

# **UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA**



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

**Département des Sciences de Gestion**

*Mémoire de Fin de cycle*

**Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences de Gestion**

*Option : Management*

**Thème :**

***Processus de distribution de marchandises au sein de  
l'entreprise portuaire***

***Cas de l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB)***

Réalisé par :

MOKRANI Djamel

Encadré par :

M<sup>r</sup> BELKHIRI Aimad Edine

*Année Universitaire 2021/2022*

## *Remerciement*

Tout d'abord, nous remercions Dieu tout puissant qui nous a gardés en bonne santé afin de réaliser ce travail.

Nous tenons à présenter nos vifs et sincères remerciements à Monsieur AIT BESSAIE et monsieur BELKHIRI pour leurs suivis, ainsi que leur disponibilité tout au long de l'élaboration de notre travail.

Nous présentons aussi nos vifs remerciements au responsable de l'entreprise portuaire de Bejaïa M<sup>elle</sup> : SAUFIA OUKARACHE qui a accepté de collaborer avec nous et de répondre à notre questionnaire d'enquête.

Que tous ceux que nous n'avons pas cités, trouvent ici, l'expression de nos profondes reconnaissances.

*DJAMEL*

# Dédicace

Au terme de ces semestres d'études, je dédie ce modeste travail en signe de respect, de reconnaissance et remerciement ;

A mes très chers parents ; Papa et Maman qui ont sacrifiés leur vie pour le bien-être de leur enfant.

A mes très chers frères Walid et Samir

A mes chers (es) amis (es) pour tous les moments de joie et de peine qu'on a vécus ensemble.

*Remerciement*

Dédicace

*Liste des figures*

*Liste des tableaux*

|   |           |
|---|-----------|
| Introduction générale.....  | 1         |
| <b>Chapitre 1 : Approches définitionnelles et organisationnelles de la logistique portuaire et ses différents acteurs .....</b>                                       | <b>4</b>  |
| <b>Introduction .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>Section 01 : Concepts et définition liées à la logistique, objectif de la logistique et les différents types de la logistique :.....</b>                           | <b>4</b>  |
| <b>Section 02 : Les différents composants de la chaine logistique portuaire : .....</b>   | <b>8</b>  |
| <b>Section 03 : Approche définitionnelle et organisationnelle d'un port :.....</b>  | <b>13</b> |
| <b>Conclusion : .....</b>   | <b>19</b> |
| <b>Chapitre 02 :La logistiqueportuaire dans les entreprises portuaire en Algérie .....</b>  | <b>20</b> |
| <b>Introduction :.....</b>  | <b>20</b> |
| <b>Section 01 : Les structures des organisations portuaires en Algérie :.....</b>   | <b>20</b> |
| <b>Section 02 : Evolution des systèmes portuaires en Algérie : .....</b>  | <b>30</b> |
| <b>Section 03 : les forces et faiblesse des entreprises portuaires en Algérie :.....</b>  | <b>33</b> |
| <b>Conclusion : .....</b>   | <b>37</b> |
| <b>Chapitre 03 :Le traitement de la marchandise au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia .....</b>   | <b>39</b> |
| <b>Introduction :.....</b>  | <b>39</b> |
| <b>Section 01 : Présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) :.....</b>   | <b>39</b> |
| <b>Section 02 :les différentes phases d'intervention de l'EPB à partir de quai d'embarquement jusqu'à la livraison finale de la marchandise au client final .....</b> | <b>49</b> |
| <b>Section 03 : les maillons forts et les maillons faibles dans le processus de distribution au sein de l'EPB :.....</b>  | <b>59</b> |

## SOMMAIRE

---

|                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| <b>Conclusion :</b> .....        | <b>60</b> |
| <b>Conclusion générale</b> ..... | <b>62</b> |
| <b>Bibliographie</b>             |           |
| <b>Table de matières</b>         |           |

## *Liste des figures*

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Figure 1: les différents intervenants dans une logistique portuaire .....</b>                | <b>11</b> |
| <b>Figure 2: les différentes opérations dans l'entreprise portuaire.....</b>                    | <b>13</b> |
| <b>Figure 3: les différents ports principaux d'Algérie.....</b>                                 | <b>23</b> |
| <b>Figure 4: Le port d'ALGER.....</b>   | <b>24</b> |
| <b>Figure 5: Le port de Annaba.....</b>   | <b>24</b> |
| <b>Figure 6: Le port d'Oran.....</b>  | <b>25</b> |
| <b>Figure 7: Le port de DjénDjen .....</b>  | <b>26</b> |
| <b>Figure 8: Le port de Bejaia.....</b>   | <b>27</b> |
| <b>Figure 9: le port d'Arzew .....</b>  | <b>28</b> |
| <b>Figure 10: Le port de Mostaganem .....</b>   | <b>29</b> |
| <b>Figure 11: Le port de Skikda .....</b>   | <b>30</b> |
| <b>Figure 12: missions principales de la DMA .....</b>  | <b>45</b> |
| <b>Figure 13: organisation et l'attribution de la DMA .....</b>                                 | <b>46</b> |
| <b>Figure 14: organigramme général de l'entreprise portuaire de Bejaia .....</b>                | <b>48</b> |
| <b>Figure 15: L'accomplissement de la procédure de dédouanement par le transitaire.....</b>     | <b>50</b> |
| <b>Figure 16: La Prise en charge de l'accueil du navire par la direction capitainerie .....</b> | <b>51</b> |
| <b>Figure 17: Explication de chargement et déchargement de marchandise .....</b>                | <b>52</b> |
| <b>Figure 18: procédure de stockage de marchandise .....</b>                                    | <b>53</b> |
| <b>Figure 19: Logigramme qui exprime le processus de l'importation au sein de l'EPB ....</b>    | <b>56</b> |

## *Liste des tableaux*

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Tableau 1: la classification des ports selon leur génération .....</b>                 | <b>18</b> |
| <b>Tableau 2: Les reformes des ports Algériens.....</b>                                   | <b>32</b> |
| <b>Tableau 3 : les divers intervenants du port de Bejaia.....</b>                         | <b>51</b> |
| <b>Tableau 4: les différents acteurs de la procédure de livraison de marchandise.....</b> | <b>54</b> |
| <b>Tableau 5: description des étapes à l'import .....</b>                                 | <b>57</b> |

**Introduction**

**Générale**

# Introduction Générale

---

## Introduction générale

Le transport maritime de marchandises a connu un développement important durant ces dernières années et l'une des clés du développement, il se renvoie sur la logistique, car cette fonction permet d'organiser un ensemble de flux (flux physique financier, informationnel, etc.). Car à travers cette fonction, les flux sont fluides dans leur circulation et l'accomplissement des tâches se font à une grande vitesse et les marchandises sont transportées à ses différents clients dans les meilleurs délais.

La nécessité de développer une réflexion globale sur le pilotage des flux dans les entreprises commerciales et industrielles notamment portuaires, a donné naissance à une nouvelle fonction à l'ère du XX<sup>ème</sup> siècle, celle de la logistique avec une démarche dont l'objectif principal est d'assurer la qualité, la réactivité, la flexibilité et le moindre coût du processus de circulation physique, donc elle vise la satisfaction d'un ensemble de clients

De plus la logistique est une fonction qui a des conséquences positives, S'accroître dans un contexte environnemental mouvant. De la mondialisation des échanges au poids accordé au client, du respect de l'environnement à la traçabilité des transformations des produits, la logistique subit de plein fouet les mutations géopolitiques et économiques de cette fin du XX<sup>e</sup> siècle. Ainsi, elle doit non seulement être capable d'assumer son rôle initial d'acheminement de produits, mais aussi se restructurer pour offrir de nouveaux leviers financiers aux chefs d'entreprises.

Mais comme cette fonction a des avantages et points positifs, a aussi des difficultés sur quelques entreprises, car pour que la logistique soit performante et son circuit circule à merveille, il y a plusieurs procédures à respecter et à exécuté dans les différents niveaux de l'organisation.

Car cette fonction si elle était bien appliquée dans le cadre de l'organisation cette dernière va avoir les gains de cette fonction comme la bonne circulation des différents processus de traitement des marchandises plus à la bonne circulation des différents flux informationnels.

Les entreprises algériennes plus précisément celles qui sont dans le secteur portuaire ont été sous développer par rapport à d'autres entreprises dans différents secteurs, car la fonction de la logistique de rouler pas comme il se doit et cela renvoie sur plusieurs facteurs. Sois du côté d'organisation interne, ou bien sur les différents intervenants qui se trouvent dans



# Introduction Générale

---

le secteur portuaire. À cause du manque de contrôle sur ses fonctions on voit qu'il y a des différents impacts comme l'augmentation des différents couts liés aux différentes opérations portuaires.

## ✓ **L'intérêt et objectif du sujet :**

L'intérêt de notre sujet est de bien expliquer la logistique portuaire et ses différents axes, et comment se déroule son fonctionnement et l'impact qu'elle a sur l'image des entreprises, et cela s'exprimer dans le bon déroulement des différentes activités d'une part,

Par ailleurs, on va expliquer le rôle de l'entreprise portuaire de Bejaïa on tant qu'une entreprise de prestation de service et comment se déroule le traitement des marchandises au niveau de l'organisation dans ces différentes phases jusqu'à sa livraison au client, d'autre part.

Et le rôle qu'elle occupe dans le secteur portuaire dans la gestion des différentes opérations, plus les différentes interactions avec les différents intervenants dans le même secteur (consignataire, transitaire, douane ...etc.).

## ✓ **Problématique :**

Dans notre travail, nous essayons de présenter la logistique d'une façon globale et le déroulement du processus de distribution de marchandise au sein des entreprises portuaires, et ce en tentant de répondre à la question principale suivante :

- **Comment l'entreprise portuaire de Bejaia intervient et gère la distribution de marchandise de son point d'arrivée du quai jusqu'à sa livraison au client final ?**

Et pour arriver à répondre à cette question principale, nous devons pencher sur d'autres questions secondaires :

- Comment l'EPB intervient avec d'autres auxiliaires dans le processus au niveau du port de Bejaia ?
- Comment se déroule la livraison des marchandises aux clients par l'EPB ?
- Quels sont les maillons forts et faibles dans le processus d'intervention de L'EPB ?

