution de la Supply Chain, qui correspond le plus souvent à trois stades d'évolutions d'une entreprise à partir de l'organisation traditionnelle.¹⁶

2.2.1 Organisation à dominante fonctionnelle :

Qualifié de stade « I », ce mode d'organisation privilégie dans l'organigramme les principales fonctions (achats /approvisionnements, fabrication, distribution physique). La principale préoccupation des sociétés à ce stade « I » est le coût d'obtention et le niveau de la qualité, aussi le but premier est de produire un produit fiable, reproductible,

¹³ Guiraud DAVID, « Comprendre la chaîne logistique » ; édition LES ECHOS ; 2004

¹⁴ Rémy LE MOIGNE ; op ; cit ; page 04

¹⁵ Iman Bouhadou « vers une optimisation de la chaîne logistique » ; 2015 : page 26.

¹⁶ O BAGLIN, GERARD et al : management industriel et logistique, conception et pilotage de la Supply Chain, 4e édition, ECONOMICA, paris, p 146

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

conforme aux spécialisations et au coût le plus fiable possible. Afin d'atteindre ces objectifs, chaque fonction de l'entreprise se focalise sur sa contribution à la qualité et au coût de produit, les efforts d'optimisation de la Supply Chain se focalisent à ce stade sur la productivité et l'excellence technologique.

2.2.2 Organisation interne Supply chaine intégrée :

A ce stade « II », les entreprises commencent à se construire une organisation « orientée client », la focalisation dans ce stade est le service de client et non plus l'optimisation fonctionnelles « locales », une culture prenant en compte les relations avec les clients et les fournisseurs interne se développe au sein de l'entreprise et l'ensemble des acteurs de l'entreprises commencent donc nécessairement à entrer dans une relation de collaboration.

2.2.3 Organisation Supply Chain « étendue » :

Finalement, à ce stade « III » Les entreprises commencent à identifier des potentialités à travers les approches coopératives non seulement avec l'ensemble des fonctions de l'entreprise mais aussi avec les acteurs externes, les fournisseurs jouent progressivement un rôle important et plus en plus large dans les activités de l'entreprise. A ce stade, les entreprises ont compris que la recherche des partenaires est la clé du succès pour développer un avantage compétitif, bien que le management de la Supply chaine interne ait apporté de nombreux bénéfices, les entreprises partout dans le monde considèrent maintenant que le véritable bénéfice résultera d'un management global de la Supply Chain du fournisseur jusqu'au client final¹⁷.

2.3. La Structure d'une chaine logistique :

Les chaînes logistiques ne se ressemblent pas, elles sont classées en trois types que l'on distingue par leurs structures physiques, le type d'opérations, leurs objectifs, les niveaux d'assemblage, le cycle de vie du produit et le besoin de stock, ces trois types sont¹⁸:

- **Des chaînes logistiques convergentes** : La matière qui circule entre les sites converge vers un seul et même site qui est logiquement le lieu d'assemblage

¹⁷ BAGLIN, GERARD, et al: op-cit, p 148

¹⁸ CHEYROUX Laurent: l'évaluation de performance des chaînes logistiques, thèse doctorat, université Touloun, 2003 p 56

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

final, L'industrie navale ou encore aéronautique sont des bons exemples de ce type de chaîne.

- **Des chaînes logistiques divergentes** : Par contre aux chaînes convergentes ces chaînes partent d'un point unique et se distribue à travers la chaîne, Cela concerne par exemple l'industrie minière.

Et aussi il existe la chaîne logistique conjointe, C'est la coordination d'une chaîne convergente et d'une chaîne divergente.

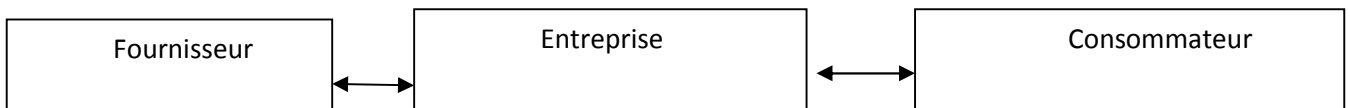
- **Des chaînes mixtes « ni convergentes ni divergentes »** : Elles concernent par exemple l'industrie automobile dont, la partie amont est plutôt convergente alors que la partie aval est divergente, on considère les trois niveaux essentiels de la chaîne : les fournisseurs, les producteurs et les vendeurs.

2.4- Les différents types de la chaîne logistique :

- Dans le premier lieu on trouve la chaîne logistique directe qui contient un

Consommateur qui effectue sa demande auprès de l'entreprise qui est-elle tournée vers le fournisseur pour faire sa commande selon le besoin du client, les flux de la chaîne logistique directe se montrent dans la figure suivante :

Figure N° 01 : Chaîne logistique direct

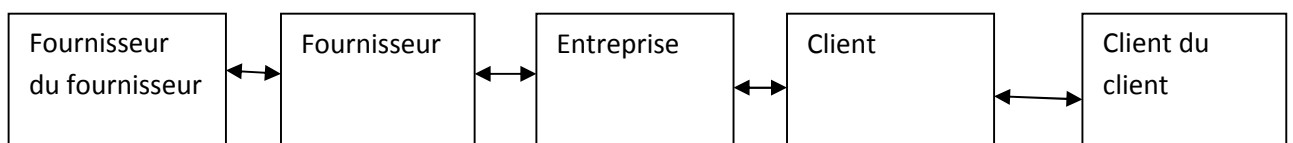


Source : élaboré par nous-mêmes, après plusieurs lectures

- Pour la deuxième position, on trouve la chaîne logistique élargie, qu'on trouve

Dans plusieurs entreprises qui se mettent en collaboration, ou l'une de ces entreprises joue un rôle dominant et central, cette chaîne est représentée dans la figure suivante :

Figure° 02: chaîne logistique élargie



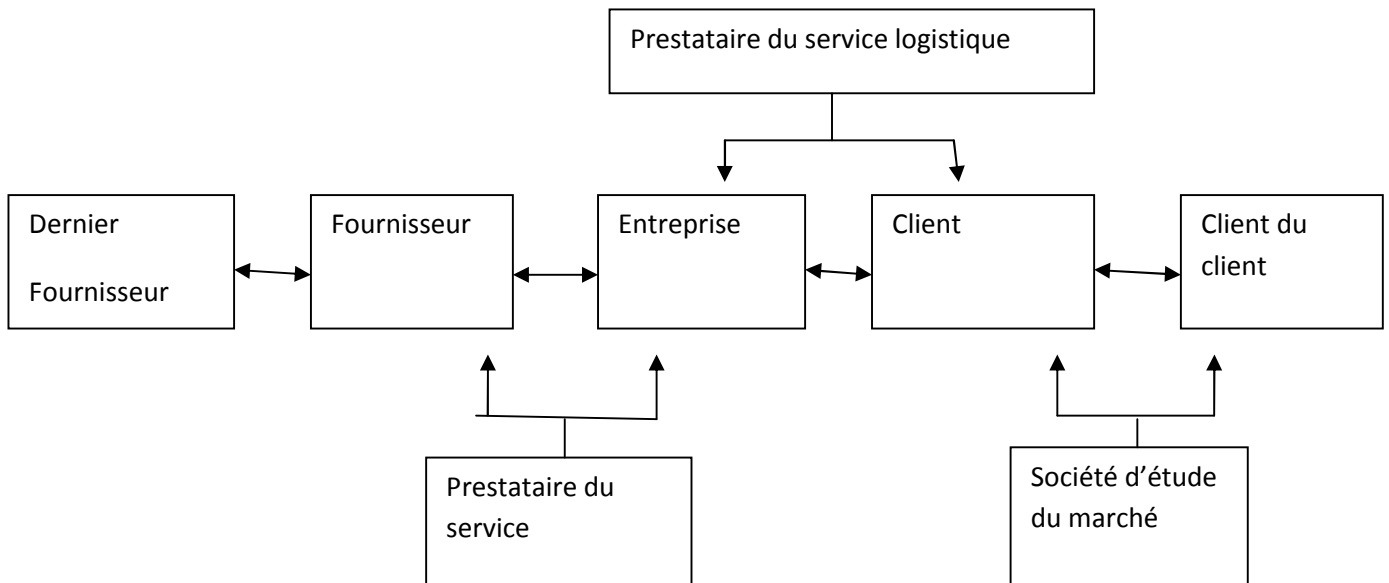
Source : élaboré par nous-mêmes d'après des images de la chaîne logistique élargie rechercher sur Google.

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

- Pour le troisième type nommé la chaîne logistique globale, ou les acteurs sont

Localisés dans différents pays. Certaines des chaînes logistiques permettent de faire intervenir plusieurs acteurs externes à l'entreprise qu'elle soit importatrice ou exportatrice, la figure ci-dessous montre le mécanisme d'une logistique globale :

Figure N° 03 : chaîne logistique globale



Source : élaboré par nous-mêmes après une image extraire de Google sur la chaîne logistique globale.

2.5. Les différents intervenants et leurs rôles dans la Supply Chain :

2.5.1 Les intervenants à caractère financiers :

Parmi les intervenants à caractère financiers, on trouve les banques et les assurances.

A- Les Banque :

C'est un établissement financier qui met à la disposition de l'importateur et d'exportateur le déférent instrument de paiement garantissant la sécurité de la transaction commerciale internationale.

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

B- Les assurances :

L'assurance est une fonction économique dont la finalité est de permettre l'indemnisation des dommages survenus aux biens et aux personnes grâce à la prise en charge d'un ensemble de risques et à leur compensation moyennant le paiement d'une prime ou cotisation de l'assuré.

C- Les ports :

Entretiennent les installations portuaires contrôlent et coordonnent les activités qui s'y déroulent

2.5.2 Les intervenants à caractère administratif :

Parmi les intervenants à caractère administratif, on trouve la douane et les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire.

A- La douane :

Elle doit¹⁹:

- Contrôler les flux de marchandises à l'importation, dans le but de préserver la Sécurité, la santé et la morale publique ;
- Lutter contre la contrefaçon;
- A l'exportation, elle vérifie la destination finale de certains biens jugés stratégiques;
- Percevoir les droits et taxes à l'importation et faire appliquer la réglementation communautaire et nationale;
- Informer sur les échanges extérieurs en élaborant les statistiques du commerce mondial

Les formalités de dédouanement des marchandises à destination ou en provenance de l'étranger permettent les contrôles et la taxation douanière. Ces formalités sont accomplies par le détenteur de la marchandise (exportateur, importateur, commissionnaire agréé en douane, titulaire d'une autorisation de déclaration de dédouanement.....).

Le point important dans la formalité de dédouanement est constitué par la déclaration de douane qui permet d'assigner un statut juridique précis à la marchandise dont les éléments fondamentaux sont :

¹⁹ El Khalifa, M.E.K, Guide de transport international de marchandises, édition DAHLEB, 1966.18

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

(L'espèce tarifaire, la valeur en douane et l'origine du produit).

2.5.3 Les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire :

Aujourd'hui, les gouvernements attachent une grande importance au développement du commerce international, mais également à la protection de la santé et de sécurité du consommateur ainsi que de l'environnement. Les organismes de normalisation agissant dans un cadre législatif, sollicitent l'intervention des entreprises indépendantes afin de garder un contrôle des marchandises toute au long de la chaîne logistique du commerce mondial.

Le service de contrôle de qualité, de conformité et contrôle sanitaire est un intervenant à caractère administratif au côté de la douane. Il a pour but de vérifier la conformité des marchandises suivant des normes nationales ou leur équivalent au plan international. Parallèlement, ils s'attachent à faire comprendre aux importateurs et aux exportateurs de conformer aux normes. Pour les livraisons ponctuelles ou les premières livraisons doivent suivre le processus d'expédition basique : document apportant la preuve de la conformité aux normes requises, sinon, les marchandises peuvent être testées dans un laboratoire agréé.

Les marchandises sont soumises à un contrôle physique pour vérifier quels documents correspondent bien aux produits et qu'aucune anomalie n'est constatée : les expéditions régulières peuvent être traitées par enregistrement ou sous licence.

2.5.4 Les autres intervenants :

A- Le transitaire :

Le transitaire est considéré comme l'un des principaux auxiliaires du transport. C'est un intermédiaire qui réalise la livraison entre deux modes de transports. L'importateur doit avoir recours aux services d'un transitaire qui le décharge de toutes démarches en formalités nécessaires relatives à la cargaison importée notamment, lorsque le destinataire est éloigné du point d'arrivée de la marchandise. Le transitaire intervient alors comme intermédiaire pour s'informer de l'arrivée du navire, de recevoir la marchandise du consignataire (s'il n'est pas lui-même consignataire).

Il est tenu d'accomplir des formalités de douane et d'assurer l'expédition de la marchandise à destination de l'importateur qu'il a mandaté. Au point de réception, il

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

prend en charge la marchandise et s'assure qu'elle est conforme aux descriptions du connaissement, l'expédition des marchandises et leurs dédouanements constituent des actes complexes qui nécessitent une large connaissance du domaine en question, les techniques et des pratiques du commerce international²⁰.

B- Le consignataire :

Le consignataire maritime travaille au sein d'une équipe dont le rôle est de prendre en charge dans sa globalité un navire national ou étranger durant son escale pour qu'il soit le plus rapide et le moins onéreux possible. Il représente les intérêts de l'armateur et prend toutes les mesures d'ordre commerciales, techniques et administratives nécessaires et la bonne exploitation du navire en escale. Sur les lignes régulières, il est chargé de rechercher du fret pour remplir le navire, il s'occupe de l'élaboration du plan de chargement ou de l'étude du plan de déchargement, il essaie de résoudre les problèmes qui peuvent se poser pour l'équipage (consultation de médecins, prêts d'argent).

Le consignataire travaille dans une entreprise de consignation ou une agence maritime ayant passé un contrat avec des armateurs étrangers pour l'assistance de leur flotte dans les ports où accostent les navires de la compagnie.

C- L'aconier :

Dans le transport maritime, on fait appel à des professionnels spécialisés en manutention dont les missions peuvent ne pas se limiter à cette unique activité. L'aconier est un entrepreneur de manutention qui assure les activités suivantes : débarquement, embarquement, réception, livraison, garde, arrimage, extra partage, allotissement...etc. des marchandises. L'aconier est présumé responsable des dommages dans les opérations de manutention proprement dites. Il doit également veiller à prendre les réserves nécessaires contre le transporteur concernant les opérations de réception afin de réserver les recours de l'importateur.²¹

²⁰ El Khalifa, M.E.K, Guide de transport international de marchandises, édition DAHLEB, 1966.20

²¹ Article 27 de la loi 1966 du code maritime Algérien.20

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

D- Le transporteur :

Le transporteur est le propriétaire de la compagnie de transport maritime qui s'est engagée envers l'expéditeur pour transporter et livrer la marchandise en un lieu spécifié (port). Le transporteur n'est concerné qu'au moment de l'arrivée de la marchandise et aussitôt après son débarquement. En effet, la réception de cette marchandise par le destinataire met fin au contrat de transport. Le transporteur doit mettre le navire en état de navigabilité, l'armer, l'équiper et l'approvisionner. En outre, il doit mettre en état convenable les lieux où la marchandise sera entreposée et apporte le soin et l'attention nécessaire au chargement et au déchargement à la manutention, à l'arrimage et à la surveillance de la marchandise durant le transport.

E- Le courtier maritime :

Un courtier est considéré comme une société et s'arrête au moment où les deux entreprises (importatrice et exportatrice) concluent un contrat. Il est rémunéré à la commission appelée « courtage » et payé soit par les deux parties, soit par l'une d'elles. On distingue deux types de courtiers :

➤ Le courtier d'affrètement D'une manière générale, les courtiers se spécialisent en opérant soit pour le compte du navire soit de la cargaison. Le courtier d'affrètement agit aussi bien pour le compte du navire que de la cargaison. Le courtier reçoit pour sa prestation de services une commission variable selon qu'il s'agisse de tonnage important ou de durée plus au moins longue de l'affrètement, mais en général elle est fixée d'environ de 2,5% de commission.