## ✓ **Hypothèse :**

Pour répondre à la problématique, il y a lieu de formuler des hypothèses permettant de développer les axes de recherche retenus dans cette étude :

# Introduction Générale

---

**H1** : « la logistique est considérée comme un véritable enjeu et outil de compétitivité pour les entreprises et peut constituer un avantage concurrentiel pour celles-ci, celle-ci a connu de différentes phases d'évolution, et maîtriser donc sa chaîne logistique ne peut qu'être bénéfique pour ces dernières ».

**H2** : La bonne circulation de l'information entre les différentes directions dans l'organisation permet à cette dernière de bien gérer ces différentes activités avec une grande précision.

**H3** : Plusieurs entreprises portuaires ont des différents problèmes lors des traitements des marchandises au niveau des quais des débarquements.

## **Démarche méthodologique :**

Pour réaliser ce travail, nous avons procédé en trois parties successives. Dans la première partie, nous avons passé en revue littéraire sur le concept de la logistique de manière générale, à travers une documentation variée constituée d'ouvrages, mémoires, thèses, sites internet, après cela nous traitons dans la deuxième partie la logistique portuaire dans les entreprises algériennes, on se base sur les structures des entreprises portuaires en Algérie et les problèmes que rencontrent ces entreprises. Dans un deuxième temps, nous avons effectué un stage pratique au sein de l'EPB, afin de mettre en pratique et approfondir nos connaissances sur la façon de traitement de la marchandise au sein d'une entreprise portuaire.

**Chapitre 1 : Approches  
définitionnelles et  
organisationnelles de la  
logistique portuaire et ses  
différents acteurs**

## **Introduction**

La nécessité de développer une réflexion globale sur le pilotage des flux dans les entreprises commerciales et industrielles notamment portuaires, a donné naissance à une nouvelle fonction à l'ère du XXème siècle : celle de la logistique. Avec une démarche dont l'objectif principal est d'assurer la qualité, la fiabilité, la réactivité, la flexibilité et le moindre coût du processus de circulation physique des marchandises et afin de satisfaire les objectifs des clients.

La logistique permet d'organiser les circuits de circulation et de distribution des marchandises au moindre coût et dans les meilleurs délais. Autrement dit l'art de livrer le bon produit au bon endroit et au bon moment. Ainsi, la logistique au sens large recouvre les activités de transport et qui dit échange dit capacité à transporter les produits manufacturés sur leur lieu de commerce. La dynamique du commerce international est favorisée notamment par l'importance du rôle de la logistique à travers ses différentes activités et intervenants.

On peut considérer que la logistique portuaire est le maillon le plus fin de la logistique globale si pour cela dans le champ maritime il est nécessaire d'être ponctuelle et strict pour respecter les délais de livraison et aussi la réduction des coûts sur l'ensemble des opérations portuaire dont la manutention et le transfert des conteneurs.

## **Section 01 : Concepts et définition liées à la logistique, objectif de la logistique et les différents types de la logistique :**

### **1.1. Définitions de quelques concepts liés à la logistique et ces composants**

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 les ressources correspondant aux besoins, et ce, aux conditions économiques et pour une qualité de service déterminées, dans des conditions de sécurité et de sûreté satisfaisantes<sup>1</sup>.

Une autre définition : La logistique est l'activité qui consiste de gérer les flux physiques, informationnels et financiers d'une organisation, dans le but de mettre à disposition les ressources correspondant aux besoins, et ce, aux conditions économiques et pour une qualité de service déterminées, dans des conditions de sécurité et de sûreté satisfaisantes. (Définition de la logistique selon ASLOG).

---

<sup>1</sup>Définition de la logistique selon The logistics Institute

### **1.2. Les activistes et but de la logistique :**

On peut dire que dans une entreprise, la fonction de logistique se rattache à un ensemble d'opération :

- Le traitement des différentes commandes relatives au besoin de logistique ;
- La gestion de l'ensemble des livraisons dont les activistes d'emballage et manutention et transport ;
- La gestion des mouvements et des personnes (plannings des activistes et plannings des rotations) ;
- Assurer toujours la disponibilité du produit commandé par le client en terme générale avoir la bonne capacité de mieux gérer les différents stocks ;
- Assurer le bon fonctionnement du produit par la mise en place d'un certain nombre des services.

Selon les différentes opérations traitées par la logistique on peut dire que la logistique est développée et améliorée le rapport coût et efficacité dans toutes les parties d'un programme, on peut dire que l'investissement de l'entretien des systèmes de logistique donne certain bénéfice :

- Une réduction sur l'ensemble des pertes qui sont causées par le sur-stockage, le gaspillage ou la gestion inefficace des produits ;
- L'optimisation du potentiel pour le recouvrement de coûts.

### **1.3. L'objectif de la logistique :**

Le but principal de la logistique au sein d'une organisation est d'assurer la disponibilité des marchandises au bon emplacement dans leurs qualités soit dans les normes et elle doit se retrouver au bon moment. Pour réussir et atteindre cette objectifs l'entreprise doit disposer la totalité des ressources disponibles pour gérer les flux des produits (matières premières, produits finis) et aussi les flux d'information et les flux financiers qui sont liés et associés pour être en mesure de répondre au besoin des clients.

Donc on peut résumer que la logistique consiste à gérer et optimiser un ensemble de processus pour donner un service acceptable au client tout en maîtriser les coûts qui sont associés.

En résumé on peut classer les objectifs principaux de la logistique :

- **La réponse optimale au client** : il s'agit ici de la capacité d'une entreprise à répondre à ses clients au moment où une demande ferme existe et dans les meilleures conditions de qualité, coût, et délai, avec l'évolution du progrès technologique les entreprises utilisent un ensemble de pratiques et de techniques.
- **La variabilité minimale** : il s'agit de faire des réductions sur l'ensemble des coûts en optimisant les délais de livraison et éviter les différents retards qui pourront induire des coûts supplémentaires.
- **Stock minimum** : établir une bonne gestion des stocks permis à l'entreprise de maîtriser les différents coûts de la logistique tout en utilisant les bonnes méthodes de la gestion des stocks et des approvisionnements (par exemple méthode ABC).

### 1.4. Les différents types de la logistique :

On peut distinguer plusieurs logistiques différentes par leur système et leurs méthodes

- **La logistique d'approvisionnement** : elle permet aux usines d'amener leurs différents produits et composants de base et sous ensemble nécessaires à la production.
- **Une logistique d'approvisionnement générale** : elle permet d'apporter à l'ensemble des entreprises des différents services ou des administrations les produits divers dont elles ont besoin pour leurs activités.
- **Logistique de production<sup>2</sup>** : Ce type de logistique appelle aussi la logistique industrielle il se résume à apporter aux différents départements de production les matériaux et les différents composants nécessaires. La fonction principale de ce type de logistique est de réduire le **lead time<sup>3</sup>** de production c'est-à-dire réduire le temps passe entre la génération de la commande à l'obtention du produit final.
- **La logistique du soutien** : Ce type de logistique il est vu en première fois chez les militaires mais il est propagé à d'autres secteurs comme l'aéronautique, énergie... etc. ce genre de logistique il est basé sur l'organisation de tout ce qui est nécessaire pour maintenir les différentes opérations d'un système complexe.
- **La logistique de retour** : La logistique des retours, aussi appelée logistique inverse ou reverse logistiques, concerne l'optimisation des retours marchandises clients dans le

---

<sup>2</sup>www.mecalux.fr consulter le 26/03/2022.

<sup>3</sup>OlionaHustache. L'impact du Lead Time sur la satisfaction client. Gestion et management. 2020. Ffdumas-02997

cadre de la vente à distance. Ce type de logistique existe déjà dans le cadre de la vente par correspondance.

- **La logistique portuaire :** La logistique portuaire peut être définie comme étant « l'ensemble des moyens stratégiques et opérationnels permettant d'optimiser les fonctions intermodales dans la chaîne portuaire. C'est aussi une démarche permettant de rendre plus rapide et plus efficiente que rapide les différentes opérations d'un port<sup>4</sup> »

**On peut aussi la définir** comme étant un ensemble de moyens d'approvisionnement, de production, et de distribution de produits, mais quand il s'agit de la logistique d'un port, d'autres notions s'imposent, ce qui demande plus de distinction dans l'étude des différents pôles ou facettes de cette dernière. A cet effet, on intègre les différentes opérations présentes dans le port afin d'optimiser les délais (chargement de navire, déchargement, opérations de manutention, stockage, etc.), les coûts et répondre aux exigences des différents acteurs portuaires.

- **La logistique de distribution :** La logistique de distribution, c'est la pratique des méthodes de la logistique traditionnelle pour une gestion optimisée des flux des commandes clients de l'entrepôt du fournisseur (entrepôt d'usine, entrepôt de distribution...) jusqu'au lieu de livraison convenu dans le contrat commercial. Ce mode de logistique il s'intéresse à la fois à la circulation des flux physiques à travers le réseau de distribution (gestion des transports, gestion des stocks...), mais aussi à la gestion des infrastructures logistiques qui composent ce réseau (implantations, gestion d'entrepôt...).
- **La chaîne logistique :** La chaîne logistique englobe l'ensemble des opérations réalisées pour la fabrication d'un produit ou d'un service allant de l'extraction de la matière première à la livraison au client final, en passant par les étapes de transformations, de stockage, et de distribution. De nos jours, de plus en plus on regarde la chaîne logistique comme une toile regroupant plusieurs des activités citées, cela est dû à la complexité des organisations actuelles et à leur dimension internationale. Ajoutés aux flux des matières, la chaîne logistique inclut les flux d'informations et les flux financiers. Chaque étape de transformation ou de distribution peut impliquer de nouveaux acteurs, de nouveaux fournisseurs ou de nouveaux clients intermédiaires, avec également des nouveaux flux d'informations.

---

<sup>4</sup>(Radouane ZAHROU, 2000, p03)

### **Section 02 : Les différents composants de la chaîne logistique portuaire :**

Une multiplicité d'acteurs donne vie à l'espace portuaire. Le port est un organisme répondant aux besoins de ses deux clients : les navires et les marchandises.