➤ Le courtier d'interprète Le courtier d'interprète assure la mise en douane du navire, la traduction des écrits, la légalisation des documents, la certification des rapports de mer.....etc. Le courtier interprète joue un rôle important, notamment pour la conclusion des affrètements au voyage et essentiellement à mettre les parties en présence, à les renseigner, à les conseiller. Les courtiers sont rémunérés à la commission, calculée sur le fret et payée par le fréteur, sauf convention contraire.

F- Le commissaire d'avaries :

Le commissaire d'avaries est généralement un technicien qui a pour rôle d'établir les constats de sinistre, d'effectuer éventuellement des expertises amiables pour le

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

compte de l'assureur et aussi de faire des « dispaches », c'est-à-dire se calculer et répartir les indemnités à verser. Agent de l'assureur, le commissaire d'avarie est nommé et révoqué par la compagnie qui utilise ses services. En effet, en cas de sinistre (vole, perte, incendie, détérioration), le réceptionnaire de la marchandise doit requérir le commissaire d'avarie du lieu de destination, dont le nom est normalement porté sur le certificat ou la police d'assurance.

G- Le mandataire :

A la différence du commissionnaire de transport, le mandataire limite son rôle à l'expédition, la réception et dans certain cas, à l'entreposage de la marchandise. Il peut étendre son activité, mais dans le cas sa responsabilité n'est pas engagée dans les opérations ou interviennent d'autres auxiliaires ou fournisseur de services. En doit, il n'a qu'obligation de moyen, c'est-à-dire qu'il ne répond que de ses fautes et celles de ses préposés. Le transport maritime nécessite donc des intervenants spécifiques dans le but de bien gérer le chargement, déchargement, importation et exportation pour gagner du temps et minimiser des coûts supplémentaire.

Section 3 : la logistique internationale

La logistique connaît depuis une vingtaine d'années un fort développement et de profondes mutations. Elle permet le passage d'une économie de production à une économie de circulation.

3.1 définition de la logistique internationale :

La logistique internationale, c'est la pratique des méthodes de la logistique traditionnelle pour une gestion optimisée des flux de marchandises et de personnes à l'international.

Elle intègre les activités d'importation et exportation et l'organisation des opérations de transports à l'international. Qui a pour objectif d'accomplir l'acheminement des produits depuis le lieu de livraison dans le pays d'exportation (entrepôt du fournisseur, entrepôts du transitaire, transporteur...) jusqu'à l'entrepôt de l'importateur dans le pays d'importation, Il s'agit d'organiser dans les meilleures conditions économiques et les meilleures délais l'acheminement des marchandises.

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

3.2- Les intervenants de la logistique internationale²² :

- **les entreprises exportatrices et importatrices** : sont les principaux intervenant de la logistique internationale car se sont eux qui mettent l'opération commerciale internationale avec leurs propres moyens ou en faisant appelle a des intermédiaires.
- **les transporteurs internationaux** : sont les compagnies de transport qui mettent à la disposition des entreprises leurs moyens de transport afin d'expédier les marchandises selon le mode de transport choisi par les entreprises.
- **les auxiliaires de transport** : sont tous les intervenants lors d'une opération commerciale internationale il s'agit généralement du commissionnaire de transport et transitaire.
- **le commissionnaire en douane** : habilité par les douanes, il se charge des dédouanements des marchandises pour ses clients.
- **Les entreprises portuaires** ²³: Les entreprises portuaires sont considérées comme un acteur économique engagé dans un environnement concurrentiel qui doit gérer la segmentation des filières et des marchés puisque chaque tarif a ses logiques et ses chaînes logistiques. L'objectif d'une entreprise portuaire est de tendre vers le meilleur positionnement de ses outils, marché par marché et trafic par trafic au service de son hinterland. La compétitivité d'un port de la qualité des services à la marchandise et aux navires ; se construit sur plusieurs critères (les hommes, les infrastructures, et surtout le coût du passage portuaire).
- **La banque** est un organisme financier qui concentre des moyens de paiement, assure la distribution du crédit, le change, et l'émission de billets de banque

²² Achir S ; chermirou S La chaine logistique internationale de quelques entreprises exportatrices algériennes mémoire de master université de Bejaia ; 2018 p5

²³ Document propre de l'EPB

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

3.3 Principe de la logistique internationale :

La logistique internationale est un domaine très complexe c'est pourquoi elle comprend de nombreuses activités liés à l'acheminement des produits depuis l'approvisionnement des matières premières à la distribution des produits fini²⁴.

3.3.1 Les activités de la logistique internationale :

- **Transports internationaux** : c'est l'ensemble des modes et moyens de transports qui permettent le déplacement de la marchandise d'un point à un autre. Les différents modes de transport sont : transport maritime, ferroviaire, routier, aérien, fluvial et postal.
- **Manutention** : concerne le chargement et le déchargement des marchandises soit pour son magasinage ou bien pour son expédition.
- **Entreposage** : c'est une activité qui consiste de stocker des marchandises dans un entrepôt.
- **Emballage** : est une activité consistant à protéger les marchandises pour faciliter sa manutention et son expédition.
- **Passage** : en douane c'est l'ensemble des formalités douanières auxquelles les marchandises destinés à l'import et à l'export sont confronté).

3.3.2 Missions de la logistique internationale :

La logistique internationale a de multiples missions d'où sa complexité :

- Organisation et acheminement des marchandises.
- Protection des marchandises avec un emballage adéquat lors du voyage.
- Suivi et traçabilité des marchandises depuis son embarquement.
- Choisir le mode l'expédition de marchandises ainsi que les prestataires logistique

3.3.3 Les enjeux de la logistique internationale :

- Multiplicité des intervenants il y'a une multitude d'intervenants dans la logistique internationale qui assure le bon déroulement de l'opération commerciale.

²⁴ Chir S ; chermirou S La chaine logistique internationale de quelques entreprises exportatrices algériennes mémoire de master université de Bejaïa ; 2018 P6

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

- Multiplicité des opérations de transport Faire attention à la nature et taille des colis, aux types d'emballage utilisé et favoriser l'utilisation des unités de transport intermodal.
- Diversité des textes réglementaires²⁵ des conflits peuvent exister entre les réglementations nationales et internationales. Il convient de savoir quelle législation ou convention s'applique à chaque étape de l'acheminement international.
- Optimiser le temps : L'optimisation du temps de traitement des flux est primordial (moins de ruptures des charges, gestion anticipé de certaines formalités administratives...)
- Optimiser les coûts logistiques : Optimiser les coûts liés aux flux internationaux (coûts des prestataires, meilleure combinaison de moyens, déploiement des stratégies logistiques collaboratives, choix des régimes douaniers les mieux adapté à chaque situation).
- Maitrise des risques : Protection des marchandises, assurance et respect des conditions de transport pour les denrées périssables.

3.3.4 Les contraintes de la logistique internationale :

- Contraintes liées aux marchandises Selon la nature des produits, denrées alimentaires, marchandises périssables, marchandises dangereuses, il convient de prendre des dispositions et mesures adéquates afin d'éviter toute forme d'avarie pouvant découler des propriétés même des marchandises (recommandations réglementaires, respect des conditions de transport...).
- Contraintes réglementaires Obligations documentaires liées à la nature des produits importés (licences, certificats d'origine, certificats de circulation, contingents) ; obligations documentaires liés au type d'expédition (documents à produire suivant le mode de transport) ; obligation de déclaration en douane (connaissance obligatoire de la nomenclature douanière des produits, du tarif des douanes et des régimes douaniers) ; horaires de travail dans les pays d'escale ; réglementation applicable en cas de litiges .
- Contraintes géographiques Le climat, l'environnement socioculturel, et tout simplement la météo peuvent amener à reconsidérer certain choix du logisticien

²⁵ www.logistiqueconseil.org

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

- Contraintes techniques Absence des moyens de manutention adéquats dans les points de transbordement et au lieu de déchargement final, planning des transports internationaux qui peut être influencé par de nombreux facteurs ²⁶

Final, planning des transports internationaux qui peut être influencé par de nombreux facteurs...).

3.4 Le risque lié a la logistique internationale :

Les risques les plus connu et les plus abordés dans les livres sont :

3.4.1 Le risque commercial :

C'est principalement l'incapacité financière temporaire ou définitive de l'acheteur à payer le montant de la transaction qu'il s'était engagé à régler dans les délais convenus. Il peut s'agir également d'un litige portant sur la qualité des marchandises ou le non exécution d'une des clauses du contrat, que cette contestation soit fondée ou non. L'entreprise exportatrice fait face à un risque important puisqu'elle est exposée à un risque de rupture de trésorerie par défaut de paiement de ses clients.

3.4.2 Risque de change :

Le risque de change est le risque de perte en capital lié aux variations futures du taux de change. Il s'est fortement accru avec le système de flottement des monnaies ainsi que le développement des transactions commerciales et financières. La gestion du risque de change est devenue au centre des comportements des entreprises et des banques Le risque de change à plusieurs acceptations qui sont les suivantes :

- Le risque de change de transaction :

Il concerne les transactions commerciales effectuées par des entreprises avec l'étranger (importation et exportations) ou des transactions financières, libellées en devises

- Le risque de change économique :

Il s'agit de l'effet des variations des cours de change sur les prix, les couts et les parts de marché.

- Le risque de change de transaction :

²⁶ www.logistiqueconseil.org

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

Il découle des investissements directs étrangers. En effet, lors de la consolidation des bilans, l'actif net est exprimé en monnaie nationale et varie en fonction de l'évaluation de la valeur de la monnaie du pays dans lequel l'investissement a été réalisé.

3.4.3. Risque politique :

Il s'agit d'un risque lié au pays de l'acheteur et qui résulte soit :

- D'une décision unilatérale d'un gouvernement de suspendre tout transfert destination d'un pays tiers, pour diverses raisons : rupture des relations diplomatiques, guerre, révolution, catastrophes naturelles.
- De la détérioration des réserves de changes du pays débiteur compromettant ainsi sa capacité de transfert, d'où le risque de non transfert.
- Devant l'ampleur de la crise d'endettement des pays en développement, le risque pays devient une réalité omniprésente.
- Une panoplie des techniques de couverture et toutefois envisagée.

3.4.4. Risque pays :

Se sont les risques résultant d'un acte ou d'une décision d'un gouvernement ou de tout événement ou décision d'ordre politique ou administratif, national ou international, qui peut générer des pertes financières, commerciales ou économiques pour une entreprise. Il s'agit des risques liés aux affaires dans un pays ou une région donnée. Il y a par exemple la possibilité que le permis d'importation ou d'exportation soit révoqué, qu'une guerre ou de l'agitation civile éclate, ou que la libre circulation de l'argent soit perturbée en raison d'un contrôle du change, d'un boycottage ou d'un moratoire de paiements internationaux.²⁷

3.4.5 Risque de catastrophe :

On désigne par le risque de catastrophe celui qui résulte d'un fait catastrophique tel que cyclone, inondation, tremblement de terre faisant obstacle à l'exécution du contrat. Une catastrophe quelconque peut désorganiser l'économie d'un pays et empêcher les acheteurs d'honorer leurs engagements.

²⁷ www.memoireonline.com

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

3.4.6 Risque de non-transfert :

C'est un risque lié à la pénurie de devises dans le pays de l'acheteur ou l'interdiction ou la limitation des mouvements de capitaux vers l'étranger décidé par les autorités. C'est le risque le plus important auquel un exportateur puisse être confronté. Avant même de s'assurer de la capacité d'un débiteur à respecter ses engagements, il est essentiel de vérifier que le pays dans lequel il réside n'est pas exposé au risque de non transfert. Dans ce cas, bien que le débiteur soit parfaitement solvable et désireux d'honorer ses engagements, aucune sortie de devises ne sera possible suite à une insuffisance de liquidités.

3.4.7 Risque liées aux conflits commerciaux :

Se sont les conflits qui sont liés à la défense commerciale, c'est-à-dire, lorsque l'État propose des mesures de sauvegarde s'il juge que des importations peuvent désorganiser ses marchés intérieurs ou porter atteinte à la production nationale.

3.4.8. Les risques liés au transport :

Il s'agit des risque de non livraison (perte ou vol de la marchandise), le risque de détérioration de la marchandise (du a un mauvais emballage par exemple) et le risque de livraison en retard par rapport au délai prévu.

3.5- Les 5 étapes clés de la logistique internationale :

La logistique internationale est une longue chaîne faisant intervenir une variété d'opérations et d'acteurs. En fonction de votre métier, elle est composée de différentes étapes²⁸ :

3.5.1 La préparation des marchandises :

Cette étape est gérée par l'expéditeur. Il consiste à l'enlèvement des marchandises, le stockage dans les différents entrepôts, la préparation des commandes à transporter, etc.

²⁸ <http://www.appvizer.fr>

Chapitre 01 : contexte historique de la logistique

3.5.2Le transport :

En fonction du volume, de la destination, du contrat de vente, etc. les marchandises sont transportées en camion, en train, en bateau ou en avion.

3.5.3Les opérations de dédouanement :

Ces opérations sont à la fois réalisées au départ, mais aussi à l'arrivée des marchandises.

3.5.4Le stockage en entrepôt :

Avant d'être livrées, les marchandises sont stockées dans différents entrepôts au niveau national, régional, départemental, etc.

3.5.5La livraison : La dernière partie du processus est la livraison des marchandises aux destinataires.

Conclusion du chapitre :

Pour conclure, il faut souligner que la logistique et la Supply chaine sont deux fonction et démarche essentielles pour l'entreprise. Elles assurent un rôle primordial pour le producteur et le consommateur à travers les déférentes fonctions qu'elles accomplissent.

En effet la Supply chaine comprend toutes les fonctions engagées dans la satisfaction d'une demande du consommateur telles que la planification achat, procédure et distribution. Cependant la maitrise de la chaine logistique peut représenter un avantage concurrentiel pour l'entreprise afin d'augmenter ses ventes et part de marché.

La logistique permet a toutes les méthodes d'organisation et de gestion d'optimiser et contrôler le système de distribution qui correspond a l'enchaînement des opérations telles que le conditionnement, transport, manutention, stockage ; et qui assurent l'écoulement des produit des lieux de production jusqu' aux clients.

Chapitre 02

Introduction :

Les ouvrages portuaires jouent un rôle considérable dans le développement d'un pays. Depuis quelques décennies, un très grand nombre de pays, ont compris que le port est une porte vers le monde puisque actuellement la quasi- totalité des échanges commerciaux entre les pays et les continents se font par voie maritime.

L'intensification des échanges et le développement de la conteneurisation a causé d'énormes problèmes de congestion au niveau des infrastructures portuaires algériennes qui sont très limitées, cette situation a incitée les autorités portuaires à adopter des formules de rechanges.

A cet effet, le fait de réserver des espaces de stockage en dehors des ports s'imposait d'elle-même. Ces espaces s'appellent « ports secs ».

Pour réaliser ce travail, nous avons divisé ce chapitre en trois sections : la première sera consacrée sur les Concepts clés sur le domaine portuaire ; la deuxième va évoquer les multiples opérations portuaires ; à la fin, nous concluons ce chapitre par une section qui traitera du rôle et fonction de la plateforme extra portuaire.

Section01 : Les Concepts clés sur le domaine portuaire

Les ports jouent un rôle primordial dans l'économie nationale et dans les échanges commerciaux du pays, dont la quasi-totalité emprunte la voie maritime.

Dans cette section notre réflexion s'intéresse à la présentation du concept clé du port et de définir ses principales fonctions et ses prestataires logistiques.

1.1- Définition du port :

On peut définir le port comme « un abri naturel ou artificiel pour les navires, est aménagé pour l'embarquement et le débarquement du fret et des passagers. Un port est donc une aire de contact entre deux espaces organisés pour le transport de la marchandise et des voyageurs. Il s'inscrit à l'intérieur d'un système de distribution de

Chapitre 02 : les ports secs

fret reposant sur la notion d'avant-pays et d'arrière-pays qui interagissent par le biais d'activités d'importation et d'exportation¹ ».

Un port maritime « Une superficie de terrain et d'eau comportant des aménagements et des installations permettant principalement la réception des navires, leur chargement et déchargement, le stockage des marchandises, la réception et l'évacuation de ces marchandises par les moyens de transport terrestre et peuvent comporter également des activités d'entreprise liées au transport maritime² ».

Stopforde «Un port est une zone géographique où les navires sont mais à côté de la terre pour réaliser des activités économiques, commerciales, sont effectuées les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises ou des passagers³».

Les ports sont des catalyseurs de l'activité économique d'une région, ce qui motive la création de grands ports dans les régions qui ont les opportunités.

Fynes et Al⁴ stipulent que les ports sont des éléments clés dans la détermination de la compétitivité globale des régions et des pays au niveau économique ; les activités portuaires sont, dans certains pays, le principal conducteur économique, on peut citer l'exemple de Singapour. Cela signifie que les ports sont plus que de simples zones géographiques où sont effectués des chargements et déchargements de cargaisons, et qu'ils ont des rôles plus complexes.

Les études de Hall et Al⁵ décrivent le rôle des ports dans une chaîne logistique globale comme étant une manifestation physique des fonctions logistiques que ces endroits servent dans le commerce mondial et global. Cette définition donne un aperçu sur la complexité de la chaîne d'activités qui est en rapport avec les ports.

¹ Moise D., 2013, p. 88

² Remy M., 2003, Pp. 257-258

³ Stopford. M.,(2009),Maritime Economics, New York, Routledge, Second Edition, P 81

⁴ Mangan. J, Lalwani. C et fine. B ,(2008), port-centric logistics, international journal of logistics managemanent.P29-4

⁵ Hall. P, R. J. Mccalla. R. J, comtois. C, et Slack. B, (2011), Integrating seaports and corridors, Frham, Surrey: Ashagate.p 83

1.2 Les type de port :

D'après la CNUCED⁶, les ports peuvent être classés selon leur nature, leur localisation, leur statut, leur activité et leur génération.

.1.2.1 Classification selon leur nature :

En distingue les ports naturels et artificiels : Les ports naturels sont protégés par un site naturel : baie, péninsule, cap, île. Les ports artificiels sont entièrement protégés par des structures fabriquées :

a- Les ports naturels :

Les ports naturels sont des ports qui bénéficient d'un abri naturel. La plupart des grands ports naturels ont, dans une certaine mesure, connue des aménagements comme l'assainissement des canaux pour permettre aux navires à fort tirant d'y pénétrer,⁷ comme le dragage des chenaux pour permettre aux navires à fort tirant d'eau de les emprunter.

C'est notamment le cas du port New York, un des plus beaux abris naturels au monde. La limite de la marée et la présence du premier pont a souvent déterminé l'emplacement d'une ville importante et d'un port en conséquence : ce fût par exemple le cas de Rouen et de Londres.

b- Les Ports artificiels Sur les rivages sans abri naturel :

On construit des ports en délimitant un plan d'eau avec des digues, afin de former une baie artificielle et l'on creuse des darses, comme à Cherbourgou à Dunkerque.

Les plans des ports artificiels sont très variés, mais tous ont commun l'existence d'au moins deux digues entre lesquelles se trouve l'entrée du port. Le port de Buffalo, installé sur le lac Érié, aux États-Unis, est l'un des plus grands ports entièrement artificiels.

⁶ CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) : Est un organe subsidiaire de l'assemblée général des nations unies crée en 1964, son siège situe à Genève en suisse. Vise a intégré les pays en développement dans l'économie mondiale de façon à favoriser leur essor

⁷ PORTUS plus _the online Journal of RETE N. 7, October 2017, Year VII RETE Publisher, Venice, and ISSN: 2039-6422. <https://www.researchgate.net/publication/340678470>

Chapitre 02 : les ports secs

Dans cette catégorie, il faut encore citer les ports de Marseille, Port-Saïd, Casablanca, Naples et Trieste⁸.

1.2.2 Classification selon leur localisation :

On distingue les ports maritimes, fluviaux lacustres, et à sec.

a- Les ports maritimes :

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

b- Les ports fluviaux :

Appelés aussi ports intérieurs sont situés sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal. Ils sont souvent aménagés sur un bras mort ou dans une crique naturelle afin d'éviter que le courant ne gêne les opérations, certains ports fluviaux sont créés artificiellement en creusant la terre pour créer des bassins accessibles depuis le fleuve. On trouve souvent de grands ports fluviaux près des embouchures de grands fleuves, accessibles à des navires venant de la mer, on peut donc les considérer comme des ports maritimes au vu de leur trafic.

c- Les ports lacustres :

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

d- Les ports à sec :

Ils sont relativement récents (depuis les années 1960 aux États-Unis), ils permettent le stockage à terre de petites unités telles que les voiliers de plaisance et les yachts. Ces

⁸ CNUED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) : Est un organe subsidiaire de l'assemblée générale des nations unies créée en 1964, son siège situe à Genève en suisse. Vise à intégrer les pays en développement dans l'économie mondiale de façon à favoriser leur essor

Chapitre 02 : les ports secs

« ports » sont situés à proximité d'un port de plaisance ou au moins d'une cale de mise à l'eau⁹.

1.2.3. Classification selon leur mode de gestion :

On distingue les ports publics (dont les ports autonomes) et les ports privés :

a- Les ports publics :

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

b- Les Ports privés :

Les ports privés sont gérés par une entreprise privée. Ce type de port n'existe pas dans tous les pays en raison des principes régissant le domaine public.

En revanche, c'est un cas courant dans certains autres pays, notamment développés.

1.2.4 Classification selon leurs activités :

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

a- Les ports de commerce :

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

⁹ CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) : Est un organe subsidiaire de l'assemblée générale des nations unies créée en 1964, son siège est situé à Genève en Suisse. Elle a intégré les pays en développement dans l'économie mondiale de façon à favoriser leur essor

Chapitre 02 : les ports secs

Les cargaisons roulantes (pour les rouliers) ont besoin de zones d'attente, éventuellement de parkings. Outre les espaces de stockage et les moyens de manutention nécessaires, un port de commerce inclut aussi des liaisons routières et ferroviaires, voire fluviales, les différents darses et terminaux spécialisés, des bassins pour les navires de services associés, des bassins dédiés à la réparation, un dispositif de séparation du trafic.

b- Les ports de pêche :

Ils sont les plus nombreux dans le monde, et sont souvent ceux dont les dimensions sont les plus réduites.

Leurs dimensions varient selon les bateaux accueillis : les chalutiers de haute mer partant pour plusieurs semaines auront besoin de plus d'espace de quai en revenant décharger leur cargaison, tandis que les petits bateaux de pêche partant à la journée auront besoin de pouvoir décharger rapidement, pour la criée, l'infrastructure est plus simple que pour un port de commerce : quelques quais ou pontons, une station de ravitaillement, et un moyen de vendre le produit de la pêche.

c- Les ports de plaisance :

Accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et à moteur. La plupart des bateaux sont de petite taille (inférieur à 20 m), et les places de port sont standardisées grâce à des pontons et des cat-ways, différentes techniques d'amarrage sont utilisées selon les endroits.

On y trouve une capitainerie, différents services d'avitaillement, de mise au sec et de réparation, une pompe à carburant, et divers services pour les équipages.

Ces ports sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès et d'avitaillement).

d- Les ports militaires :

Les ports militaires ou ports de guerre, bases navales accueillent les navires de guerre. Certains ports sont ouvertes, mais d'autres, notamment les bases de sous-marins, sont fermées et interdites au public (comme l'île Longue) pour des raisons de sécurité.

Chapitre 02 : les ports secs

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

1.2.5. Classification selon leur stratégie de développement :

Selon leur politique commerciale et l'implication des ports dans l'économie mondiale, la CNUCED¹⁰ a adopté une classification générationnelle :

a- ports de 1 ère génération :

Ce sont les ports ayant une interface entre deux modes de transport, ils se caractérisent par :

- Stratégie de développement non élaborée
- Activités de manutention et de stockage traditionnel non organisées ;
- Activités situées sur les quais ;
- Juxtaposition de métiers portuaires ;
- Domination de l'offre - peu d'écoute des besoins des usagers

b- Ports de 2ème génération :

Ce sont les ports disposant de centres de transport, d'activités industrielles et de commerce caractérisés par :

- Une stratégie développement expansionniste en volume ;
- Des activités de transformation (industries lourdes), services aux navires ;
- Un élargissement de la zone portuaire ;
- Un rapprochement du port et de ses usagers ; début de communauté portuaire ;
- Des relations occasionnelles ville et port ;

¹⁰ CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) : Est un organe subsidiaire de l'assemblée général des nations unies crée en 1964, son siège situe à Genève en suisse. Vise a intégré les pays en développement dans l'économie mondiale de façon à favoriser leur essor.

c- Ports de 3ème génération :

Ce sont des centres de transport intégrés et plate-forme logistique pour le commerce international ayant :

- Stratégie de développement à orientation commerciale ;
- Distribution des marchandises, activités de logistique, centre de distribution ;
- Système d'information (EDI) au sein du port
- Rationalisation de l'espace portuaire ;
- Communauté portuaire unie et active, coordination des activités ;
- Relations étroites ville/port ;

d- Ports de 4ème génération :

Ce sont les Ports réseaux, ayant :

- Stratégie d'internationalisation et diversification des activités ;
- Organisation de prestations logistiques pour les chargeurs
- Réseaux EDI intégrés entre places portuaires ¹¹
- Recherche de sites portuaires à aménager à l'étranger
- Coopération entre communautés portuaires

Dans un port de 4ème génération, l'ensemble des plateformes logistiques sont reliées et intégrées, cette relation n'est plus seulement celle de marchandises, lignes maritimes ou ligne EDI, mais il existe carrément une politique commerciale et marketing entre ses places, une cohérence de gestion, une stratégie d'implantation, ainsi que le partage d'un système informatique portuaire commun¹².

1.3 Les fonctions principales d'un port :

La fonction principale des ports n'est pas unique, ils ont été conçus dans le but d'accueillir des navires, mais à côté de cette fonction proprement maritime, ils assurent des fonctions commerciales et industrielles.

Dans cette optique, on dégage trois fonctions : régionale, industrielle et commerciale :

¹¹ CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) : Est un organe subsidiaire de l'assemblée général des nations unies crée en 1964, son siège situe à Genève en suisse. Vise a intégré les pays en développement dans l'économie mondiale de façon à favoriser leur essor

¹² Mohamed C., al, 2010, p. 72

1.3.1. La fonction régionale d'un port :

Cette fonction représente les liens entre le port et son hinterland. Le port est alors au service de l'arrière-pays et le développement de cette fonction est lié à la présence de voies de communication efficace (fluviale, ferroviaire ou routière).

Il reçoit ainsi de l'arrière-pays ses importations et inversement il expédie par lui ses exportations. Le port constituant le point de jonction le plus avantageuse entre le transport maritime et celui terrestre.

1.3.2. La fonction industrielle d'un port :

Les marchandises ne viennent au port que pour être traitées industriellement dans les environs immédiats (stockage, distribution, entreposage, conditionnement, etc.) dans la mise en œuvre de la stratégie d'industrialisation par le développement des exportations de produits manufacturés, le port peut être utilisé pour abriter une ZFA2I (Zone franche d'activité industrielle intégrée) et un cluster de transport est logistique.

1.3.3. La fonction commerciale d'un port :

Les marchandises entrent dans le port pour repartir en mer vers une autre destination. Cette fonction commerciale dépend des avantages de sa position géographique, de l'activité équipement et caractéristiques nautiques : tirants d'eau, dragage, offre de transport (tramping et ligne régulière). Nous précisons que les autres fonctions comme l'avitaillement et la réparation des navires sont essentielles pour de nombreux ports. Il faut aussi prendre en compte quatre aspects :

- La nature des chargements des navires
- La nature des relations extérieures (cabotage, moyen ou longs parcours),
- La nature des relations intérieures (fonction régionale ou fonction industrielle),
- La nature et la distinction des marchandises manutentionnées (dépôt ou transit),
- Une classification qui étudie les fonctions réalisées par l'autorité portuaire : la fonction administrative et la fonction d'exploitation.

- Le port comporte des aménagements réalisés par la main de l'homme, cette considération permet de prendre en compte la fonction travaux (construction d'ouvrages, interviendra la fonction d'exploitation).

1.3.4. Les fonctions d'exploitations :

Ce sont des activités différentes comme l'utilisation des quais, la mise en œuvre des outillages, l'occupation des magasins de stockage de marchandises, l'utilisation des terres plain, le travail de chargement des navires, le remorquage etc.).

1.3.5. Les fonctions administratives :

Ce sont les fonctions de police et de douane : c'est l'ensemble de missions régaliennes telles que les pouvoirs de police, de sécurité, de protection de l'environnement, les services vétérinaires, et phytosanitaires, les contrôles de police aux frontières, services maritime, etc.¹³.)

Section 02 : les opérations portuaires

Dans la chaîne logistique portuaire, on retrouve une multitude d'opérations qui interviennent. Elles peuvent être résumées en deux types : les opérations de transport maritime, les opérations de manutention et d'entreposage

2.1. Les opérations de transport maritime :

Dans ce domaine, on distingue les techniques du transport maritime et le contrat de transport.

2.1.1. Les techniques du transport maritime :

Ces techniques ont beaucoup évolué depuis les années 1960. Cette évolution s'est faite essentiellement par l'augmentation continue de la taille des navires, à l'exemple des pétroliers ou des ports conteneurs géants

¹³ (Moise D., 2013, Pp. 90-91

A. Les types de navire :

Avec le développement du commerce international, nous assistons à une apparition de plusieurs sortes de navires. Plusieurs critères peuvent être utilisés pour les classer (taille, type de marchandises transportées, type de navire, mode de Manutention..) dans le but de répondre aux besoins des opérateurs de commerce, dont la classification la plus commode est celle de par types de navires, répartis selon deux catégories : les navires spécialisés et non spécialisés¹⁴.

A.1. Les navires spécialisés : Ils sont réservés au transport d'un type particulier de marchandises.

- **Les transports en vrac (ou vraquiers) :**

Les transports en vrac comprennent les transports de solides (minéraliers, céréaliers, etc.) et les navires citernes (essentiellement les pétroliers, les transporteurs de gaz liquéfié (GPL))

- **Les navires polythermes :**

Il s'agit des navires adaptés aux transports sous température dirigée. Ils sont destinés au transport de denrées périssables. Ce type de navire est le moins utilisé. L'usage des conteneurs isothermes et frigorifiques étant jugé préférable, car ils sont plus souples.

- **Les navires spéciaux :**

Ils ont une fonction ciblée comme les car-ferries, les transporteurs de marchandises très précises ; par exemple, le pipeline pour le transport de canalisations des hydrocarbures à longue distance.

A.2. Les navires non-spécialistes : Ils transportent toutes sortes de marchandises diverses (général, cargo), emballées et conditionnées (en sacs, cartons, caisses, conteneurs, etc.).

¹⁴ CHEVALIER, D., DUPHIL, François. Transporter à l'international. 4ème éd. Vanves : Edition FOUCHER, 2009, p.142-145

Chapitre 02 : les ports secs

- **Les cargos conventionnels :**

Ils disposent à bord de leurs propres moyens de manutention. Les marchandises sont chargées en cale par des panneaux coulissants. Ces navires classiques perdent peu à peu de leur importance.

- **Les porte-conteneurs :**

Ces navires transportent des conteneurs, dont certains peuvent transporter jusqu'à 8000 Conteneurs Équivalents à 20 pieds (EVP). Sur les liaisons bien équipées, les navires ne disposent pas d'engins de manutention et sont déchargés par les portiques à conteneurs du port. Toutefois, d'autres disposent de leurs propres moyens de manutention (navires dits mâtés), ce qui leur permet de décharger les conteneurs dans des ports non pourvus de portiques.

- **Les navires rouliers :**

Ils sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur les descentes du port. Cette technique est généralement appelée Roll-on-Roll off ou RO-RO. Ils présentent les avantages de permettre la manutention de presque tous types de marchandises et de l'indépendance presque totale du navire par rapport aux équipements portuaires.