#### **2.1 Les acteurs de la chaîne logistique portuaire :**

##### **1. Les armateurs :**

Ils occupent et exploitent des navires pour la navigation commerciale. Ils peuvent être des propriétaires (fréteurs), des exploitants ou des affréteurs (loueurs de navires), leurs activités principales est le transport maritime de marchandise ou de passagers leur rôle principale est de déplacer et transporter les marchandises d'un point de départ vers un point d'arrive tout en respectant les conditions du temps et l'assurance de l'état de la marchandise.

Transitaires, commissionnaires de transports, les entrepreneurs de manutention, les sociétés de remorquage, de lamanage, de pilotage, experts maritimes, la douane, les agences de voyages...etc.).

##### **2. Les chargeurs**

Selon le décret n°66-1078 des contrats d'affrètement. En droit maritime, le "chargeur" est la personne physique ou morale qui, ayant souscrit un contrat d'affrètement a embarqué des colis, des marchandises ou des matériaux à bord d'un navire. Ce sont les propriétaires des cargaisons, les expéditeurs des marchandises dans le cadre d'un transport international.

Le chargeur désigne le propriétaire de la marchandise d'un navire, ou une partie de cette marchandise.

Le chargeur peut être l'importateur ou l'exportateur selon le type et nature du contrat commercial. En générale le chargeur est on relation commerciale avec les différents opérateurs (les consignataires, les transitaires, les agents maritime) a qui confie sa marchandise.

##### **3. Le transitaire**

Le transitaire est une entreprise qui est charge de gérer les transports successifs de marchandise importer ou exporter pour son client.

Et il est charge d'effectuer pour le compte de sa marchandise un ensemble de formalité douanières, et les réservations de fret auprès du transporteur



D'une manière générale le transitaire est la personne qui a la liberté totale pour concevoir la solution du transport la plus appropriée, le choix de mode de transport et des transporteurs, et de négocier les différents contrats avec ces derniers.

Sur le champ professionnel dans les entreprises et domaines portuaire le transitaire peut fréquenter plusieurs fonctions.

Un transitaire a une activité de stockage et manutention, et il s'occupe des différentes opérations liées au transport dans le poste d'acheminement terrestre.

### **4. Les entreprises de manutention**

On peut dire que la manutention est la manipulation et le déplacement des marchandises en vue de leur entreposage, les moyens techniques utilisés dans la manipulation sont l'un des éléments fondamentaux utilisés dans la logistique de distribution.

Donc ces entreprises sont spécialisées dans la gestion des opérations de chargement et de déchargement des marchandises à destination ou en provenance de la voie maritime. Elles sont aussi responsables opérations annexes sur le quai.

Ces entreprises sont regroupées dans l'UNIM (union nationale des industries de manutention) on les surnomme les acconiers.

Les systèmes de manutention les plus courants sont la manutention des conteneurs et la manutention des marchandises conventionnelles non conteneurisées (palette, roulantes) et la manutention des vrac.

Le système de manutention des conteneurs : Il comprend quatre composants :

- **Le système d'entreposage sur remorque** : 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 elle restera jusqu'à ce tracteur routier l'emmène. Les remorques transportant des conteneurs destinés à l'exportation sont amenées dans l'aire de stockage par traction routière, puis conduites au navire à l'aide des matériels du port<sup>5</sup>.
- **Le système des chariots élévateurs lourds** : C'est un système qui consiste à utiliser des chariots élévateurs à fourche lourds d'une capacité d'environ 42 tonnes équipés

---

<sup>5</sup>Mémoire : La logistique portuaire maritime étude de cas de traitement d'escale d'un navire par la BMT.

## **Chapitre 1 : Approches définitionnelles et organisationnelles de la logistique portuaire et ses différents acteurs**

---

d'un palonnier à prise par le haut et peut gerber des conteneurs de 40 pieds pleins sur 2 à 3 hauteurs.

- **Le système des chariots cavaliers :** Ce système permet de lier des conteneurs puis les déplacer sur quai à l'air entreposage puis les charges sur un véhicule routier.
- **Le système des grues a portique :** C'est un système qui permet de liées les conteneurs qui se trouve dans l'air d'entreposage avec l'aide de la grue a portique sur une raille de hâteurs de 5 mètres de la grue a portique sur une raille de hâteurs de 5 mètres.

### **5. Un commissionnaire de transport**

C'est lui qui est organisé le transport de la cargaison de son point de fabrication jusqu'à au magasin, son rôle consiste a déterminé et sectionne le nombre nécessaire des chauffeurs selon le nombre de marchandise qui va recevez de la part du chargeur.

### **6. Transporteur :**

C'est la personne (morale ou physique) qui transport les marchandises, Il utilise différents moyens pour transporter ces derniers :

Sois avec le transport routier à travers des sociétés privée ou publique. Sois par voie maritime, par exemple le transporteur va prendre le préacheminement ou le poste d'acheminement (positionnement d'un conteneur chez les chargeurs et son acheminement au port)

### **7. Le lamaneur :**

C'est un marin local qui embarque et mente a bord des navires pour les guides à leur entrée dans le port

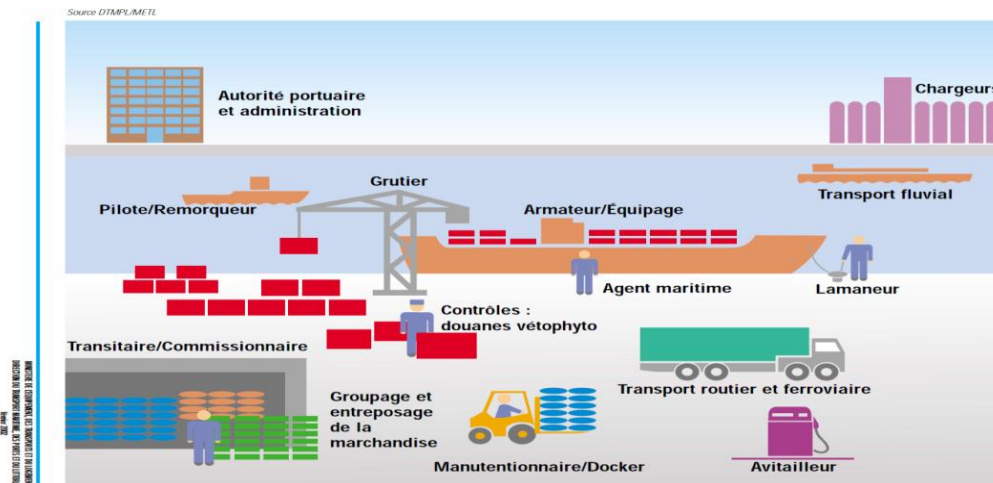
### **8. Le shiphandler :**

C'est commerçant qui a un magasin dans un port, il a toutes les fournitures nécessaires pour les bateaux son travail consiste à avitaille les bateaux par les différentes fournitures nécessaires

### **9. Un courtier maritime :**

Conducteur de navires, il « conduit » les navires en douane, donc effectue les différentes formalités douanières et fiscales relatives à l'escale d'un navire étranger dans un port local

Figure 1: les différents intervenants dans une logistique portuaire



Source : <https://docplayer.fr/>

### 10. Un agent maritime :

C'est le parleur au nom de l'armateur, son travail consiste à remplir les différentes formalités administratives et s'occupe de tous les services et besoin d'un navire avant de son arrive. On peut citer quelque services et besoin rempli par l'agent maritime : (remorqueurs, pilote, réparations, relations avec l'administration maritime) et s'occupe aussi de l'équipage du navire plus la gestion de la cargaison.

### 11. Les entrepositaires :

Situés en/ ou hors zone portuaire, Ils assurent les empotages et dépotages des conteneurs, ainsi que les chargements ou déchargements des véhicules de transport. Ils assurent le stockage des marchandises dans l'attente de leur dédouanement et de leur expédition vers les différents destinataires. Ils ont majoritairement un agrément en douane, sont reliés au système informatique portuaire<sup>6</sup>

### 2.2. Les services portuaires :

On peut résumer le l'ensemble des services liées à les différentes entreprises portuaires par les prestations fournies aux navires et transporter à l'intérieur au sein de l'entreprise portuaire (manutention, entreposage, douane et assurance, etc.) et on classer ces services :

<sup>6</sup> Mémoire fin d'étude réalise par ALLAOUI.R et AZZOUG.F « Analyse de la logistique des conteneurs au sein de l'Entreprise portuaire de Bejaia prépara » page 18

## **Chapitre 1 : Approches définitionnelles et organisationnelles de la logistique portuaire et ses différents acteurs**

---

### **1. Les services aux navires :**

Ce sont les différentes entreprises qui interviennent lors de son arrive au port et on peut citer quelque exemple sur les différents intervenants :

- Les pilotes
- Les remorqueurs
- Les consignataires
- Les départements de soudage
- Les agents responsables aux réparations des conteneurs
- Les sociétés des réparations du navire

### **2. Les services administratifs :**

Il se compose on deux groupe, celui qui sous l'autorité portuaire et qui sont chargé de la gestion des installations et celui des équipements portuaires. Et l'autre groupe se sont sous la direction de l'état et il représentants l'ensemble des (agents douaniers, les policiers de frontières, les agents de santés et les agents de l'assistance sociale et les agents de sécurité).

### **3. Les services liés à la marchandise :**

Ces services englobants l'ensemble des agents qui sont responsables d'assurer la logistique (physique, informationnel, et financière) de la marchandise et d'autre partie les intermédiaires comme les consignataires de marchandise, les différentes sociétés de groupage, stockage et les autres sociétés de control et d'assurance.

### **4. Les services de manutention :**

Ce service occupe l'ensemble des opérations de chargement et de déchargements des navires qui circule dans les ports de commerce. Le service manutention s'effectue par des entreprises qui assurent l'interface entre l'eau et la terre, elles effectuent aussi des opérations de réception, reconnaissances et gardiennage des marchandises.

### **5. Les services de transport terrestre :**

Ce sont les entreprises de transport routier, ferroviaire, et fluvial qui assurent les prestations d'acheminement terrestre des marchandises on parle de pré acheminement et de post-acheminement.