- **Les navires mixtes RO-RO+conteneurs :**

Elle combine l'intérêt du conteneur et de la manutention par portique avec celle du roulage pour les colis non conteneurisables pour les ports non équipés. Son avantage est donc la souplesse. Le souci de polyvalence amène à équiper aussi ces navires pour conteneurs frigorifiques, de cales pour marchandises sèches manutentionnées en conventionnel, et parfois de citernes.

- **Les navires portes barges :**

Ce sont des navires équipés pour charger à leur bord, par des systèmes d'ascenseurs ou par flottage, des barges ou péniches de capacité variable conçues à l'origine pour réaliser des transports fluviaux maritimes.

2.1.2. Le contrat de transport maritime :

Dans le secteur des transports maritimes, on distingue principalement deux types de contrat : Le contrat de transport et le contrat d'affrètement.

A. Le contrat de transport :

Connaissance maritime (bill of lading) Par contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à déplacer une marchandise d'un point à un autre à un prix spécifié, il est à titre onéreux (il y a un prix à payer), consensuel (2 parties : le chargeur et le transporteur) et synallagmatique (obligations de parts et d'autres). L'élément qui matérialise le contrat de transport est le connaissance, ou B/L, conclu entre le chargeur et le transporteur maritime.

Ce dernier est un titre représentatif des marchandises ; en le délivrant, le capitaine d'un navire, (ou son représentant), reconnaît avoir réceptionné les marchandises dans des conditions normales de transport. Il s'engage à les transporter et à les délivrer à destination.

Il est délivré en quatre exemplaires : un exemplaire destiné au commandant en chef du navire ; un exemplaire destiné à l'agent consignataire ; un exemplaire destiné au Shipper et un autre destiné au réceptionnaire.¹⁵

Le connaissance maritime comprend les connaissances suivants :

- **Le connaissance émis à ordre L'échange :**

Se fait par donation (remise). On peut ainsi indiquer comme réceptionnaire une banque ou un transitaire qui ne cédera le document, qu'en échange de sécurités de paiement.

- **Le connaissance à personne dénommée Seule :**

Cette personne dénommée peut prendre en charge la marchandise à l'arrivée.

¹⁵ MIAMI, Patrick., VENTURELLI, Nadine. Tout sur le transport-logistique en 80 fiches. Paris : Edition Génie des Glaciers, 2014, p.114.

- **. Le connaissance au porteur :**

Le connaissance au porteur se transmet de main à main, le porteur de celui-ci ayant droit à la marchandise.

B. Le contrat d'affrètement : Charte-partie

C'est l'acte constituant le contrat d'affrètement. Il s'agit d'un accord par lequel le propriétaire d'un navire (le fréteur) loue celui-ci à d'autres personnes (affréteurs) en vue du transport d'une cargaison. La charte-partie est donc l'instrument du contrat d'affrètement, elle stipule les obligations des parties et leur tient lieu de loi, qui se devise en trois catégories ¹⁶:

- **L'affrètement coque nue :**

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps défini, sans armement ni équipage ou avec un équipage incomplet. L'affréteur a la gestion nautique et commerciale du navire.

- **L'affrètement au voyage :**

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé pour un voyage. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

- **L'affrètement à temps :**

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps (plusieurs mois, voire plusieurs années). Le fréteur conserve la gestion nautique du navire et l'affréteur assure la gestion commerciale.

2.2. Les opérations de manutention et d'entreposage :

La plate-forme portuaire permet une meilleure gestion de la marchandise qui transite à son niveau, et, pour cela, on utilise les différentes opérations de manutention et d'entreposage.

¹⁶ BELOTTI, J. Transport international de marchandises. 5^{ém} éd. Paris : Edition Vuibert, 2015, p.9

2.2.1. La manutention :

La manutention est la manipulation et le déplacement des marchandises en vue de leur emmagasinage ou entreposage. Les moyens techniques de la manutention constituent l'une des composantes fondamentales de la logistique. Les systèmes de manutention les plus courants sont ceux de la manutention des conteneurs, la manutention des marchandises conventionnelles non conteneurisées et des vrac.

- **Le système de manutention des conteneurs :**

Il comprend quatre composantes : l'entreposage sur remorque, le système des Chariots élévateurs lourds, le système des chariots cavaliers et le système de grues à Portiques¹⁷.

- **Le système d'entreposage sur remorque :**

Il consiste à décharger les conteneurs importés d'un navire par une grue, et sont, ensuite, chargés sur des remorques qui sont tractées jusqu'à un emplacement assigné dans l'aire d'entreposage, où ils resteront jusqu'à ce qu'un tracteur routier les emmène.

- **Le système de chariots élévateurs lourds :**

Dans cette catégorie, on trouve les chariots à prise par le haut (top-lift), les chariots à prise par le haut avec mat télescopique (reach stacker) et les chariots à fourches (fork-lift). Capables de gerber des conteneurs pleins de 40 pieds sur 2 à 3 hauteurs, ces équipements sont plus utilisés pour la manutention des conteneurs vides.

- **Le système des chariots cavaliers :**

C'est celui qui permet de gerber des conteneurs sur deux (02) ou trois (03) hauteurs, les déplacer du quai à l'aire d'entreposage et de les charger/décharger sur un véhicule routier.

¹⁷ DUBREUIL J, « la logistique de terminaux portuaire de conteneur ». Thèse de doctorat, centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, Université du Québec à Montréal, Aout 2008, p8-p25 .Format PDF. Disponible sur : file:///C:/Users/DUALCOMPUTER/Desktop/CIRRELT-2008-38.pdf

- **Le système de grues à portiques :**

Il permet aux conteneurs, qui se trouvent dans l'aire d'entreposage, d'être gerbés à l'aide de grue à portiques (sur pneu ou sur rail) sur une hauteur de cinq (5). Pour le premier type qui ressemble aux chariots cavaliers avec un embêtement plus grand, il ne peut pas être utilisé pour le transport de conteneurs puisque son large embêtement réduit considérablement sa mobilité.

Pour le deuxième, il est moins flexible que le premier ; son avantage, c'est que son fonctionnement peut être automatisé.

- A. La manutention de marchandises non conteneurisées et des vrac :**

Elle est généralement effectuée par les propres moyens de manutention du navire. On distingue deux types de manutention, à savoir : la manutention à bord et la manutention à terre¹⁸.

- **.La manutention à bord ou stevedoring :**

Elle consiste en un regroupement d'opérations de chargement et de déchargement de navires. Lorsqu'elle s'effectue du bord vers la terre ou inversement à l'aide des grues, on parle de la manutention verticale, c'est le cas, par exemple, des navires LO/LO. Cependant,

Lorsqu'elle s'effectue par la rampe du navire avec l'aide de chariots ou tracteurs, on parle de manutention horizontale, c'est le cas des navires RO/RO.

- **La manutention terre :**

C'est l'ensemble des opérations depuis le dépôt du conteneur au sous-palan jusqu'à l'entreposage dans les magasins.

- **Le shirting :**

Il consiste à déplacer les marchandises non destinées au port de déchargement, soit à l'intérieur du navire, on parle de shirting bord - bord ; soit du navire sur le quai et ensuite du quai sur le navire, on parle respectivement de shifting bord - terre et de shifting terre – bord.

¹⁸ AGONSANOU, Marcelino. Op.cit., p.30

2.2.2 L'entreposage :

La variété des installations d'entreposage dans les ports découle de la diversité des besoins d'entreposage des marchandises. Pour assurer une circulation fluide des marchandises à travers les postes à quai, les autorités portuaires doivent établir des procédures et des pratiques d'entreposage¹⁹.

Il existe deux principaux types d'entreposage portuaire à savoir :

A. L'entreposage en transit :

Il est destiné pour les marchandises qui ne restent qu'un laps de temps dans le port, il permet de se protéger contre les risques de retard que les navires et les marchandises peuvent subir du fait du mauvais temps ou des problèmes ayant surgi au cours d'escales précédentes, et évite l'encombrement au niveau du quai.

B. L'entreposage à long terme :

Il est destiné pour les marchandises qui, pour des raisons diverses, doivent séjourner plus longuement dans le port ; ce type d'entreposage s'est développé considérablement dans certains pays au point où il assure des revenus importants pour l'autorité portuaire allant parfois de 30 à 40% de la totalité des revenus.

Section 03 : rôle et fonction de la plateforme extra portuaire

Dans cette section il sera question de présenter le port sec et le rôle et fonction des plateformes extra portuaire.

3.1 .Notion de port sec :

Est défini pour la première fois en 1982 par les Nations Unies. Selon cette définition, le port sec : « est un terminal intérieur du pays à l'adresse duquel les compagnies maritimes émettent leurs connaissements d'importation pour les cargaisons d'importation dont elles assurent l'entière responsabilité des coûts et des conditions et à partir duquel les dites compagnies émettent également leurs Propres connaissements pour les cargaisons à l'exportation²⁰ ».

¹⁹ DUBREUIL, J. Op.cit., p.40

²⁰ CNUCED, handbook on the management and the operation of dry ports, Geneva, 1991, p. 02

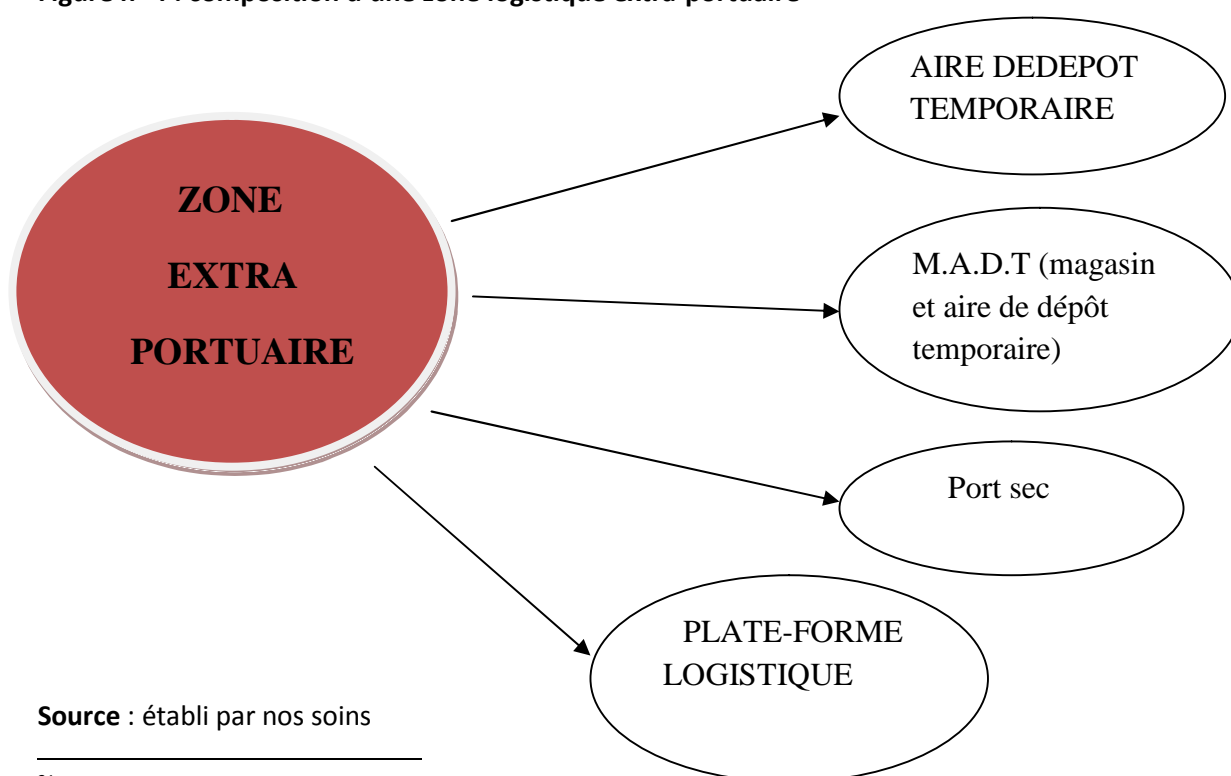
Chapitre 02 : les ports secs

Plus tard, la Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement, a repris le terme port sec, et l'a défini comme : « un aménagement d'utilisation commune ayant le statut de service public équipé d'installations fixes offrant des services, de manutention et de stockage provisoire de toutes sortes de marchandises prises, au compte du transit douanier sous tout mode de transport, placées sous contrôle douanier et, avec les services douaniers et autres agences compétentes pour dédouaner les marchandises à usage domestique, pour l'entreposage, les admissions temporaires, pour réexpédition, pour stockage temporaire en transit avancé et exportation au forfait²¹ »

3.2. Notion de zone extra-portuaire :

Une zone extra-portuaire est un espace situé à l'intérieur des terres dont la fonction est l'accueil, le groupage/dégroupage et expéditions des marchandises. Les fonctions sont quasi-identiques à celles d'un port maritime avec des installations de manutention indexées à des infrastructures intermodales « Elle est en générale située à proximité des zones d'activités industrielle, elle regroupe différents services connexes notamment : transport, transit, dégroupage, douanes, maintenance, réparation, banque...etc. »²²

Figure n° 4 : composition d'une zone logistique extra-portuaire



Source : établi par nos soins

²¹ CNUCED, Ibid.

²² EPB, 2013, le développement des activités logistiques extra portuaires des projets leviers pour l'optimisation de l'efficacité logistique, euro Med, Bejaïa, page 8

Chapitre 02 : les ports secs

Pré requis pour l'installation des zones logistiques extra portuaires Pour installer une zone logistique extra portuaire il faut avoir au préalable :

- Des installations pour la manutention de conteneurs (voire de marchandises en vrac)
- Des liaisons avec les infrastructures intermodales
- Un regroupement géographique de sociétés et d'organismes indépendants s'occupant du transport de marchandises (tels que transitaires, expéditeurs et transporteurs)
- Et la fourniture de services connexes (inspections douanières, paiement de taxes, entreposage, entretien et réparation, et liaisons bancaires au moyen des technologies de l'information et de la communication)

3.3. Notion de plateforme logistique :

Se distingue de l'entrepôt car contrairement à ce dernier qui peut être statique, elle est par définition cinétique (dynamique), en effet, la plateforme logistique ne fait pas que de l'entreposage des marchandises, mais aussi elle constitue un site logistique par lequel des produits transitent pour notamment être triés, groupés, dégroupés, conditionnés et reconditionnés. Elle est un espace de création de valeur ajoutée.

On distingue généralement trois catégories de plates-formes logistiques, à savoir²³ :

- Mono service et multiservices
- Mono modal ou multimodales
- Portuaires ou aéroportuaires

Par ailleurs, la distinction est faite entre:

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

²³ AIDI M ; KHEBACHE S, le rôle des ports secs dans le commerce maritime université de Bejaia 2016 P13

3.3.1. L'objet des plates-formes logistiques :

La plate-forme logistique doit répondre aux impératifs suivants :

- D'optimisation des implantations des sites de production de l'industriel
- Du prestataire logistique afin qu'il puisse répondre à la demande de sa clientèle (opérateurs) qui en générale externalise la fonction logistique
- Du distributeur dans la définition du lieu de son implantation, fonction des sites de consommation qu'il a à desservir
- De spécialisation de plus en plus poussée des unités de production, de rationalisation de la distribution, grâce à la concentration des lieux de livraison qui implique de grande taille des plates-formes de distribution permettant l'optimisation des flux et de l'activité des parc des véhicules de transport
- De délocalisation de la production des pays dans le cadre de la mondialisation qui nécessite la mise en place de plates-formes dans les pays de sortie des produits et celles d'entrée de ces derniers dans les pays de délocalisation
- D'implantation des grandes surfaces de commercialisation permettant l'optimisation de la livraison, grâce à la grande taille des plates-formes de distribution

Différence entre « entrepôt » et « plateforme logistique » L'objet de cette étude est de

Montrer les différences qui peuvent existées entre l'entrepôt et la plateforme logistique, mais aussi les points de similitudes.