Figure 2: les différentes opérations dans l'entreprise portuaire



Source : <https://camso.co/fr>

### Section 03 : Approche définitionnelle et organisationnelle d'un port :

#### 3.1. Définition d'un port :

Dans un contexte géographique, le port est un bassin qui forme un abri naturel ou artificiel sur les rives d'un océan ou d'une rivière qui permet le stationnement à quai des bateaux. Au sens plus strict le concept port désigne le plan d'eau mais dans son utilisation courante, il inclut les digues, les jetées, les quais et les docks qui bordent le plan d'eau proprement dit.

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

Sa position Généralement à la frontière d'un pays, donc en contact direct avec le monde extérieur, explique les fonctions essentielles que le port doit remplir dans la communauté maritime internationale. En effet, un port se voit allouer au moins trois missions :

- Le développement par le commerce extérieur et intérieur grâce au trafic des marchandises à des prix compétitifs.
- La promotion de l'industrialisation (industries liées au port ou à proximité de celui-ci).

## **Chapitre 1 : Approches définitionnelles et organisationnelles de la logistique portuaire et ses différents acteurs**

---

- La contribution à l'aménagement de l'espace économique et territorial pour mieux intégrer l'activité économique et sociale s'y rapportant.

### **3.2 Définition du port selon Jean GROSDIDIER DE MATONS :**

Dans son ouvrage droit, économie et finance portuaire :

Jean GROSDIDIER DE MATONS, docteur en droit il a commencé comme officier en marine après il s'tourne vers les ports maritimes, il a acquis sa formation économique au centre d'études de la coopération économique et technique à Paris, à l'institut de développement économique à Washington et au Massachusetts Institute of Technology. Après une carrière à la banque mondiale, il est fixé aux Etats-Unis comme consultant international en transports. Dans son ouvrage il définit le port comme suit :

- **Au sens géographique :** C'est un espace aménagé pour recevoir des navires, les charger et les décharger, ainsi le port du Havre ou celui d'Anvers. Cette définition géographique est parfois celle du droit positif.
- **D'un point administratif :** Un tel espace, spécialement désigné par l'autorité administrative pour service aux opérations du commerce maritime, et surtout au passage en douane des marchandises.
- **En terme économique :** Le port est un système complexe d'éléments matériels et immatériels, utilisés au service des navires et de la marchandise. Lorsqu'on étudie la cherté d'un port, on analyse les coûts de toute l'opération associée au passage de la marchandise, sans distinguer, au moins à un premier stade de l'analyse, entre institutions et entreprises portuaires, publiques ou privées, qui sont à l'origine de ces coûts<sup>7</sup>

### **3.3 Les types de ports :**

On peut classer et différencier les ports selon plusieurs facteurs, selon leur nature, leur localisation, leur activité, leur statut et leur génération.

#### **1. Classification selon leur nature :**

##### ➤ **Les ports naturels :**

Un port naturel est une partie d'un plan d'eau est protégé et suffisamment profonde pour permettre l'ancrage. Les ports naturels ont longtemps été d'une grande importance stratégique navale et économique, et de nombreuses grandes villes du monde y sont situées. Le fait

---

<sup>7</sup> Droit économie et finances portuaire, Jean GROSDIDIER DE MATONS, page 4

d'avoir un port protégé réduit ou élimine le besoin de brise-lames car il en résultera des vagues plus calmes à l'intérieur du port.<sup>8</sup>

### ➤ **Les ports artificiels :**

Sur les rivages sans abri naturel, on construit des ports en délimitant un plan d'eau avec des digues, afin de former une baie artificielle et l'on creuse des darses, comme à Cherbourg ou à Dunkerque. Les plans des ports artificiels sont très variés, mais tous ont commun l'existence d'au moins deux digues entre lesquelles se trouve l'entrée du port. Le port de Buffalo, installé sur le lac Erié, aux Etats-Unis, est l'un des plus grands ports entièrement artificiels. Dans cette catégorie, il faut encore citer les ports de Marseille, Port-Saïd, Casablanca, Naples et Trieste.

### **2. Selon leur localisation :**

Dans ce type de classification on peut distinguer les ports maritime, lacustre, fluviaux et les ports à sec.

### ➤ **Le port maritime :**

C'est un port situé sur la côte d'un océan ou d'une mer, les ports maritimes ce sont les ports principaux d'un pays ayant une façade maritime accueillent les plus grands tonnages. Ce type de port a besoin d'avantage de protection contre les vagues et le vent car ils ont trop exposé.

### ➤ **Les ports fluviaux :**

Ce sont des ports situés sur le bord d'un fleuve ou d'un canal, ils sont souvent aménagés sous forme de crique naturel afin d'éviter le courant pour qu'il ne gêne pas sur les Operations. Certains ports fluviaux sont créés artificiellement en creusent 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. La distinction peut devenir difficile à proximité de l'embouchure.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup><https://stringfixer.com/>

<sup>9</sup>[www.Cloudfront.net](http://www.Cloudfront.net)

### ➤ **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.

### ➤ **Les ports secs :**

Un Port sec (ou avancé) est un terminal terrestre en liaison commerciale et logistique directe avec un port maritime. Dit autrement, c'est un lieu donné, situé à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution des marchandises et connecté à un port maritime par voie routière, ferroviaire ou fluviale. Cette plateforme logistique propose les services d'un port : manutention, entreposage, transbordement de cargaisons maritimes vers des destinations à l'intérieur des terres<sup>10</sup>

### **3. Classification selon leur mode de gestion :**

Dans ce mode de classification on trouve les ports publics (dont les ports autonomes) et les ports privés.

### ➤ **Les ports publics :**

Ce sont les ports qui sont gérés par le secteur public avec une façon directe ou indirecte. En France par exemple les ports publics sont gérés soit par une régie directe qui se fait par une Collectivité locale, soit par un établissement public (cas des ports autonomes, des ports gérés par les chambres de commerce et d'industrie).

### ➤ **Les ports privés :**

Ce sont des ports gérés par des entreprises privées, ils offrent les différentes installations banalisées de toute la gamme et prestation pour la marchandise

### **4. Classification selon leurs activités :**

Dans ce type de classification on trouve les ports de commerce, pêches, plaisance et les ports militaires

---

<sup>10</sup>[www.glossaire-international.com](http://www.glossaire-international.com)



### ➤ **Les ports de commerce :**

Ce type de ports est destiné pour accueillir les navires de commerce, ceci inclut le trafic de passagers sur les ferries et les paquebots et le transport de marchandise pour les navires cargo. Les marchandises peuvent être liquides (comme le pétrole) et elles nécessitent des réservoirs et des tuyauteries ou des marchandises solide (par exemple des marchandises en vrac) qui nécessitent des silos ou des espaces de stockages, ou des marchandises emballer qui sont transporter dans les cargos mixtes qui ont besoin d'entrepôts et grues, Ya aussi les cargaisons roulantes (pour les rouliers) qui ont besoins de zones d'attente. On peut noter aussi qu'un port de commerce a des différents liaisons routières et ferroviaires, voire fluviales, avec la terre

### ➤ **Les ports de pêches :**

Ils sont les plus nombreux dans le monde, 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.<sup>11</sup>

### ➤ **Les ports de plaisance :**

Ce genre de ports est spécialisé pour accueillir et réceptionner les bateaux de plaisance et de loisir à voile et à moteur. Les bateaux qui se trouvent dans ce port sont des bateaux de petite taille, les bateaux sont organisés d'une façon standard grâce à des pontons et des catways. Ces types de ports dispos de différents services d'avitaillement, de mise à sec et de réparation et elle dispose d'une capitainerie. Les ports de plaisance sont souvent situés près des centres de ville pour des raisons touristiques

### ➤ **Les ports militaires :**

Bien que leurs installations s'apparentent souvent à celles de manutention du fret et de contrôle des passagers, elles doivent aussi pouvoir servir au déploiement D'équipement et de fournitures, de même qu'aux activités de maintenance et de réparation des navires. Les porte-avions et les navires de guerre exigent chacun des infrastructures portuaires particulières,

---

<sup>11</sup>[http://www.flambart.com/port\\_\(marine\).php](http://www.flambart.com/port_(marine).php)

## Chapitre 1 : Approches définitionnelles et organisationnelles de la logistique portuaire et ses différents acteurs

tandis que les navires employés pour le déploiement ont besoin d'installations Similaires à celles qu'on retrouve dans les terminaux rouliers, à conteneurs ou à marchandises diverses<sup>12</sup>

Les ports militaires ou ports de guerre, sont des ports qui accueillent des navires de guerre, certain de ces ports sont ouverts mais il y a d'autre sont ferme pour des mesures de sécurité. Ce type de port peut disposer d'école navale ou des moyens de ravitaillement, d'entraînement pour les équipages

### 5. Classification selon leur génération :

Selon le classement des CNUCED des ports en génération on peut utiliser ce tableau pour différencier les différents ports<sup>13</sup>

**Tableau 1: la classification des ports selon leur génération**

|                                   | 1 <sup>ere</sup> génération   | 2eme génération  | 3eme génération  | 4eme génération   |
|-----------------------------------|---|--|--|---|
|                                   | Interface entre 2 modes de transports   | Centre de transport, d'activités industrielles et de commerce  | Centre de transport intégré et plateforme logistique pour le Commerce international                      | Ports réseaux   |
| <b>Stratégie et développement</b> | Non élaborée  | Expansion en volume. Service aux navires.  | Orientation commerciale et rationalisation de l'espace portuaire   | Internationalisation et diversification   |
| <b>Services offerts</b>           | Manutention, stockages traditionnels, non organisés. Domination de l'offre. Peu d'écoute des besoins. | Industries de conditionnement et de transformation.  | Centre de distribution. Activités logistiques  | Prestations logistiques élaborées pour les chargeurs.   |
| <b>Zones d'influence</b>          | Portuaire (activités sur les quais, juxtaposition des métiers)  | Communauté portuaire, rapprochement du port et des usagers. Relations occasionnelles entre ville et port | Communauté portuaire unie et active. Coordination des activités. Relations étroites entre ville et port. | Coopération internationale entre communautés portuaires. Accords entre places portuaires. Prise de participation. |
| <b>Système d'information</b>      | Peu développé   | Echanges d'informations  | EDI (Électronique data interchange)  | Réseaux EDI intégrés entre les places portuaires.   |

<sup>12</sup>[www.wsp.com/fr-GL/secteurs/ports-militaires](http://www.wsp.com/fr-GL/secteurs/ports-militaires)

<sup>13</sup><http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Generation-port.htm>

## Chapitre 1 : Approches définitionnelles et organisationnelles de la logistique portuaire et ses différents acteurs

|                  |   |  |  |  |
|------------------|---|--|--|--|
| <b>Remarques</b> | Peu d'écoute des besoins. Activité sur les quais, juxtaposition des métiers | Communauté portuaire, rapprochement entre port et usagers. Echanges d'informations | Relations étroite ville – port. E.D.I. | Coopération internationale entre communautés portuaires. Réseaux E.D.I. intégrés entre les places portuaires |
|------------------|---|--|--|--|

Source : [www.logistiqueconseil.org](http://www.logistiqueconseil.org)

### Conclusion :

Selon les statistiques mondiales on peut constater que presque la plupart des échanges mondiaux se passe par voie maritime ce qui est expliquer la diversité du transport et sa capacité à transporter des quantités lourdes par cette voix et la prise en charge de plusieurs types de marchandise en même temps sans oublier l'optimisation et la réduction des couts par rapport aux autres modes de transport.