Chapitre 02 : les ports secs

Tableau n°2 : différence entre « entrepôt » et « plateforme logistique

Entrepôt	Plate-forme logistique
<ul style="list-style-type: none">✚ Un entrepôt est une zone de stockage où les produits sont entreposés pendant un certain temps, avant d'être utilisés en l'état ou transformés. μ✚ Un entrepôt permet ainsi de réguler les besoins en marchandises d'une entité de production ou de distribution en fonction des contraintes des différents acteurs de la chaîne logistique (fournisseurs, transporteurs ...)	<ul style="list-style-type: none">✚ une plate-forme logistique (ou de cross docking) est au contraire une zone de stockage temporaire, par laquelle les produits transitent quelques heures avant d'être réexpédiés vers d'autres destinations.✚ Une plate-forme logistique quant à elle, joue un rôle de massification des flux (groupage) et de réorientation en fonction des provenances et des destinations.

Source : établi par nos soins

- Ces entités sont positionnées sur la chaîne logistique globale et jouent un rôle déterminant en termes d'accélération et de fiabilisation des flux, tant physiques qu'informationnels.
- Ces deux entités qui sont donc au cœur de la chaîne logistique globale, influent sur la performance de l'entreprise et en même temps sur les délais, donc sur la qualité du service. La maîtrise des entités de stockage représenterait la clé de succès des entreprises, des outils de performance et d'optimisation de la chaîne logistique dans un environnement globalisé où les flux se complexifient de plus en plus.

3.4- Le rôle des plateformes extra portuaires :

On peut résumer ce rôle en trois grandes catégories²⁴ :

²⁴ AIDI M ; KHEBACHE S, le rôle des ports secs dans le commerce maritime université de Bejaia 2016 P15

Chapitre 02 : les ports secs

3.4.1- Le rôle logistique :

- Décongestionner les points de passage frontaliers et les ports et réduire les retards, ce qui induirait une baisse des coûts de transaction pour les exportateurs et les importateurs.
- Offrir des services à valeur ajoutée tels que l'emballage, étiquetage et stockage
- Offrir des services logistique, qui élargiraient ensuite leurs activités à la transformation intégrale des importations et des exportations, jusqu'à devenir des parcs industriels ou des zones économiques spéciales pour l'assemblage des marchandises, la production industrielle et la transformation des produits (agricoles surtout).
- Promouvoir davantage le trafic ferroviaire à la place du trafic routier, dont il pourrait résulter des avantages environnementaux considérables.
- Réduction des coûts externes du transport de marchandises.

3.4.2- Rôle macroéconomique :

Une implantation dotée de bonnes liaisons dans des zones stratégiques non côtières est de nature à :

- Promouvoir l'émergence de centres de production locaux
- Stimuler directement la croissance par la création d'emplois supplémentaires et, partant, d'accroître la compétitivité des exportations et des importations.
- Promouvoir le développement de l'industrie manufacturière et de pôles de services.
- Instaurer un système intégré de ports, de chemins de fer, de routes et de voies d'eau intérieures et d'améliorer les services existants.

3.4.3 - Rôle microéconomique :

- Offrir et mettre à la disposition de l'économie des intrants nécessaires à la production
- Réduire les coûts et la durée d'acheminement des produits à travers un pôle unique qui regroupe tous les intervenants

Chapitre 02 : les ports secs

- Garantir la sécurité des marchandises par la mise en place des techniques et équipement appropriés pour les opérations physiques de manutentions, de stockage, de livraison,...etc.
- Créé un dynamisme économique entre les différents intervenants de la chaîne logistique (transporteurs de personnel et de marchandises, transport multimodal)
- Renforcer la communication entre les différents acteurs logistiques (ports, aéroports, plateformes logistiques,...etc.
- Rentabilisé des infrastructures de transports dites improductives (couloirs maritimes, réseaux routiers et ferroviaires,...etc.

3.5- Les fonctions des plateformes extra portuaires :

Une plateforme extra-portuaire à les mêmes fonctions qu'un terminal à conteneurs marin, il existe quatre fonctions de base ²⁵ :

- La réception ;
- L'entreposage ;
- L'organisation ;
- Et le chargement.

Ces quatre fonctions sont exécutées pour tous les conteneurs que ce soit pour une opération d'import, d'export ou de transbordement :

- La fonction réception implique la préparation de l'entrée des conteneurs, l'enregistrement de leurs arrivées et la collecte des informations utiles les concernant.
- La fonction stockage consiste à placer les conteneurs dans le terminal dans un emplacement où ils peuvent être retirés quand c'est nécessaire.
- La fonction organisation implique la préparation du départ du conteneur du terminal.
- Et enfin, la fonction chargement consiste à placer le conteneur correctement dans le camion ou le train.

²⁵ TIGHILT Fodil, 2013, Entreposage des TCS et optimisation des zones dans un port sec, manuel de formation, page 47

Chapitre 02 : les ports secs

Cependant il y a d'autres activités qui se déroulent dans un terminal en plus des quatre fonctions déjà mentionnées.

- Une activité, qui est toujours exécutée, concerne la vérification des conteneurs et des châssis. Une telle activité consiste à vérifier par exemple les dommages qui peuvent toucher les conteneurs, la fonctionnalité des châssis et si ou non le conteneur et/ou le châssis adéquat est dedans ou dehors.
- Il y a aussi l'activité d'emballer et de déballer les conteneurs dans les entrepôts du terminal²⁶

Conclusion :

En conclusion, les ports secs jouent un rôle déterminant dans la libéralisation des espaces portuaires et participent ainsi à la décongestion des ports maritimes et donc aussi à la réduction des coûts logistiques. « La mise en service des zones extra-portuaire, permettra de renforcer les capacités d'accueil des marchandises, apporter une valeur ajoutée aux opérateurs en rapprochant les marchandises de leurs lieux de domiciliation et offrir des solutions internationales intégratives pour les importateurs industriels ».

Cette dernière englobe les différentes opérations portuaires, allant du transport maritime qui offre plusieurs catégories de navires avec une certaine adaptation au type de marchandises transportées jusqu'aux opérations de manutentions et d'entreposage qui donnent à cette chaîne une meilleure gestion des marchandises.

²⁶ L'activité d'emballer et de déballer les conteneurs est exécutée chaque fois que la cargaison à transportée est une cargaison inférieure à la charge d'un conteneur, ces petites cargaisons doivent être consolidées en premier lieu dans un seul conteneur1 »

Chapitre 03

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

Introduction :

L'entreprise portuaire de Bejaia a engagé un projet d'intégration en aval de ses activités, et ce par le développement des solutions logistiques extra-portuaires intégrées.

Dans ce cadre-là, deux projets ont été entamés, le premier est fini en l'occurrence la zone logistique de TIXTER (Bordj Bou Arreridj) et le deuxième en cours de finalisation IGHIL OUBEROUAK (Bejaia), El-Kseur.

Cette stratégie vise à remédier aux nombreuses contraintes contre lesquelles le port de Bejaia fait face, notamment l'augmentation de la demande en capacités d'entreposage due à l'augmentation du trafic conteneurisé, les indicateurs du temps d'escale des marchandises sont altérées par la saturation des espaces d'entreposage.

Cette situation à démontrer la limite de capacité d'entreposage du port de Bejaia, à cet effet, l'EPB a constaté la nécessité de recourir aux solutions d'entreposage hors ports. L'idée est non seulement de remédier aux contraintes précédemment citées mais l'optimisation de toute la chaîne logistique.

Dans ce chapitre, nous allons présenter l'organisme d'accueil L'EPB ainsi que leur projet de développement de la zone logistique extra portuaire de TIXTER, afin de réaliser leurs objectifs en termes de capacités, moyens utilisés physiques, informationnels, et financières.

Section 1 : présentation de l'organisme d'accueil L'EPB

Dans cette première section, nous présentons l'EPB qui nous a accueillis durant le déroulement de notre stage, à savoir l'entreprise portuaire de Bejaia(EPB). Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique. Aujourd'hui, il est classé 2ème port d'Algérie en marchandises générales et 3ème port pétrolier.

1.1 Historique :

Le décret n°82-285 du 14 Août 1982 publié dans le journal officiel n° 33 porta création de L'Entreprise Portuaire de Bejaïa ; entreprise socialiste à caractère économique

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

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.¹

L'entreprise, réputée commerçante dans ses relations avec les tiers, fut régie par la législation en vigueur et soumise aux règles édictées par le susmentionné décret. Pour accomplir ses missions, l'entreprise est substituée à l'Office National des Ports (ONP), à la Société Nationale de Manutention (SO.NA.MA) et pour partie à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN)². Elle fut dotée par l'Etat, du patrimoine, des activités, des structures et des moyens détenus par l'ONP, la SO.NA.MA et de l'activité Remorquage, précédemment dévolue à la CNAN, ainsi que des personnels liés à la gestion et au fonctionnement de celles-ci. En exécution des lois n° 88.01, 88.03 et 88.04 du 02 Janvier 1988 s'inscrivant dans le cadre des réformes économiques et portant sur l'autonomie des entreprises, et suivant les prescriptions des décrets n°88.101 du 16 Mai 1988, n°88.199 du 21 Juin 1988 et n°88.177 du 28 Septembre 1988.

L'Entreprise Portuaire de Bejaia ; entreprise socialiste ; est transformée en Entreprise Publique économique, Société par Actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989, son capital social fut fixé à Dix millions (10.000.000) de dinars algériens par décision du conseil de la planification n°191/SP/DP du 09 Novembre 1988. Actuellement, le capital social de l'entreprise été ramené à 1.700.000.000 Da, détenues à 100% par la Société de Gestion des Participations de l'Etat «Ports », par abréviation « SOGEPORIS »³.

1.2. Le cadre institutionnel ainsi que leur situation géographique :

Le port de Bejaïa, est délimité par :

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

¹ Le bulletin d'information du port de Bejaia, N°72, Juin 2010.

² Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

³ Documents internes de L'EPB.55

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

1.3 MISSIONS ET ACTIVITES DE L'ORGANISME D'ACCUEIL :

Ses Missions :

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

Ses Activités :

Les principales activités de l'entreprise sont :

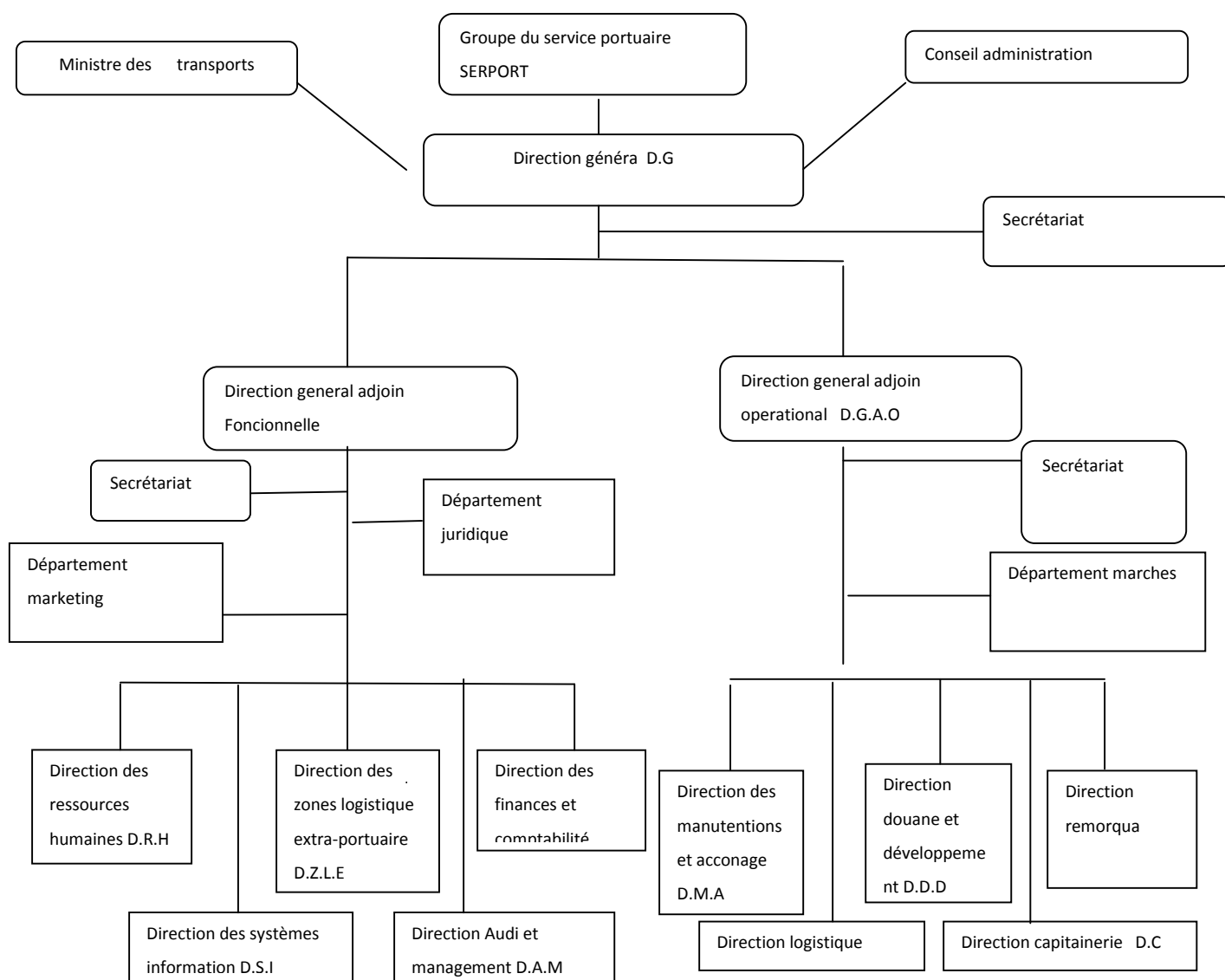
- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations d'acconage et de manutention portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage,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

1.4 Les différentes directions de l'EPB :

La figure suivante présente préalablement l'organigramme général de l'Entreprise Portuaire de Bejaïa et ces différentes directions et l'activité de chaque-une comme suit :

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

Figure 5: Organigramme général de l'entreprise portuaire de Bejaïa



Source : document interne de L'EPB.

1.4.1 Direction générale (DG) :

Elle est chargée de concevoir, coordonner et contrôler les actions liées à la gestion et au développement de l'entreprise et suivie par deux directions générales adjointes

A. Direction générale adjointe fonctionnelle (DGAF) :

La direction générale adjointe fonctionnelle est décomposée en :

- Direction du management Audit DAM ;

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

- Direction finances et comptabilité (DFC) ;
- Direction ressources humaines et moyens (DRH) ;
- Direction zones logistiques extra portuaires ;
- Direction des Systèmes d'Information (DSI) ;

B. Direction générale adjointe opérationnelle (DGAO) : La direction générale adjointe opérationnelle est décomposée en :

- Direction manutention et acconage (DMA) ;
- Direction logistique (DL) ;
- Direction domaine et développement (DDD) ;
- Direction capitainerie (DC) ;
- Direction remorquage (DR).

1.5. Installations spécialisées :

1.5.1. LE TERMINAL A BOIS :

Le port de Bejaia est leader national en matière de traitement du trafic de bois. En 2015, il a consolidé sa part de marché et sa position de leader en enregistrant pas moins de 659 655 tonnes de ce produit. Grâce à la mise en place, depuis plusieurs années, d'un terminal spécialisé en la matière, le port de Bejaia se met au diapason d'un marché dynamique et offre des prestations remarquables à sa clientèle, qui compte d'importantes entreprises du Bâtiment et Travaux Publics, très exigeantes et pointilleuses en matière de qualité de service.

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 marchandise⁴.

Caractéristiques :

- 300 ml de quai avec 02 postes à quai favorisés
- Emplacement : Nouveau Quai et quai de la gare

⁴ Port de Bejaia .dz

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

- Tirant d'eau maximum autorisé : 8 m à 11,50 m
- Superficie du terminal : 7 hectares - Capacité totale : 19.300 fardeaux gerbés sur 04 niveaux

1.5.2. LE TERMINAL DIVERS :

Doté en moyens matériels et humains au même titre que les autres terminaux, on y traite les divers produits de conditionnements hétérogènes (Gros colis, big bag, ballots, palettes ...).