C'est pour cela que ce mode de transport est le plus fréquent, il est donc dans l'obligation de mettre en disposition différents moyens et techniques pour offrir au client le service le plus rentable et essayer de mettre toujours le client dans une zone de confort et de satisfaire ces besoins.

Pour que ces opérations déroulent dans le bon environnement et dans les meilleures conditions, l'intervention cruciale des différents agents portuaires dans l'objectifs est de veiller à ce que la réalisation des opérations avant le transport et durant le transport sera exécuter dans les temps plus les rôles importants joué par les différents intervenant dans la chaine de logistique qui contribuent à faciliter les taches et à réduire les différents couts.

La logistique portuaire est un facteur important à prendre en considération pour tous les acteurs et praticiens des opérations import et export. Car elle influence son activité, et est le cœur de la réussite des opérations

**Chapitre 02 :**

**La logistique portuaire dans  
les entreprises portuaire en  
Algérie**

### **Introduction :**

L'importance de ce secteur pour l'économie algérienne réside du fait que le système économique national dépend des approvisionnements extérieurs à cet égard, il est utile de rappeler que plus de 80% du commerce extérieur de l'Algérie et surtout des importations transitent par voie maritime, ce qui a engendré une congestion portuaire. L'Algérie dispose d'une façade maritime de 1622 Km. C'est un pays qui jouit d'une position géographique privilégiée et placée sur la route d'accès à l'océan atlantique et à l'océan indien par le canal de Suez. Les ports algériens devraient donc être des escales logiques de ces routes maritimes.

Il faut souligner que les ports algériens sont formés principalement de deux entités complémentaires :

La première entité est l'entreprise portuaire et la deuxième entité représente les acteurs du port. L'entreprise portuaire est une entreprise de caractère public économique qui est une filiale de la SGP SOGEPORIS. Le portefeuille de la SOGEPORIS est conçu vraisemblablement de dix entreprises portuaires algériennes : Alger, Oran, Annaba, Skikda, Arzew, Mostaganem, Bejaia, Djendjen, Ténès et Ghazaouet. Ces entreprises sont chargées de la gestion du domaine public, de la manutention, l'assistance des navires en matière de pilotage, lamanage et le remorquage, ainsi de l'acconage de marchandises. Les acteurs portuaires peuvent être divisés en plusieurs catégories, selon la position de leur intervention dans la chaîne du transit portuaire (comme les armateurs, les chargeurs, les acteurs offrant des services aux navires, les acteurs offrant des services administratifs, les acteurs offrant des entreprises de manutention et les acteurs offrant des entreprises de transport terrestre). Le problème fondamental est celui de la cohérence dans la relation entre ces deux entités (entreprise et acteurs portuaires). C'est dans ce sens que les efforts des pouvoirs publics se sont concentrés pour définir les réformes du secteur portuaire algérien.

### **Section 01 : Les structures des organisations portuaires en Algérie :**

L'Algérie dispose de plusieurs ports maritimes à caractère logistique et de transport de voyageurs. Ces ports sont ; le port d'Oran, le port de Mostaganem, le port de Bejaïa, le port de Skikda, le port d'Annaba, le port d'Arzew, le port de Djendjen, le port de Ténès, le port de Ghazaouet ainsi que d'autres ports en cours de réalisation. Ces ports diffèrent dans leurs activités principales, dans leurs tailles ainsi que dans leurs capacités logistiques et de transport.

### 1.1 Historique du secteur portuaire algérien :

#### ➤ Le secteur portuaire dans la période coloniale :

Après l'installation de la colonisation française dans les terres algériennes, les ports de cette dernière rentrent dans une nouvelle aire sur le plan économique. Durant cette période l'Algérie a trois ports principaux qui sont : le port d'Alger, le port de Bône, le port d'Oran.

Le port d'Alger est le port le plus important car il joue un rôle très important et il a une grande valeur stratégique par rapport aux autres, ce port relie le port Saïd à la mer du nord et relie cette dernière au Bosphore. Le port d'Alger a subi une transformation avec le temps car il est devenu un port de transit pour l'ensemble des navires anglais et allemand. Puis, à un autre port d'exportation des produits agricoles (plus particulièrement de la viticulture) et des produits des mines (après les gisements de minerais depuis 1914 et 1921) a connu une extension importante avec la construction des quais miniers de 215 et de 122 mètres. Il s'agit du port de Bône (Annaba).

Le troisième port est celui d'Oran au début de sa construction dans l'air coloniale il été un port d'importation mais il a vite transformé à un port d'exportation, il exportait les produits agricoles (comme les vins et les agrumes) et il assure presque 70% des exportations à la fin de la colonisation.

#### ➤ Le secteur portuaire après l'indépendance :

En 1962, l'Algérie a hérité un patrimoine portuaire en plein essor qui a enregistré un trafic de 20.79 millions de tonne dont 4.31 millions de tonne de marchandises diverses, selon les chiffres du ministère de transport. Cependant, le statut du pays est passé d'une colonisation à un pays indépendant, en voie de développement, basé principalement sur l'exploitation des hydrocarbures. Ce changement s'est traduit dans le secteur portuaire par la transformation des ports maritimes exportateurs à des ports importateurs de produits divers, et ce, principalement après l'ouverture du commerce extérieur en 1990<sup>14</sup>

A l'heure actuelle, l'Algérie compte onze ports de commerce, dont trois ports pétroliers (Arzew, Bejaia, Skikda), et huit ports de trafic de marchandises diverses (Alger, Djendjen, Oran, Ghazaouet, Annaba, Mostaganem, Dellys et Ténès). Ces ports sont administrés par dix Entreprises Portuaires publiques économiques sous le statut de société

---

<sup>14</sup> Hadoum kamel. Thèse de Doctorat « L'espace portuaire algérien et perspectives : Problèmes et perspectives ». Université de Nantes, 1999, PP. 21-175

par actions (S.P.A) qui, forme le portefeuille de la SGP SOGEPORTS. Pour rappel, le port de Dellys et le port d'Alger sont gérés par l'Entreprise Portuaire d'Alger.

Depuis la promulgation de la loi n° 98 – 05- du 25 juin 1998 et complétant l'ordonnance 76- 80 du 23 octobre 1976 portant code maritime, les Entreprises Portuaires assurent des services publics (la gestion, l'entretien, la préservation et la conservation propriété public) en plus des activités de pilotage et de lamanage. Alors que des activités à caractère commercial comme la manutention, l'aconage et le remorquage, sont assurés désormais par des sous-traitants (publics ou privés). Les données statistiques sont obtenues à partir du manifeste et de la déclaration d'entrée du navire au port.

Le manifeste est élaboré par l'agent maritime. Il présente des statistiques concernant la cargaison. La déclaration, est faite par le capitaine du navire pour bénéficier le droit d'entrée au port. Elle présente des informations concernant les caractéristiques du navire. Le département de la planification et des statistiques du port se charge par la suite d'utiliser les informations dans des canevas propres à la direction des ports du Ministère des Transports qu'il lui transmet mensuellement. Ces canevas permettent l'élaboration des situations mensuelles, trimestrielles, semestrielles et annuelles des mouvements de la navigation des ports algériens.

C'est à partir des situations annuelles que les annuaires statistiques sont établis. La consolidation de ces statistiques aux statistiques des différents modes de transport par la Direction de la planification et de la coopération du ministère des transports est par la suite, transférée à plusieurs organismes tels que l'Office National des Statistiques (O.N.S)

### **1.2 Présentation des ports algériens :**

Avec près de 1200 km de côtes, l'Algérie ne manque pas de débouchés maritimes pour le transport de marchandises. D'est en ouest, d'Annaba à Ghazaouet, ses dix ports de commerce ont assuré l'importation et l'exportation

Sur cette superficie qui environ de 1200 km l'Algérie a 11 ports de commerce qui gèrent l'ensemble des échanges commerciale :

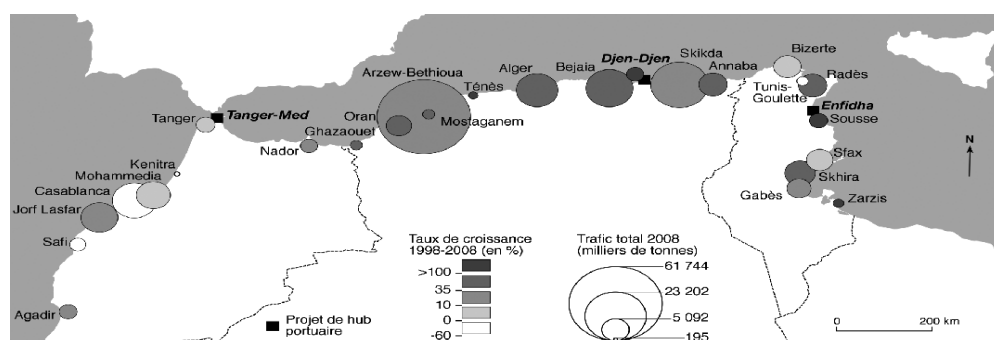
- Elle dispose de trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaia)
- Elle a trois ports principaux polyfonctionnels (Alger, Oran et Annaba)
- Dans les types moyens elle dispose deux (DjenDjen, Mostaganem)
- Elle a aussi deux ports en petite taille (Ghazaouet, Dellys et Ténès)

## Chapitre 02 : La logistique portuaire dans les entreprises portuaire en Algérie

Les activités portuaires hors hydrocarbures sont importantes à Alger (30 % du total), les ports situés à l'est (Annaba, Skikda, Bejaïa) traitent ensemble 50 % de ce trafic et à l'ouest, les ports d'Oran et de Mostaganem en traitent 13 %. Les ports d'Arzew/Bethioua sont affectés exclusivement au transport des hydrocarbures. Le cabotage national se limite essentiellement à l'alimentation de certaines régions côtières déficitaires en produits pétroliers et en GPL (Alger, Oran et Bejaïa). Il s'effectue à partir de Skikda pour les produits pétroliers et d'Arzew pour les GPL.<sup>15</sup>

En Algérie, les capacités des ports, les transports terrestres, la concurrence, ainsi que le poids des chargeurs et des sociétés nationales dans la sélection portuaire font que les avants pays et les arrières pays portuaires sont relativement stables.

**Figure 3: les différents ports principaux d'Algérie**



Source : <https://journals.openedition.org/>

### 1.3 Description de quelques ports d'Algérie :

#### ➤ Le port d'Alger :

Le port d'Alger se situe dans la partie nord-ouest dans la baie d'Alger, sa situation géographique joue un rôle important dans le bassin méditerranéen et aussi sur l'échelle nationale, il a été accordé comme le premier port commercial. Avec un tirant d'eau variant entre 6 mètres et 10 mètres. Ces tirants d'eau permettent au port d'Alger d'accueillir des navires pouvant transporter jusqu'à 25.000 tonnes.

<sup>15</sup> M. Hassan Abid « Les besoins de formation en transport dans les pays de la méditerranée occidentale : cas des pays du Maghreb », Décembre 2009



**Figure 4: Le port d'ALGER**



Source : <https://lapatrienews.dz/>

➤ **Le port d'Annaba :**

Le port de Annaba fait partie des 10 principaux ports de commerce en Algérie son champs d'influence s'entend sur 12 wilaya du pays ou se sont situé des zones industrielles a fort potentiel de développement et des ressources naturel tels que les mines de fer, de phosphate et de champ pétrolier. Le port d'Annaba est le port le plus important à l'Est. C'est principalement un centre d'exportation et d'importation de vrac (Minerais, charbon, phosphates...).

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

**Figure 5: Le port de Annaba**



Source : <https://www.annaba-port.com/>

### ➤ Le port d'Oran :

Le port se place à l'ouest de la méditerranéen l'occuper une place importante dans les différentes structures portuaires.

Ce port dispose de multiple département qui disposent de différentes infrastructures et de plusieurs équipements, il occupe aussi une grande zone de couverture qui peut contribuer d'installer différents centres industriels, il occupe et gère les différents échanges internationaux dans les meilleures conditions et situation possible.

**Figure 6:Le port d'Oran**



Source : <https://www.aps.dz/>

### ➤ Le port de Djen-Djen :

Le port de Djen-Djen est situé à l'est de l'Algérie, avec sa situation géographique bénéficiant d'une place stratégique à moins de 50 miles de la route maritime reliant le canal de SUEZ au détroit de GIBRALTAR. Il est le dernier port commercial construit en Algérie après l'indépendance et considéré comme le plus important ouvrage portuaire en méditerranée en termes d'espaces et eau profonde.

Il dispose de plusieurs atouts qui le prédestinent à occuper une place de premier rang au niveau régional et continental. Un rôle privilégié dans le futur terminal de transbordement de conteneurs qui est en cours de réalisation de jouer pleinement son rôle comme hub pour les

trafics transcontinentaux. Construction d'un silo a céréale qui permet de traiter la grande partie des céréales importées par le pays.<sup>16</sup>

**Figure 7: Le port de Djendjen**



Source : <https://radioalgerie.dz/>

➤ **Le port de Bejaia :**

Le port de Bejaia situé au cœur de l'espace de la méditerranée, affecte des installations adaptées aux divers types de trafic maritime, il propose une zone d'ouverture sur la façade maritime à l'arrière-pays. Le port de Bejaia, il traite annuellement plus de 5 millions de tonnes de marchandises générales.

Un chiffre qui ne fait qu'augmenter chaque année, ce qui fait de Bejaia le deuxième port d'Algérie avec plus de 23 % de part de marché. Grâce à son dynamisme, sa qualité de service ses capacités et infrastructures portuaires, le port de Bejaia est développé par de nouveaux outils performants, ils offrent des atouts exceptionnels et une excellente qualité de service.

---

<sup>16</sup>[www.djendjen-port.com](http://www.djendjen-port.com)

**Figure 8: Le port de Bejaia**



Source : <https://upload.wikimedia.org/>

➤ **Le port d'Arzew :**

Créée le 14 Août 1982 par décret n°82-288 sous forme de statut d'Entreprise Socialiste à caractère économique. L'Entreprise Portuaire d'Arzew dénommée E.P.A est transformée depuis le 25 Décembre 1989 en Entreprise Publique Economique. Cette société est catégorisée comme une SPA son capital actuel est de 15.8 milliards de dinar<sup>17</sup>

L'entreprise portuaire chargée de ce port a une accessibilité de prendre en charge le port de Arzew et le port de Bethioua, ces ports constituent comme une porte de sortie principale des hydrocarbures exportés d'Algérie. Ils sont certifiés depuis 2004 selon la réglementation internationale en matière de navigation maritime à savoir le Code International Security Port System "I.S.P. S".

---

<sup>17</sup>[www.arzewports.dz](http://www.arzewports.dz) consulter le 04/04/2022 à 15.51

**Figure 9: le port d'Arzew**



Source : <https://www.dzentreprise.net/>

### ➤ **Le port de Mostaganem :**

Bénéficiant d'une position avantageuse le reliant aux divers marchés internationaux dont les marchés agricoles (céréales, pomme de terre de semence, bois, ...) et les marchés commerciaux (transit de matériel et d'équipements de prospection et de forage de pétrole et de gaz). Parallèlement, sa situation dans la partie Est du golf d'Arzew, démunie le port de toute abri naturel. D'où, le port de Mostaganem doit est dans l'obligation se fier aux ouvrages artificiels (jetée et brises lames) aménagés. Toutefois, le port de Mostaganem dispose de plusieurs capacités logistiques dont :

- Des capacités d'accueil des navires fondés sur deux bassins (le premier bassin s'étale sur une superficie de 14 hectares et le deuxième bassin avec une superficie de 16 hectares). Le port dispose également de 10 postes à quais avec une longueur de 1.376 mètres linéaires de quai de tirant d'eau variant de 6,77 à 8,22 mètres. Le port de Mostaganem dispose aussi de 04 postes spécialisés Céréales, sucre roux, bitumes et vin et d'une rampe Ro/Ro, 02 postes à quai de servitude X et Y de 80 mètres linéaires de quai chacun, 01 quai de pêche de 130 mètres et de 02 appontements de pêche d'une longueur de 90 mètres chacun.  
Sans oublier sa détention de deux Môles : le môle de l'indépendance et le môle Sud-Ouest. C'est à partir de ce dernier seront initiées les perspectives de développement du Port par la création d'un 3ème bassin entre le môle Sud-Ouest et la pointe de la Salamandre.
- Des capacités d'entreposage diverses dont : 36 Chariots élévateurs de 1,5 à 32 Tonnes, 04 Superstackers de 45 tonnes, 04 Grues électriques de 3/6tonnes et 8/15 tonnes, 02 Grues

automobiles de 27 T et 120 Tonnes, 02 Pelles rétrochargeuses, 02 Tracteurs de manutention Ro/Ro de 27 T et 35 Tonnes, 18 Bennes preneuses et de 05 Trémies<sup>18</sup>

**Figure 10: Le port de Mostaganem**



Source : <https://www.port-mostaganem.com/>

### ➤ **Le port de Skikda :**

Le port de Skikda est composé réellement de deux ports indépendants : Le premier port est celui du port mixte de Skikda, doté à la base de 07 postes à quai, le port mixte de Skikda est spécialisé dans le traitement des marchandises diverses. Le port mixte de Skikda a connu une importante extension suite aux programmes d'aménagement portuaires d'envergure et qui ont permis d'augmenter substantiellement ses capacités d'accueil. Les capacités d'accueil actuellement comprennent :

14 postes d'accostage dont 3 postes pétrolier. Le port de Skikda dispose également de vastes superficies commerciales (couvertes et terre-pleins), adaptés à tous les types de marchandises et dispose par ailleurs de 03 terminaux à conteneurs d'une capacité totale de 6.500 EVP. Le deuxième port est celui de « EL-Djedid ». Il est le deuxième port à hydrocarbures en Algérie, il constitue un maillon essentiel du pôle intégré de la plateforme industrielle d'hydrocarbures de Skikda, avec un trafic annuel globale d'environ de 23 millions de tonnes, le port d'hydrocarbures de Skikda assure la livraison des produits des hydrocarbure.

---

<sup>18</sup> La performance des ports algériens : Etude comparative par la méthode d'Analyse d'Enveloppement des Données (DEA) présentée par Mr. CHACHOUA Fadloun

**Figure 11: Le port de Skikda**



Source : <https://www.skikda-port.com/>

### **Les principales missions du port de Skikda sont :**

- La gestion et l'exploitation de l'outillage et des installations portuaires
- L'exercice des opérations de remorquage, de pilotage et de lamanage
- L'exercice des opérations d'acconage et de manutention
- L'exercice des missions de Police et de sécurité portuaires
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la superstructure portuaire.
- L'élaboration, en relation avec les autres autorités concernées, de programmes de travaux d'entretien d'aménagement et de création d'infrastructure portuaires.