Caractéristiques :

- 07 postes à quai
- Emplacement : quai de la Casbah, quai ouest et quai de la gare
- Tirant d'eau maximum autorisé : 10 m
- Surfaces d'entreposage : 50.218 m²

1.5.3 L'ABRI PAPIER :

Produit vulnérable tant face aux conditions climatiques qu'à la manipulation, le papier jouit au port de Bejaia d'un traitement de qualité, tant par la dextérité des équipes chargées de sa manutention que par les conditions de son entreposage.

Ce produit bénéficie de l'installation d'un abri. d'une superficie de 1.200 mètres carrés, l'abri en question est spécialement aménagé pour accueillir des bobines de papier de grand et petit formats, d'en garantir la sécurité et la qualité grâce à la manipulation de ces cargaisons par des moyens adéquats dans un environnement sec, propre et sécurisé⁵.

Les capacités de cet abri sont estimées à 1.528 unités au sol, avec une possibilité de gerbage sur 2 mètres de hauteur.

Caractéristiques :

- Emplacement : A l'entrée du poste 19
- Surface totale : 1286 m²
- Capacité commerciale au sol : 1528 unités
- Hauteur de gerbage : 2 niveaux

⁵ Port de Bejaïa .dz

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

1.5.4 LE CENTRE DE TRANSIT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (CTMD) :

La sécurité des installations et des personnes ainsi que la préservation de l'environnement sont parmi les préoccupations majeures de l'EPB.

Elles figurent en bonne place dans la stratégie de développement du port. La manipulation des produits classés dangereux a nécessité la mise en place d'un centre de transit des marchandises dangereuses (CTMD), ou parc à feu. Unique en Algérie, le CTMD est dédié au stockage dans les meilleures conditions de sécurité de cette catégorie de marchandises.

Caractéristiques :

- Surface totale : 7000 m²
- Nombre de hangars : 06 sur une surface de 1440 m²
- Emplacement : Nouveau quai (poste 20)

1.5.5 LE TERMINAL ROULIER :

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

Le port de Bejaia ayant été déchargé de l'importation des véhicules de tourisme, il garde une grande part de marché dans le traitement de l'importation de véhicules utilitaires et de transport public, engins de Travaux publics, Engins d'exploitation ferroviaire, nécessaires aux différents programmes de développement économiques du pays, notamment dans le secteur des BTP, des transports et de l'industrie.

- Emplacement : poste 18
- Superficie du parc : 13.000 m²

1.5.6 LE TERMINAL CEREALIER⁶ :

Avec une quantité importée de plus de 3,7 millions de tonnes en 2015, l'EPB occupe la première position pour ce qui est du trafic céréalier. L'activité est dotée des équipements les plus performants.

⁶ Port de bejaia.dz

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

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

Caractéristiques :

- 400 ml de quai avec 03 quais favorisés
- Emplacement : Quai Sud Ouest / Quai de la gare et Nouveau Quai
- Tirant d'eau maximum autorisé : 10 m à 11,50 m

. Installations :

- Silos OAIC :
- Emplacement : poste 17
- Capacité: 30.000 tonnes Silos CEVITAL :
- Emplacement : Nouveau Quai
- Capacité: 120.000 tonnes

1.5.7 LE TERMINAL PETROLIER⁷ :

Caractéristiques :

- 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.

Le terminal à conteneurs du port de Bejaia est géré depuis 2005 par BMT (BEJAÏA MEDITERRANEAN TERMINAL) détenue à 51% par l'EPB, en joint venture avec le singapourien PORTEK INTL LTD. Premier partenariat du genre en Algérie, la collaboration entre les deux entités a donné des résultats probants en matière de traitement du conteneur.

En témoigne le chiffre de 248 766 EVP, soit 2 037 051 tonnes réalisées en 2015. Comparés aux 34.047 boîtes réalisées en 2004 soit avant l'entrée en fonction de la joint-

⁷ Port de Bejaïa.dz

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

venture, le bilan est plus que positif. Le rendement enregistré est également important puisqu'il dépasse les 35 boîtes/heure.

Caractéristiques :

- Quai / Acconage :
 - Longueur : 500 m
 - Profondeur : 12 m
 - Superficie du bassin : 60 ha
 - Nombre de postes à quai : 4
- Parc à conteneurs (plein) :
 - Capacité : 8 308 EVP
 - Superficie : 78 500 m²
- Zone pour visite/dépotage/empotage :
 - Capacité : 1 449 EVP
 - Superficie : 18 700 m²
- Parc à conteneurs frigorifiques :
 - Capacité : 500 EVP
 - Superficie : 2 800 m²
- Capacité totale du terminal :
 - Capacité : 10 257 EVP
 - Superficie : 100 000 m²
- Zone Extra Portuaire :

Capacité : ⁸

- 4.432 EVP à 3 km du port
- 2.177 EVP à 1 km du port
- Superficie : 62 000 m² (50 000 m² + 12 000 m²)
-

⁸ Port de Bejaïa .dz

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

Section 2 : Présentation du port sec de TIXTER

Durant cette section nous avons essayé de donner une image sur la direction de ZLE de TIXTER, leur historique, fonctionnement, mission et activité.

2.1. Les zones logistiques extra portuaires :

S'arrimer aux standards internationaux en matière de transport maritime et sa nouvelle tendance, la multi-modalité et contribuer au développement des régions composant le développement de son hinterland, telles sont les maître-mots de la nouvelle stratégie du port de Bejaia. Le projet de création des plateformes logistiques de TIXTER et d'Ighil Ouberouak répond à cette ambition et s'intègre parfaitement dans cette stratégie⁹.

2.1.1 Zone logistique d'Ighil Ouberouak :

Sis à environ 5 KM au Sud Est du port, et d'une superficie de 48 560 m², ce site a une capacité spatiale de 1 040 EVP et une capacité commerciale de 19 000 EVP. Il est constitué de plusieurs parties et essentiellement de deux hangars de 10 200 m² et 750 m², et de deux entrées principales, dont l'une d'elles est reliée à la RN 09.

Les travaux relatifs à ce projet, estimé à 510.115.000 Da sont en cours de réalisation et consistent en:

- La réhabilitation du hangar principal et la matérialisation des portails d'accès et des rampes de réception pour remorques.
- L'extension de la zone d'entreposage sur une surface de terre-plein de 16 800 m².
- L'aménagement des voies.
- L'aménagement du 2ème hangar comme entrepôt de maintenance et de stationnement des engins.
- La réhabilitation du pont bascule.
- L'aménagement d'un bâtiment administratif en structure modulable.

⁹ Port de Bejaïa .dz

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

- L'aménagement d'aire et quais de réception au niveau des hangars et terre-pleins pour assurer les contrôles et l'immobilisation temporaires ou stockage des marchandises.

2.1.2 Zone logistique de Tixter :

Située dans la wilaya de Bordj Bou Arreridj, à mi-chemin entre le chef-lieu de cette dernière et Sétif, l'implantation de cette zone extra-portuaire est hautement stratégique à plus d'un titre.

Il permet au port d'étendre son rôle de pivot économique dans la région et bénéficié de la dynamique économique et industrielle de cette région, très entrepreneur.

Il permet également de décongestionner le port, fluidifier l'acheminement des marchandises vers les opérateurs, créer de la valeur ajoutée en matière de logistique en mettant en place d'autres prestations annexes qui pourraient être apportées à la marchandise telles que le groupage / dégroupage et le conditionnement.

L'existence de zones industrielles dynamiques dans les deux wilayas et le développement de la ZIDI (zone industrielle de développement intégré), projet pilote au niveau de BBA, plaident également pour un développement économique intégré. La proximité du terrain d'assiette de la voie ferrée et de l'autoroute Est-Ouest a également pesé dans le choix de l'implantation de la plateforme.

Le terrain d'une surface de 20 HA sis à la Daïra de Ain TAGHROUT, sera organisé en trois zones :

- Une zone A : terminal ferroviaire et zone de réception de conteneurs d'une superficie de 141 676 M²
- Une Zone B : espace dédiée pour le stockage LE DEVELOPPEMENT DE ZONES LOGISTIQUES EXTRA PORTUAIRES S gestique d'une superficie de 44 238 M²

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

- Une zone C : zone de services, tels que l'administration, parking pour camions, et maintenance des engins de manutention.¹⁰

L'Entreprise Portuaire de Bejaia a sollicité la Wilaya de Bordj Bou Arreridj afin d'étudier la possibilité d'extension du terrain qui passera de 20 à 50 Ha. Ce qui permettra d'exploiter de la meilleure des manières, le potentiel industriel, commercial et de sous-traitance qu'offrent ces deux wilayas.

2.2. Historique de la création de ZLE de TIXTER :

La création de la zone logistique extra-portuaire de TIXTER en résumé en deux étapes :

- La première est l'étape de la prospection et l'acquisition du terrain, débutée en 2008 et finalisée en décembre 2012.
- La deuxième étape est celle de la réalisation et l'entame des travaux, débutée en mars 2013 et finalisée et inaugurée en mars 2016.

Le Rétrospective de la création du la de zone logistique extra-portuaire TIXTER (Bordj-Bou Arreridj) est détaillé dans le tableau suivant :

Tableau n°3 : Historique du projet TIXTER

DESINATION	DATE
Entame de la démarche de prospection	2008
. Premier contact officiel avec l'agence foncière de Bordj Bou Arreridj	07 janvier 2009
. Reprise du terrain, en session de l'APW de Bordj Bou Arreridj.	Résolution n° 01/2009 du 05 mai 2009
Demande de concession de terrain auprès du wali de BBA.	05 mai 2009
Envoi du ministère des transports qui instruit	07 juin 2009 (Réf : N° 281/944/2009/SG/DP)

¹⁰ Port de Bejaïa .dz

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

les entreprises portuaires de créer des ports secs	
.. Dépôt du dossier de demande de concession de gré à gré du terrain	04 avril 2010
Accord du CALPIREF pour la concession du terrain	. 11 janvier 2011
Accord préalable du wali de BBA.	Session N° 260 du 07 février 2012
Dépôt du dossier d'investissement technico-économique au niveau de l'A.N.D.I	29 mars 2011
Obtention de l'autorisation de concession du terrain.	Décision N° 416 du 26 mars 2012
Obtention du titre de concession du terrain	V 239, N° 75 du 16 décembre 2012
Entame des travaux (déplacement des pylonnes électriques.	Mars 2013
Début des travaux de réalisation des terres pleines et du mur de clôture par l'entreprise COSIDER TP	01 aout 2013
Pose de la pierre inauguratrice par monsieur le premier ministre	22 janvier 2014
Visite du chantier par Monsieur le Premier Ministre	17 février 2015
. Introduction auprès de l'inspection divisionnaire des douanes de (BBA) de la demande d'agrément définitive- Port Secs	22 avril 2015
. Organisation d'un atelier de développement	29 février 2016

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

des activités multimodale avec la participation des différents intervenants de la zone (douane, consignataire, clients, autorités locales...)	
Inauguration officiel de la Zone Logistique Extra Portuaire de TIXTER par le Ministre des Transports	22 mars 2016

Source : établie par nos soins, a partir de la revue « Bejaia Port Infos N°89 »

2.3. Situation géographique :

À 7 kilomètres de l'autoroute Est-Ouest et à 9 kilomètres de la RN5, à mi-chemin entre Bordj Bou Arreridj et Sétif, est situé l'un des projets les plus importants de toute la région des Hauts Plateaux en l'occurrence la zone logistique extra-portuaire de TIXTER.

- Lieu : TIXTER, AIN TAGHROUT, (W. BBA)
- Situé à 24 km du chef-lieu de la wilaya de BBA, et 41 km du chef-lieu de wilaya de Sétif.
- Surface : 20 + 30 HA
- Nature juridique : concession domaniale
- Date de début d'activité : 04 aout 2016 (inauguration officielle le 22 mars 2016, première expédition le 04 aout 2016)

2.4. Choix de lieu de l'implantation du projet :

Le terrain sis à Tixter (Bordj Bou Arreridj) est idéalement situé, avec une connectivité de choix. Rattaché à la fois au rail, à la route et l'autoroute, au milieu d'un espace économique et industriel très actif. Ce choix a été fait selon les critères suivant :

- 30 % du trafic conteneurisé et 35 % du trafic de marchandises non conteneurisées qui transitent par le port de Bejaïa est à destination des hauts plateaux.
- BBA est une plaque tournante du commerce au niveau de la région des hauts plateaux.
- Développement de la ZIDI (zone industrielle de développement intégré), projet pilote au niveau de BBA.

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

- Le terrain est à proximité de la voie ferrée et de l'autoroute Est-Ouest.
- Le terrain en question est pratiquement plat et est situé entre BBA (à 30 Km) et Sétif (à 40 Km).
- Sétif et BBA disposent de zones industrielles très dynamiques¹¹.

2.5. Les missions de département de la ZLE de TIXTER :

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

2.6. Les activités de la ZLE de TIXTER :

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

Ajouté à cela, des activités annexes, tels que :

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

¹¹ Entreprise Portuaire de Bejaia68

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

2.7 L'organisation hiérarchique de la ZLE de TIXTER :

La Zone Logistique Extra-portuaire de TIXTER est composée de 02 services, Service des opérations qui s'occupe de l'activité multimodales (Levage, Transport, entreposage)Et un autre service installation, qui s'occupe des entretiens des installations de la zone.

2.8. L'objectif de la création de la ZLE de TIXTER :

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

2.9. Les modes de transport utilisés par la direction :

Transport maritime, ferroviaire, routier et conteneur.

2.10. La composition des surfaces de la ZLE de TIXTER :

Tableau 04 : les différentes zones de composition de la ZLEP

Le terrain est d'une superficie totale de 141 676 m ² , sera organisé en cinq (05) zones:	
Zone d'entreposage des conteneurs pleins	71 424m²
Zone d'entreposage des conteneurs vides	12 000 m² mm²
Zone dédiée pour les visites	3 276m²
Zone de scanning	2 750m²
Zone d'entreposage du frigorifique	3 250m²

Source : Direction Exploitation.

- Zone d'entreposage des conteneurs pleins (71 424m²): Cet espace est réservé à la réception, traitement et entreposage des conteneurs pleins en transit soit par voie ferroviaire ou routière.
- Zone d'entreposage des conteneurs vides (12 000m²): Cet espace est réservé à la réception, traitement et entreposage des conteneurs vides.

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

- Zone dédiées pour les visites : (3 276 m²) : Cet espace est réservé pour les visites les différents services de contrôles aux frontières (Douane, DCP, phytosanitaire et vétérinaire).
- Zone de scanning (2 750 m²):Zone où, est installé le scanner mobile. Avec toutes les servitudes de sécurité.
- Zone d'entreposage du frigorifique (3 250m²) : avec 48 prise référa, cet espace est réservé à la réception, traitement et entreposage des conteneurs frigorifiques.

2.11 Des projets d'aménagement pour la ZLE de TIXTER : Oui. Il a été projeté une extension de la zone de 30 Ha supplémentaire, et le nouvel aménagement de la zone est décrit comme suit :

Figure 06 : la surface complète de la ZLE de TIXTER et projet d'aménagement

Source : direction des zones logistiques extra portuaire.

2.12. Terminal ferroviaire et zone de réception des conteneurs (171 676 m²) :

Cet espace est réservé à la réception, traitement et entreposage des marchandises conteneurisées en transit soit par voie ferroviaire ou routière.

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

Cet espace sera doté d'éclairage (12 pilonnes de 40 m de hauteur), de réseau de lutte contre l'incendie (10 bouches à incendie), d'accès sécurisés (3+1 accès), de toutes les installations spécifiques au traitement des conteneurs : scanner, ponts bascules (x2), guichet unique d'une superficie de 432 m², bâtiments administratifs d'une superficie de 214 m²....etc.

A. . Zone d'entreposage abritée (44 238 m²) :

Pour des fins d'activités connexes au terminal à conteneur, un espace abrité (17 hangars avec une superficie couverte de 33 000 m²) et sécurisé sera dédié notamment pour les opérations de dégroupage/groupage, triage, nettoyage, étiquetage,etc. Les hangars seront dotés des dispositifs de facilitation adaptés au chargement/déchargement, les équipements de sécurisation et les dispositifs de conservation des marchandises spécifiques,...etc.