### **Le port de Skikda dispose de capacités logistiques diverses dont :**

- 198.631 mètres carré de terre-pleins
- 14 postes à quai
- 99 chariots élévateurs
- 26 grues électriques
- Un Terminal Pétrolier

### **Section 02 : Evolution des systèmes portuaires en Algérie :**

L'acheminement du commerce international en Algérie a été pris par la voix maritime, si pour cela ce mode de transport a pris une place importante et il contribue d'une grande partie du développement économique du pays, il apparaît évidemment dans les structures du

commerce international composante de l'exportation des hydrocarbures qui est considérée comme une source essentielle et l'importation des divers produits.

À l'heure des autoroutes de la mer, le développement des infrastructures portuaires s'impose comme un passage obligé pour mettre le système portuaire au diapason des évolutions et lui permettre ainsi de contribuer efficacement à la croissance et au développement de l'économie algérienne. En effet, les infrastructures portuaires constituent le poumon de l'économie. Et c'est dans ce sens que le secteur portuaire en Algérie constitue le plus grand défi et la préoccupation majeure du ministère des Travaux publics. Sa place dans l'économie est importante. Ce secteur représente 95% du commerce extérieur. Car la plupart du transit se fait par voie maritime. Et principalement 98% en matière d'hydrocarbures. Dans le volet relatif au développement des infrastructures portuaires. Le gouvernement s'est fixé comme objectif la construction de divers édifices aux normes internationales<sup>19</sup>

On peut dire que l'ensemble des ports en Algérie surtout les ports du commerce n'ont pas évolué car ils ont eu plusieurs obstacles, d'abord les infrastructures portuaires n'ont pas été dans les normes car ces dernières ont été héritiers de la période coloniale au fur et à mesure l'on améliore la plupart de ces structures organisationnelles ce qui a rendu l'économie algérienne fortement dépendante par la voie maritime (environ 95% du commerce international algérien).

Le retard accablant dans la modernisation des infrastructures portuaire a renforcé leur inadéquation aux normes mondiales, le passage de l'économie étatisée à l'économie libérale, au début des années 1990 a ralenti l'insertion même du pays dans l'économie mondiale.

Après avoir enregistré 20,79 millions tonnes l'année de l'indépendance (1962), les échanges internationaux de marchandises ont connu une progression rapide allant jusqu'à 100 120 et 123 millions de tonnes respectivement pour les années 2000, 2004 et 2009 dont les hydrocarbures sont la principale marchandise.

Le trafic portuaire a enregistré en 1962 une part de 31,52 millions tonne en 2009 Des mesures récentes prises par les autorités algériennes visent à réhabiliter les ports nationaux afin qu'ils puissent, d'une part, assurer leur rôle d'infrastructures de transport et d'outils d'aménagement du territoire, et de l'autre, réduire la dépendance envers les autres ports maghrébin et méditerranéens en attirant plus d'escales directes.

---

<sup>19</sup> Publication Salah Benreguia Publié dans La Tribune le 09 - 03 – 2014



## Chapitre 02 : La logistique portuaire dans les entreprises portuaire en Algérie

A cela s'ajoutent les contrats de management passés avec des partenaires étrangers comme DPW (Dubai ports world) pour les ports d'Alger et DjenDjen et PORTEK International (Singapour) pour le port de Bejaia.

### 2.1 Les différents reformat des ports algériens :

**Tableau 2: Les reformes des ports Algériens**

| Nombres de reformes  | Avantages  | Inconvénients  |
|--|--|--|
| <b>Première réforme :</b><br>Période 1962 à 1971 : le port autonome                                      | A leur création, ces entités disposaient de prérogatives très larges dans le domaine de l'exploitation, travaux publics et sécurité et la navigation   | Les ports n'avaient pas l'autonomie financière et étaient tenus à une comptabilité administrative.   |
| <b>Deuxième réforme :</b><br>Période 1971 à 1982 :<br>Création de l'office national des ports            | Système similaire ayant cours dans les pays du Maghreb (Maroc et Tunisie)<br>Harmonisation du tarif maritime<br>L'office était investi de prérogative de puissance publique et assurait la gestion du domaine au nom de l'Etat<br>Perception globale de problématique portuaire.<br>Utilisation des ports de manières complémentaires et concurrentes. | Absence de textes législatifs et réglementaires d'exploitation portuaire et de délimitation du domaine.<br>Pertes d'activités essentielles notamment les fonctions de remorquage qui sont les plus rémunératrices.<br>Affaiblissement de la fonction de coordination et d'arbitrage des conflits entre les opérateurs et ce malgré la mise en place des comités portuaires |
| <b>Troisième réforme :</b><br>Période 1982 à 1988<br>Les ports érigent en entreprise publique économique | Regroupement de l'ensemble des fonctions portuaires.   | Absence de textes législatifs et réglementaires d'exploitation portuaires  |
| <b>Quatrième réforme :</b><br>Période 1988 à 1998 mise en place des EPE                                  | Introduction de la notion concurrentielle dans les ports   | Difficultés d'appréciation de gestion : absence réelle de gestion, l'aspect financier n'est pas forcément l'indicateur recherché.<br>Concentration au sein d'une entité de l'ensemble des missions de conservation et de développement du domaine<br>Absence d'initiatives et de facilitation pour la promotion des investissements privés.                                |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>Cinquième réforme :</b><br>Période actuelle : refonte du code maritime création de l'autorité portuaire | Séparation entre les activités de service public et les activités purement commerciales.<br>Mise en place d'un cadre juridique pour les relations entre l'Etat et les divers usagers portuaires y compris l'autorité elle-même.<br>Perception de la problématique et affectation cohérente des ressources portuaires. | Concentration de pouvoir de décision.<br>-Les textes réglementaires subséquents liés à l'exploitation et la préservation du domaine ne sont pas toujours mis en place.<br>-Multiplicité de textes réglementaires d'ordre conjoncturel qui risquerait d'introduire des conflits de compétences. |
|--|---|--|

Source : direction des ports- ministère de transport année 2007

### Section 03 : les forces et faiblesse des entreprises portuaires en Algérie :

#### 3.1 Les différentes difficultés des ports en Algérie :

##### 1. Déséquilibre et insuffisance du trafic :

Le déséquilibre entre les importations et les exportations se répercute négativement sur la rentabilisation de la flotte, notamment, par le paiement des surestaries sur les importations. Par ailleurs, le trafic reste insuffisant par rapport au nombre de navires traversant la mer de méditerranée : pour un trafic journalier de 3000 navires, seuls 10 502 accostent dans l'année en Algérie.

##### 2. Infrastructure traditionnelle incompatible aux exigences actuelles :

Les ports polyfonctionnels ne sont pas changés depuis leur construction dans la période coloniale. En effet, ils ne représentent que des points de ruptures de charge et non pas des places logistiques (pots de première génération). Leur configuration se résume en une série de bassins courts et étroits avec des hangars rapprochés des quais, séparés entre eux par des môles étroits. Ce type de configuration s'était développé lorsque les navires étaient plus petits et lorsque les marchandises étaient arrimées sous forme d'articles distincts.<sup>20</sup>

Cette donnée oblige les armateurs qui desservent les ports algériens à recourir aux cargos de petites tailles. 60 % se situent dans la gamme de 2 000 à 10 000 TPL<sup>21</sup> (Tonnes De Port En Lourd). Ce sont des navires de petites tailles non économiques qui empêchent les chargeurs algériens de tirer profit des opportunités offertes par les ports d'embarquement en les obligeant à payer des taux de frets plus élevés.

<sup>20</sup>MOHAMED CHRIF F. « L'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives », édition OPU, Alger, 2015.p74

<sup>21</sup> Le TPL représente l'aptitude de chargement d'un navire, le charge à bord qu'il peut transporter, incluant équipage, Notons que le port en lourd est une unité de charge à la différence de la jauge qui est une unité de volume pouvant être exprimée en tonnes

### **3. Les problèmes de superstructures :**

Selon l'auteur MOHAMED CHREIF il dit dans son ouvrage (activités portuaire et maritime de l'Algérie) que le port est l'endroit où se retrouvent la marchandise et le navire au même temps si pour cela on est dans l'obligation d'avoir des infrastructures et superstructures qui seront apte et compatible pour recevoir l'un et l'autre au même temps. En peut ajouter de plus le manque des équipements nécessaires pour le bon déroulement des différentes opérations portuaire, on peut remarquer ou affirme que le port d'Alger est le seul qui a une grue automotrice de 300 tonnes.

Par ailleurs, l'Algérie est une grande importatrice de céréales. Le port d'Alger est le seul qui se dote d'un poste céréalier le plus important 30 000 tonnes. Cette contrainte continue d'imposer aux navires céréaliers des temps d'attente au-delà des normes requises (la durée de séjour à quai des navires céréaliers est de 16 jours) et oblige les armements à recourir au conditionnement en sacs, au détriment du vrac qui est le plus économique.

Quant aux villes côtières, elles souffrent énormément de problèmes concernant les infrastructures routières qui ne sont pas développées, engendrant ainsi des embouteillages. Les infrastructures routières et le transport routier de marchandises jouent un rôle très important. C'est pour cela que l'aménagement et la modernisation des routes ont devenu une nécessité absolue afin d'assurer un bon acheminement de marchandise du port au lieu de destination.<sup>22</sup>

### **4. Manque de la spécialisation dans les ports :**

Les rôles confiés à chaque port sont mal affectés. Le port d'Alger, le plus important port du pays, monopolise le trafic au détriment des autres ports. Les ports secondaires jouent un rôle mineur à l'échelle régionale. Le poids écrasant du port d'Alger n'est que l'expression de la centralité de l'État, en effet, il bloque l'émergence de la région et des ports secondaires. La notion d'aménagement du territoire n'est donc pas prise en compte.