B. Terminal divers (120 000 m²) :

Cet espace aura absorbé essentiellement le trafic des produits homogènes tels que le bois et les produits métallurgiques, en provenance soit par voie routière ou ferroviaire.

C. Parc de stationnement (15 000 m²) :

Au vu des conditions d'opérabilité, il est réservé une surface pour le stationnement des véhicules de transport d'une capacité physique de 250 camions.

D. . Plateforme logistique (100 000 m²) :

Dans un souci de développer des prestations intégratives des marchandises en pré ou post dédouanement, des activités à valeur ajoutée seront développées dans cet espace. Il s'agira notamment, des opérations de conditionnement/reconditionnement, réparations, montages spécifiques pour finition, référencement, distribution, ...etc.

E. Espace concession (30 000 m²) :

Un espace libre sera réservé aux professionnels de la logistique qui voudront soumissionner pour l'implantation de superstructures pour le développement de prestations en soutien aux activités de la zone logistique. Nous citerons les activités projetées suivantes : Transit, consignation de marchandises, assurance, banque, assistance et conseil, hébergement, restauration,...etc.

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

SECTION 3 : L'ANALYSE DES DONNEES

Afin de répondre à notre problématique et d'illustrer notre travail de recherche sur le terrain opérationnel nous avons les informations et les données suivantes :

3.1. La capacité d'entreposage de conteneurs au niveau de la ZLE de TIXTER :

Capacité spatiale :

- Avec STEAKER : 7 000 EVP (Equivalent à vingt pieds).
- Avec Cavalier gerbeur : 50 000 EVP.

Capacité commerciale :¹²

- Avec STEAKER : 120 000 EVP.
- Avec Cavalier gerbeur : 900 000 EVP.

3.2 Les prestations assurées par la direction :

- Un groupage/dégroupage sur la plate-forme sous douane import.
- Un dédouanement au sein de la plate-forme logistique.
- Des livraisons rapides ainsi que des enlèvements réguliers.
- Organisation des départs et arrivées des conteneurs / remorques / camions / wagons, depuis et à destination du port de Bejaïa et des autres ports éventuellement.
- Des services liés aux conteneurs (entretien, lavage, réparations,....)

3.3. Le trafic réalisé :

Tableau 05 : L'évolution du trafic vers TIXTER depuis 2016

Désignation	2016	2017	2018	2019	2020
Nombre de conteneurs pleins en EVP	867	1 384	8 592	8 665	4 918
A l'import	867	1 384	8 553	8 657	4 900

¹² Capacité commerciale correspond au nombre des flux

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

A l'export	/	/	39	08	18
Nombre de conteneurs vides en EVP	/	/	5 069	6 582	5 767
A l'import	/	/	/	/	/
A l'export	/	/	5 069	6 582	5 767

Source : Direction Exploitation de l'EPB.

3.4. Les indicateurs mesurables de la performance opérationnelle :

- Nombre d'expéditions par train.
- Nombre de wagons utilisés.
- Moyenne de wagons utilisés par expédition.

3.5. Les indicateurs mesurables de la performance globale :

Séjour moyen/TC (Conteneurs) = nombre de séjour de tous les conteneurs transite par TIXTER pour une période donnée / nombre de conteneurs livré pour la même période.

Nb : A exclure tous les TC qui dépassent les 2 mois et 21 jours.

Taux de visites (%) = nombre de TC visité / nombre de TC transité par TIXTER

Taux de passage en circuit vert = nombre des conteneurs passage en circuit vert / nombre des conteneurs global

Nombre de TC's enlevés/Jour = nombre de TC's livrés pour une période donnée / nombre de jours de la période.

3.6. L'impact logistique du projet :

- L'augmentation des capacités de réception du terminal à conteneurs (décongestionner le point de passage portuaire);
- Doter la logistique globale du port d'un dispositif de soutien aux performances (délai, coût et qualité du service);

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

- L'amélioration qualitative de l'infrastructure et des services fournis aux clients des transporteurs de marchandises (aire de dégagement sous douanes rapide) ;
- Offrir des solutions intégratives à forte valeur ajoutée pour les importateurs/industriels, avec des gains de productivité inhérents au fait que les opérateurs organisent de façon plus efficace leurs activités de distribution ;
- Une sécurité plus accrue pour toutes les opérations d'entreposage et d'emmagasiner provisoire.

3.7. Les prés requis de l'optimisation opératoire du site logistique :

- Renforcement des moyens de transfert ferroviaire des marchandises.
- Amélioration de la connectivité au site.
- Amélioration des interactions en termes de circulation d'information.
- Adaptation de la réglementation pour le développement des activités multimodales intégrées « Principe de la plateforme logistique».
- Développement de mesures de facilitation pour les opérateurs économiques.

3.8 Etude de la zone logistique extra portuaire « TIXTER » en chiffre :

3.8.1 Volet indicateurs :

A-Indicateur opérationnels :

Tableau 06 : Nombre d'expédition par train et wagon utilisés

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

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

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

B- Indicateurs de performance :

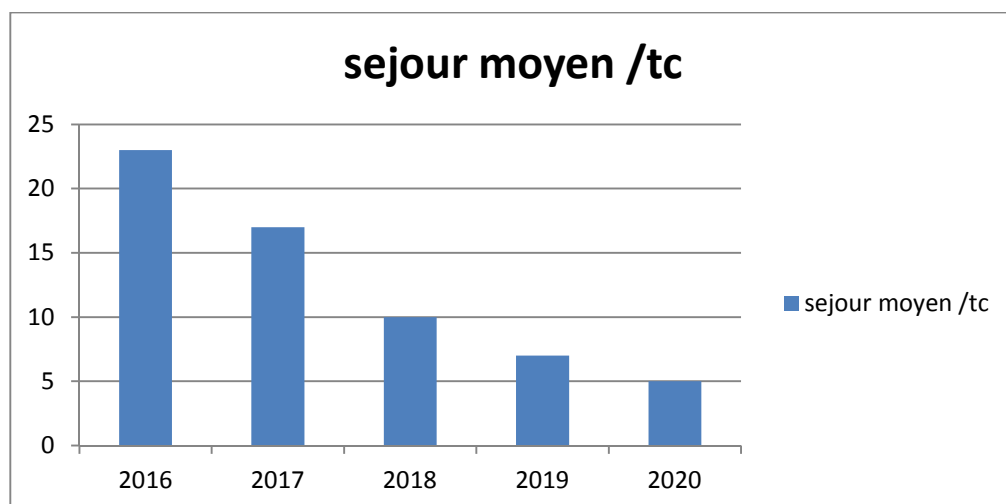
✓ Le séjour moyen :

Tableau 07 : La moyenne de séjour /TC depuis 2016

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

Source : direction exploitation de l'EPB.

Figure 7 : La moyenne de séjour /TC depuis 2016



Source : réalisé par nos soins

✓ Le taux de visite :

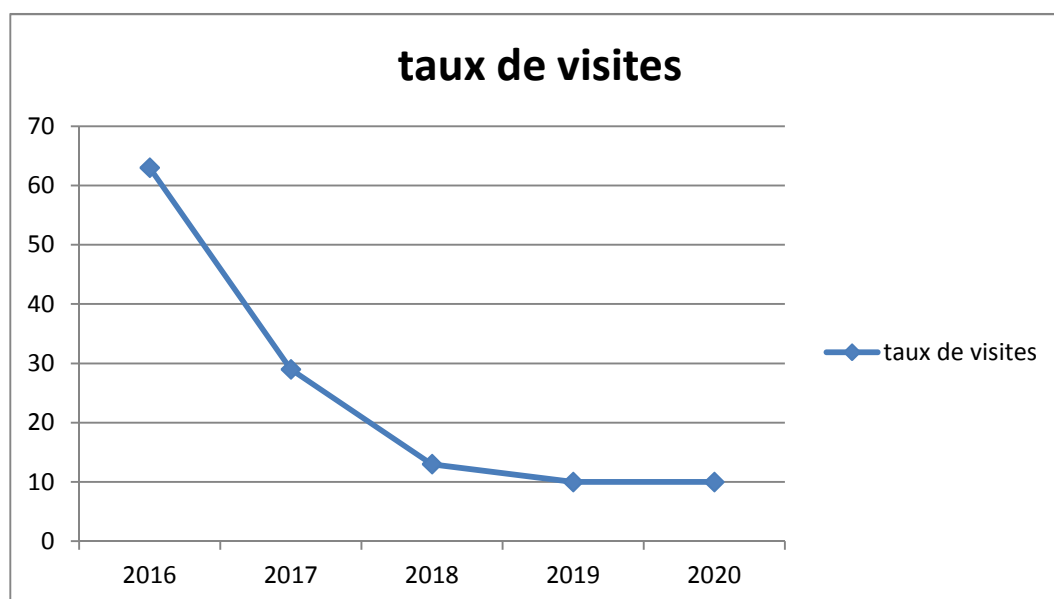
Tableau 08 : Le pourcentage des visites depuis 2016 :

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

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

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

Figure 8 : Le pourcentage des visites depuis 2016



Source : réalisé par nos soins

✓ Le taux de passage en circuit vert :

Tableau 09:L'évolution du circuit vert depuis 2016

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

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

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

Figure 9 : L'évolution du circuit vert depuis 2016



Source : réalisé par nos soins

✓ Le nombre de TC's enlevés par jour

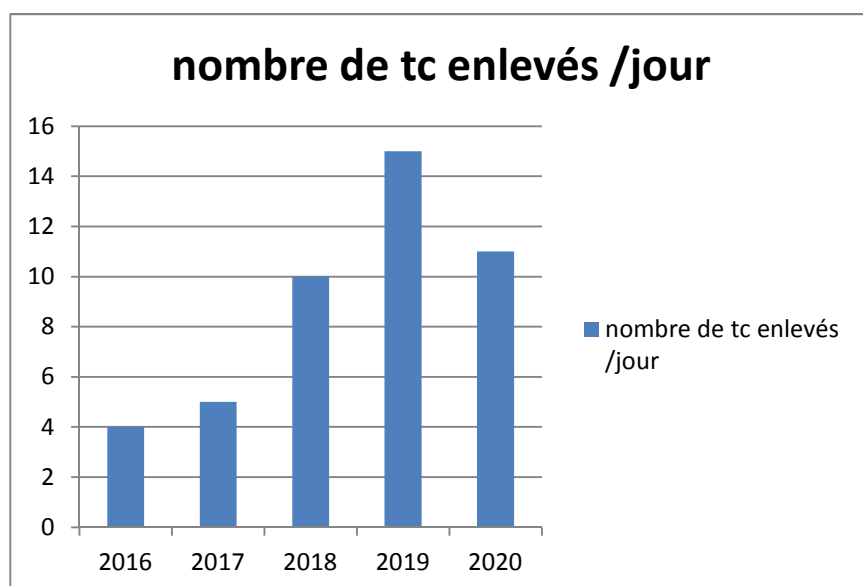
Tableau 10 : L'évolution du nombre de TC's /jour

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

Source : établie par nos soins

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

Figure 10 : L'évolution du nombre de TC's /jour



Source : réalisé par nos soins

- La qualité de service portuaire âpre la mise en vigueur de la zone logistique extra-portuaire « TIXTER »

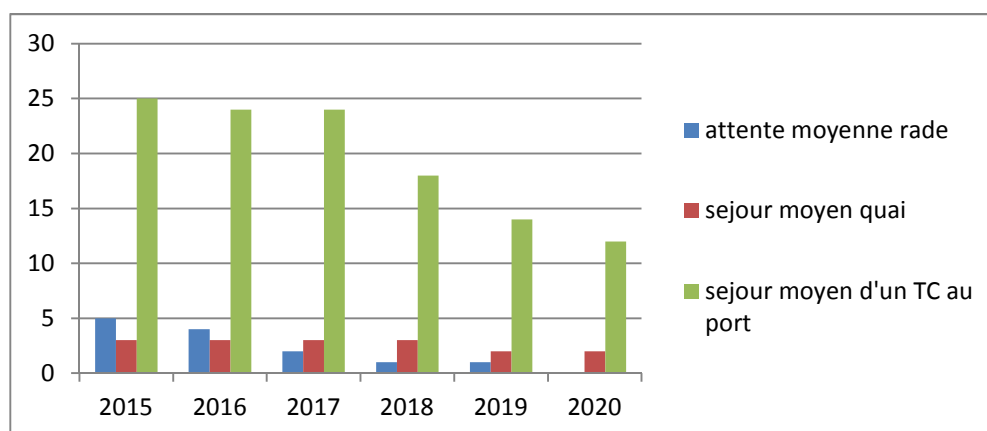
Tableau11 : L'attente moyenne en rade, à quai et au terminal

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

Source : établie par nos soins a partir des donnée interne de l'EPB.

Chapitre III : Présentation de l'organisme d'accueil et l'analyse des données

Figure 11 : L'attente moyenne en rade, à quai et au terminal



Source : réalisé par nos soins

Conclusion

Après les données récoltées et constatées, nous sommes arrivés à bien décortiquer la fonction logistique dans la gestion du transport multimodal et connaître les différents modes de transport utilisés pour faire expédier la marchandise depuis le port de Bejaia jusqu'à la zone logistique extra portuaire. A cet égard l'entreprise portuaire utilise deux modes de transport qui lui permettent d'acheminer les marchandises conteneurisés, cela en combinant entre les modes de transport suivant :

- Le transport principal qui est le transport maritime/conteneur avec la voie ferroviaire.
- Le transport maritime/conteneur voie routière.

L'objectif de notre étude, est de comprendre comment améliorer la performance logistique portuaire et le rôle que joue le transport multimodal dans ce domaine-là .Et pour permettre aux dirigeants de mieux contrôler, piloter et prendre les meilleures décisions concernant leur activité.

Conclusion générale

Conclusion:

Le commerce extérieur constitue une chaîne très organisée qui permet de maîtriser les flux physiques, de capitaux et de documents, mais son succès est étroitement lié à la fiabilité de chaque maillon de la chaîne.

La logistique est une formule indispensable et essentielle pour les entreprises. Maîtriser la logistique est l'avantage concurrentiel des entreprises et même des pays, et maîtriser la logistique est la source de la réduction des coûts. Une bonne coordination entre les différents éléments de la chaîne d'approvisionnement (clients, intermédiaires, fournisseurs, etc.) permet même aux clients d'être éloignés ou même difficilement joignables.

La logistique internationale se distingue de la logistique locale en ce qu'elle intègre des dimensions nouvelles, plus complexes et contraintes par la distance, d'une part les difficultés qui séparent les entreprises des clients et les difficultés qui en découlent, et le fait que les exportations concernent deux pays différents. , donc, deux cultures différentes, deux administrations différentes, ce qui amène aussi des difficultés liées au transit des marchandises, sous réserve d'une bonne compréhension de la douane et de ses différents régimes.

Les ports jouent un rôle important dans l'économie du pays ; ce sont de véritables Poumons du commerce extérieur, surtout pour les exportations qui sont nécessaires au Développement de l'économie. Les ports les plus développés sont ceux qui ont une plateforme logistique performante, et que l'Etat intègre dans son plan de développement, vu leurs grand impact sur l'ensemble de l'économie, en termes d'emplois, car la vie, qui est née dans l'enceinte portuaire, sur les quais, se prolonge au-delà du port, à l'intérieur des bureaux, des banques, des offices d'assurances et des magasins.

Le port peut rencontrer des difficultés liées à ses infrastructures, à son espace D'entreposage et sa gestion. Ces contraintes peuvent influencer négativement sur sa Performance. C'est le cas des ports algériens, qui souffrent de ces insuffisances. Et afin d'y remédier, l'Etat a adopté plusieurs stratégies de réformes.

De ce fait , et afin de remédier a ces nombreux problèmes liées a la mondialisation notamment pour les pays en voie de développement , et dans le souci de porter une solution a la congestion portuaire sont apparu les ports sec.

. Ce travail consiste à répondre à la problématique suivante :

Quel est l'importance de la zone logistique extra-portuaire de TIXTER « Bordj Bou Arreridj » dans la performance logistique de l'entreprise portuaire de Bejaia dite L'EPB ?

H1 : « La zone logistique extra-portuaire est utilisée pour le bon acheminement des marchandises, dans la chaîne logistique à travers le transport multimodal suivant : soit « maritime-voie routier » ou « maritime-voie ferroviaire ».

La logistique prend l'importance de combiner entre deux ou plusieurs modes de transport afin de mieux gérer et d'organiser ainsi de bien structurer la stratégie de distribution. A cet égard, pour l'écoulement des marchandises vers la zone logistique extra-portuaire de TIXTER, L'EPB affecte la combinaison de multiple mode de transport à savoir : le transport maritime, voie ferroviaire et routière qui est destiné pour transporter les marchandises conteneurisés allant de Bejaïa jusqu'à la zone logistique extra-portuaire qui se situe à TIXTER (BBA). Pour confirmer cette hypothèse on a pris l'exemple sur l'ensemble des étapes qui démontre le déroulement de la marchandise et inclut la combinaison des différents modes de transports combinés allant du port de Bejaïa (zone de déchargement des conteneurs) jusqu'à la zone logistique extra- portuaire TIXTER (BBA).

Première phase :

C'est le client qui déclenche l'opération, avant 48h de l'accostage du navire, l'agent maritime (consignataire) transmet la liste des conteneurs à transférer vers TIXTER ainsi le positionnement de chaque conteneur à bord du navire ce qui permet de connaître la position de du conteneur au bord du navire, Afin que ce dernier procède au tri lors du déchargement du navire.

Deuxième phase :

Dès que l'accostage du navire, l'acconier intervient pour décharger les conteneurs destinés à TIXTER, puis les transférer vers la zone tempo (le stockage temporaire) en vue de les chargés sur wagon/tracteur-remorque, combinaison entre deux types de transport, soit le transport maritime-voie ferroviaire et/ou bien transport maritime-voie routière, ainsi pour compléter le transport ferroviaire, lorsque le train est en sur capacité de transporte les conteneurs restants seront transporté par voie routière vers la zone logistique extra-portuaire TIXTER.

H2 : « la zone logistique extra-portuaire de TIXTER est considérée comme étant un vecteur de croissance sur la capacité de stockage portuaire qui influence directement sur la qualité de service portuaire, avec la création de la valeur ajoutée pour les clients».

Le but principale de la zone logistique extra-portuaire c'est de rapprocher les marchandises au client, ce qui va impliquer des démunitions considérables dans les coûts ceci va engendrer une croissance de l'activité du client ainsi la création de la richesse et de la valeur ajoutée pour le client.

Après la création de la zone logistique extra-portuaire « TIXTER », nous constatons une évolution énorme sur la durée d'attente en rade, la zone logistique est considérée comme des leviers de la performance pour la chaîne logistique portuaire.

Références

Bibliographique

Bibliographie :

Ouvrage :

- ✓ BAGLIN, Gmanagement industriel et logistique, conception et pilotage de la Supply Chain, 4e édition, ECONOMICA, paris.
- ✓ BELOTTI, J. Transport international de marchandises. 5^{ém} édition. Paris : Vuibert, 2015.
- ✓ DUBREUIL. J « la logistique des terminaux portuaire de conteneurs » université de Créteil, 2008.
- ✓ Hall. P, R. J. McCalla. R. J, comtois. C, et Slack. B, Integrating seaports and corridors, Frham, Surrey: Ashagate, 2011.
- ✓ Lyon net Barbara, S, Marie-Pascale, LA LOGISTIQUE, Dunod, Paris, 2015.
- ✓ Moïse, D « Logistique et Transport international de marchandises », Guide pratique- 1^{ère}Édition 2013.
- ✓ PIERRE-Philippe-D ; al, «La logistique globale ; ENJEUX, PRINCIPES, EXEMPLES», 1^é édition, édition d'Organisation, 2001.
- ✓ LORINO, P «Méthodes et pratiques de la performance», 3^é édition, édition d'Organisation, Paris, 2003.
- ✓ Le MOINE R, «Supply Chain management, Achat, Production, logistique, transport, vente», 1^é édition, 2013.
- ✓ Yves P, Michel F « logistique, production, distribution, soutien » ; 5^{ème} édition ; Dunod ; paris ; 2008.

Documents :

- ✓ Rapport de la CNUCED sur les transports maritimes, Secrétariat de la CNUCED, Genève, 2015.
- ✓ Compagnie Nationale Algérienne de Navigation.
- ✓ Cours de Mr DIEMER Arnaud, IUFM d'auvergne, économie d'entreprise, partie 2 les fonctions de l'entreprise.
- ✓ Document propre de l'EPB.
- ✓ Documents internes de L'EPB.2.
- ✓ EPB, 2013, le développement des activités logistiques extra portuaires des projets leviers pour l'optimisation de l'efficacité logistique, euro Med, Bejaïa, page 8 COLIN Jacques : la logistique : histoire et perspective, in revue logistique et management, Vol 4, N°02, 1996.

- ✓ Le bulletin d'information du port de Bejaia, N°72, Juin 2010.
- ✓ Mangan. J, Lalwani. C et fine. B, (2008), port-centric logistics, international journal of logistics managemanent.
- ✓ Mohamed C., al, 2010.
- ✓ Port de Bejaia .dz
- ✓ PORTUS plus _the online Journal of RETE N. 7, October 2017, Year VII
RETE Publisher, Venice, and ISSN: 2039-6422.
<https://www.researchgate.net/publication/340678470>

Revenus et articles :

- ✓ Article universitaire correspondau terme Stopforde. M,(2009),Maritime Economics, New York, Rout ledge, Second Edition.
- ✓ Article 27 de la loi 1966 du code maritime Algérien.3

Mémoires et thèses :

- ✓ ACHIR S ; CHERMIROU S, La chaine logistique internationale de quelques entreprises exportatrices algériennes mémoire de master université de Bejaia ; 2018.
- ✓ AIDI M ; KHEBACHE S, le rôle des ports secs dans le commerce maritime université de Bejaia 2016.
- ✓ BENSALÉM.S, 2015, «la logistique portuaire : Bejaia Méditerranéen Terminal », mémoire de master, université de Bejaia.
- ✓ CHEVALIER, D., DUPHIL, François. Transporter à l international. 4ème éd. Vanves : Edition FOUCHER, 2009.
- ✓ CHEYROUX, L: l'évaluation de performance des chaines logistiques, thèse doctorat, université Touloun, 2003.
- ✓ DUBREUIL J, « la logistique de terminaux portuaire de conteneur ». Thèse de doctorat, centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, Université du Québec à Montréal, Aout 2008.
- ✓ El Khalifa, M.E.K, Guide de transport international de marchandises,

édition DAHLEB, 1966.4 mémoire de mastèreuniversité de Bejaïa

- ✓ HAMICHE, T - Mr. DRIR M - Mr. MAROUF A Le Supply Chain Management et sa contribution à la performance de l'entreprise mémoire de mastère université de Tizi Ouzou.
- ✓ Iman B. Vers une optimisation de la chaine logistique : proposition de modèles conceptuels basés sur le PLM (Product Life cycle Management). Université du Havre; Université Moulay Ismaïl (Meknès, Maroc), 2015. Française.

Sites web :

- ✓ www.logistiqueconseil.org.
- ✓ www.memoireonline.com.
- ✓ <http://www.appvizer.fr>.
- ✓ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/logistique/role-logisticien.htm>.
- ✓ <https://www.researchgate.net/publication/340678470>.

Table des matières

Sommaire

Remerciements

Dédicaces

Liste des abréviations

Liste des tableaux

Liste des figures

<i>Introduction générale</i>	01
<i>Chapitre I : contexte historique de la logistique</i>	05
Introduction	05
Section01 : généralités sur la logistique	05
1.1. Historique de la logistique.....	05
1.2. Evolution de la logistique	06
1.3. Définition de la logistique	09
1.4. Rôle de la logistique	09
1.5. Les enjeux de la logistique	10
1.6. Les typologies de la logistique	12
1.6.1. La logistique d’approvisionnement générale	12
1.6.2. La logistique de production	12
1.6.3. La logistique de distribution	12
1.6.4. La logistique militaire	12
1.6.5. La logistique de soutien	12
1.6.6. Une activité dite de service après vente	12
1.6.7. Des réserves logistiques	12
1.6.8. Une distinction commende	13
Section 02 : de la logistique à la chaîne logistique	13
2.1. Définition de la chaîne logistique	13
2.2. Evolution de la chaîne logistique	14
2.2.1. Organisation a dominante fonctionnelle.....	14
2.2.2. L’organisation interne Supply chaîne intégrée.....	15
2.2.3. Organisation Supply chaîne étendu	15
2.3. La structure d’une chaîne logistique	15
2.4. Les différents types de la chaîne logistique	16

2.5. Les différents intervenants et leur rôle dans la Supply chaine	17
2.5.1. Les intervenants à caractère financiers	17
2.5.2. Les intervenants à caractère administratif	18
2.5.3. Les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire.....	19
2.5.4. Les autres intervenants	19
Section 03 : la logistique internationale.....	22
3.1. Définition de la logistique internationale.....	22
3.2. Les intervenants de la logistique internationale.....	23
3.3. Les principes de la logistique internationale.....	24
3.3.1. Les activités de la logistique internationale.....	24
3.3.2. Les missions de la logistique internationale.....	24
3.3.3. Les enjeux de la logistique internationale.....	24
3.3.4. Les contraintes de la logistique internationale.....	25
3.4. Les risques liées a la logistique internationale.....	26
3.4.1. Risques commerciale	26
3.4.2. Risques de change	26
3.4.3. Risques de politique	27
3.4.4. Risques de pays	27
3.4.5. Risques de catastrophe	27
3.4.6. Risques de non transfert	28
3.4.7. Risques liées aux conflits commerciaux	28
3.4.8. Risques de transport	28
3.5. Les 5 étapes clés de la logistique internationale	28
3.5.1. La préparation des marchandises	28
3.5.2. Le transport	29
3.5.3. Les opérations de dédouanement	29
3.5.4. Le stockage en entrepôt	29
3.5.5. La livraison	29
Conclusion	29
Chapitre II : les ports secs	30
Introduction	30
Section 01 : Les Concepts clés sur le domaine portuaire.....	30
1.1. Définition de port	30

1.2. Les types de port	32
1.2.1. Classification selon leur nature	32
1.2.2. Classification selon leur localisation	33
1.2.3. Classification selon leur mode de gestion	34
1.2.4. Classification selon leurs activités	34
1.2.5. Classification selon leur stratégie de développement	36
1.3. Les fonctions principales d'un port	37
1.3.1. La fonction régional d'un port.....	38
1.3.2. La fonction industrielle d'un port	38
1.3.3. la fonction commerciale d'un port.....	38
1.3.4. Les fonction d'exploitations	39
1.3.5. Les fonctions administratives	39
Section 02 : les opérations portuaire	39
2.1. Les opérations de transport maritime	39
2.1.1. Techniques de transport maritime	39
2.1.2. Contrat de transport	42
2.2. Les opérations de manutention et d'entreposage	43
2.2.1. Manutention	44
2.2.2. L'entreposage	46
Section 03 : rôle et fonction des plateformes extra portuaire.....	46
3.1. Notions de port sec	46
3.2. Notion de la zone extra-portuaire	47
3.3. Notion de la plateforme logistique	48
3.3.1. L'objet des plateformes logistique	49
3.4. Le rôle de la plateforme extra-portuaire	50
3.4.1. Le rôle logistique	51
3.4.2. Le rôle macroéconomique	51
3.4.3. Le rôle microéconomique	51
3.5. Les fonction de la plateforme extra portuaire.....	52
Conclusion	53
Chapitre 03 : présentation de l'organisme d'accueil et analyses des donnes	54

Introduction	54
Section 01 : présentation de l'organisme d'accueil L'EPB.....	54
1.1. Historique	54
1.2. Le cadre institutionnel ainsi que leur situation géographique.....	55
1.3. Missions et activités de l'organisme d'accueil	56
1.4. Les différentes directions de l'EPB	56
1.4.1. Direction générale (DG)	57
1.5. Installations spécialisées.....	58
1.5.1. Le terminal a bois	58
1.5.2. Le terminal a divers	59
1.5.3. L'abri papier	59
1.5.4. Le centre de transit des marchandises d'dangereuse (CTMD).....	60
1.5.5. Le terminal roulier	60
1.5.6. Le terminal céréalier	60
1.5.7. Le terminal pétrolier	61
Section 02 : Présentation du port sec de TIXTER.....	63
2.1. Les zones logistiques extra- portuaires	63
2.1.1. Zone logistique d'IGHIL Ouberouak	63
2.1.2. Zone logistique de TIXTER	64
2.2. Historique de la création de la zone logistique extra- portuaire de TIXTER	65
2.3. Situation géographique	67
2.4. Choix de lieu de l'implantation du projet	67
2.5. Les missions de département de la zone logistique extra- portuaire de TIXTER.....	68
2.6. Les activités de la zone logistique extra-portuaire de TIXTER	68
2.7. L'organisation hiérarchique de la zone logistique extra -portuaire de TIXTER	69
2.8. L'objectif de la création de la zone logistique extra- portuaire de TIXTER	69
2.9. Les modes de transport utilisés	69
2.10. La compositions des surfaces de la zone logistique extra -portuaire de TIXTER.....	69
2.11. Des projets d'aménagement pour la zone logistique extra- portuaire de	

TIXTER	70
2.12. Terminal ferroviaire et zone de réception des conteneurs	70
Section 03 : l'analyse des données	72
3.1. La capacité d'entreposage de conteneurs au niveau de la zone logistique extra-portuaire de TIXTER	72
3.2. Les prestations assurées par la direction.....	72
3.3. Le trafic réalisé	72
3.4. Les indicateurs mesurables de la performance opérationnelle.....	73
3.5. Les indicateurs mesurables de la performance globale	73
3.6. L'impact logistique de projet	73
3.7. Les prés requis de l'optimisation opératoire du site logistique.....	74
3.8. Etude de la zone logistique extra-portuaire TIXTER en chiffre.....	74
3.8.1. Volet indicateurs	74
Conclusion	79
<i>Conclusion générale</i>	80
Références bibliographique	
Table des matières	
Résumé	

Résumé :

La congestion portuaire demeure une réalité, notamment dans les pays en développement qui souffrent du manque d'espace d'entreposage dans les enceintes portuaires.

La création des ports secs peut être une solution à cette congestion, ses derniers constituent notre objet d'étude.

Pour réaliser ce travail, nous avons mené des entretiens auprès des responsables de la ZLEP de TIXTER à l'occasion de notre stage. Nous avons fait une analyse de la situation du port de Bejaia avant et après la réalisation du port sec de TIXTER. L'objectif est de constater la contribution de ce port sec à remédier aux problèmes d'encombrement du port maritime de Bejaia.

Les résultats de cette étude montre que la réalisation de la ZLEP de TEXTER participe à la décongestion du port de Bejaia et ce à travers l'augmentation des capacités d'accueilles du port ainsi que la réduction du temps d'escale des navires.

Mots clés :Le port sec, ZLEP TIXTER, La plate-forme extra-portuaire, Les operationsportuaires

Summary:

Port congestion remains a reality, particularly in developing countries, which suffer from a lack of storage space in port areas. The creation of dry ports can be a solution to this congestion; the latter constitute our object of study.

To carry out this work, we conducted interviews with the managers of the TIXTER dry ports on the occasion of our internship. We made an analysis of the situation of the port of Bejaia before and after the realization of the dry port of TIXTER. The objective is to note the contribution of this dry port to remedy the problems of congestion of the sea port of Bejaia.

The results of this study show that the implementation of the dry ports of TEXTER contributes to the decongestion of the port of Bejaia by increasing the harbor's capacities and reducing the call time of ships.

Keywords

The dry port, ZLEP TIXTER ,The extra-port platform, Port operations