En plus, le port national est choisi alors qu'il est possible pour certaines régions d'être exploitées. Ces dernières pourraient être desservies de façon plus rentable par les ports des pays voisins (Tunis ou Casablanca). À l'échelle des régions, il n'existe pas de structures locales pour informer les chargeurs sur les avantages qu'offre cette possibilité et qui est un moyen aussi de dynamiser l'activité des petits ports. Les ports sont imbriqués dans les trames

---

<sup>22</sup> Revue de l'économie financière & des affaires volume 5/numéro 4. Décembre 2021

urbaines, c'est le cas notamment du port d'Alger. Les trois voies de sortie du port débouchent sur la principale artère du centre urbain. Cet étouffement urbain des ports se répercute directement sur la fluidité du transit de la marchandise.

### **5. Le manque de spécialisation des ports :**

La classification et le traitement des différentes opérations attribuer aux différents ports ne sont pas bien gérés car il Ya un déséquilibre entre les ports. Si on remarque le port d'Alger est le port le plus important au pays est c'est lui qui domine l'ensemble du trafic par rapport autre ports de la région.

Si pour cela on voit que les autres ports jouent un rôle mineur si on le compare au ports de la capitale, la centralité de l'état vers les ports d'Alger bloque l'émergence de la région et les ports secondaires aussi, d'une autre part la notion d'aménagement du territoire n'est pas accepter en plus au lieu de se focaliser sur le port de la capital Ya d'autre région qui pourrait être exploite, ces dernières pourraient être gêner d'une façon rentable et profitable aussi.

### **6. Le secteur est monopolisé par l'état :**

Par définition les ports autonomes doivent être compétitive entre eux mais cela ne pourrait pas être compatible avec la démarche socialiste car l'état a rendu l'organisation portuaire un de ces instruments. Cette démarche a été pratiqué par la collaboration des organismes étatique l'office national des ports qui occuper la gestion de la totalité des ports et la CNAN (compagne national de la navigation) pour le transport maritime.

Dans leur relation avec les partenaires étrangers, les acteurs maritimes algériens affichent leurs insuffisances. Les exemples foisonnent : déclaration de la perte de plusieurs conteneurs, délais de payement très lents.

### **7. Problèmes liés aux sous développements du transport ferroviaires :**

Le transport ferroviaire joue un rôle important dans le transport et l'acheminement des marchandises, mais dans notre cas en Algérie les voies ferrées ne sont pas développées car la société algérienne du transport ferroviaire (SNTF) tard toujours a amélioré ces réseaux.

Cette dernière est appelée a amélioré et perfectionner ces différents réseaux car le transport des marchandises en vrac solide du port aux autres wilayas est de très grande importance.

**En peu aussi citer quelques autres problèmes qui rendent les ports en Algérie manque d'efficacité :**

- 98% du transport maritime de marchandises vers l'Algérie est assuré par des compagnies étrangères avec une moyenne de 4 milliards de dollars par an.
- Manque de compétence de réglementation encadrant l'activité portuaire en Algérie.
- Cherté de l'acheminement des marchandises et faiblesse du transport ferroviaire pour réduire les coûts notamment lorsqu'il s'agit d'exportation vers l'Afrique ou pays arabe.

### **3.2 Les différentes attentes du développement des ports algériens :**

#### **1. Sur les niveaux des infrastructures :**

En termes d'attente, l'Algérie à focaliser son attention sur l'amélioration et l'agrandissement du port de DJEN DJEN pour assure la fonction de hub.<sup>23</sup> Le port sera doté d'une superficie supplémentaire de 78 hectares pour une capacité de 2 millions d'EVP (l'équivalent vingt pieds, ou EVP est une unité approximative de mesure des terminaux et navires) et pour un coût de 500 millions d'euros étalés sur 30 ans. Au-delà de la fonction de transbordement.

Le port veut élargir son arrière-pays aux pays limitrophes, notamment au Niger, et plusieurs éléments plaident en sa faveur, comme la réalisation de la pénétrante autoroutière reliant le port à l'autoroute Est-Ouest, ce qui devrait lui permettre d'être connecté à la Transsaharienne.

#### **2. Au niveau de la logistique maritime et l'optimisation de services :**

Les pouvoirs publics se préoccupent aussi de la création d'un observatoire des coûts des passages portuaires : une institution publique qui disposera de l'autorité d'exiger de l'information aux acteurs des secteurs maritime et portuaire. Aussi, le secteur a besoin d'accélérer l'application des réformes décidées il y a quelques années, l'objectif étant de permettre aux ports algériens de rattraper leur retard sur leurs concurrents méditerranéens.

Il a été décidé d'agir pour remédier aux faibles performances des ports algériens, d'autant plus que le trafic maritime entre les deux rives de la Méditerranée a explosé. Les

---

<sup>23</sup> Plateforme hub : Etablissement de passage des transporteurs plus dédié au cross-docking qu'au stockage proprement dit. Les produits en provenance de multiples origines sont regroupés afin d'être expédiés directement vers les destinataires.

causes de cette contre-performance sont le manque de fiabilité sociale, la faible productivité des terminaux et un coût plus élevé que celui des concurrents.

Un fret Marseille-Alger coûte 40 % plus cher qu'un Marseille – Tunis, les transporteurs facturant le manque de performance du port d'Alger. Associé à ses partenaires étrangers, les autorités publiques élaborent des programmes de développement intégrant le secteur portuaire dans le but d'améliorer ses performances. L'acteur public en tant que maillon déterminant de la chaîne entreprendra des actions pour l'extension, la modernisation et la réhabilitation du secteur par une allocation financière quoique conséquente mais reste insuffisante.

### **3. Au niveau de la gouvernance :**

Les autorités algériennes essayent d'élaborer de nouvelle approche directionnelle en s'associant avec des partenariats privé étranger, l'objectif de cela est de trouver un moyen de faire un mode de direction qui sera équitable pour les partenariats publics privés et qui convient les spécificités algériennes réticentes aux réformes domaniales. Ils optent, alors, pour une privatisation des activités portuaires commerciales dans le décret exécutif de 2006.

Ce changement important dans la législation portuaire devrait ouvrir aux entreprises publiques et privées la possibilité d'intervenir dans le secteur portuaire. Dès sa publication le décret a cependant suscité l'intérêt d'acteurs économiques nouveaux voulant investir le domaine portuaire. Le groupe algérien CEVITAL a demandé l'autorisation de la construction d'un hub portuaire à Cap Djinet, mais sans résultat. Avec l'application de l'approche de privatisation partielle des ports l'état algérienne fixe un objectif est d'obtenir une efficacité des ports et augmenter ses capacités en infrastructures.

### **Conclusion :**

L'Algérie est un pays qui dispose d'une place stratégique importante dans le centre du bassin méditerranéen et à la porte d'Afrique profonde, le secteur portuaire algérien pourrait jouer un rôle décisif dans l'économie, ce secteur est conçu par dix ports commerciaux dont trois pétroliers (le port d'Arzew, le port de Skikda, et le port de Bejaïa) et sept ports sont spécialisés dans le trafic de marchandise diverses (le port Alger, le port d'Oran et le port de Mostaganem).

D'un autre côté, si on parle sur l'enjeu de l'activité portuaire dans le commerce international, l'Etat algérienne à assigner le secteur de plusieurs réformes qui ont pour objectif

## **Chapitre 02 : La logistique portuaire dans les entreprises portuaire en Algérie**

---

de structure et réorganiser la statue portuaire, en plus l'Etat base aussi sur la privatisation et le partenariat étranger dans le but d'introduire la concurrence dans le secteur qui pourrait être un résultat d'une meilleure performance dans le secteur portuaire.

Sans oublier que malgré tous ses efforts mis dans ce secteur l'Etat n'a pas encore atteint son objectif principal. En étant plus performants, les ports maritimes algériens pourraient minimiser les coûts d'exploitations, élargir leurs capacités d'accueil afin que l'Algérie devienne une destination privilégiée des exportations mondiales envers les pays enclavés d'Afrique.

A travers ce chapitre, on a eu une idée générale sur le secteur portuaire algérien, les différents reformes assigner par l'Etat et les différents bénéfices des perspectives envisages pour que les ports maritimes algérien puissent rivaliser avec les autres ports du bassin méditerranéen.

**Chapitre 03 :**

**Le traitement de la  
marchandise au sein de  
l'entreprise portuaire de  
Bejaia**



## **Introduction :**

La logistique est devenue une fonction vitale dans l'entreprise, car c'est une fonction créatrice des services et de la valeur ajoutée, pour un objectif de créer la rapidité de livraison, de la qualité des prestations de services, la fiabilité des délais annoncés aux clients, etc. tous ces éléments sont devenus des facteurs clés de la compétitivité et de l'amélioration de leur rendement d'échelle, et la performance.

La logistique portuaire permet d'optimiser et de bien relier l'ensemble du processus de distribution de marchandise au sein d'une organisation portuaire et de bien gérer les différentes interactions entre les différentes phases du processus.

Ce chapitre sera consacré pour la description de l'organisation portuaire de Bejaia, ses différentes structures et sa situation géographique, avec des différentes informations concernant le port de Bejaia. Par la suite, nous entamons une description de l'ensemble des phases du processus de distribution de marchandise au sein de l'entreprise de l'arrivée du navire à son escale au niveau du quai, et citer les procédures utilisées dans ce processus, les responsables de chaque phase de ce processus, et dans ce cadre, nous essayons de détecter les maillons faibles de ce dernier, et sélectionner les facteurs de force qui laissent les clients choisir de travailler avec l'entreprise portuaire de Bejaia plutôt qu'avec d'autres entreprises activant le même domaine d'activité.

## **Section 01 : Présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) :**

L'entreprise Portuaire Bejaia est une société par Actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989, avec capital social fixé à (10.000.000 DA) par décision du conseil de planification n°191/SP/DP du 09/02/1989, actuellement élevé à (3.500.000.000 DA), détenues à 100% par la société de Gestion des Participations de l'Etat «Ports », par abréviation « SOGEPORIS » décision du conseil de la planification n°191/SP/DP du 09 Novembre 1988, détenues à 100% par les Services Portuaires, par abréviation « SERPORIS SPA ».

En plus d'activités commerciales (manutention, acconage et remorquage) elle a des responsabilités et des missions relevant des domaines :

- Régalien (police, sûreté, sécurité portuaire et protection de l'environnement)
- Régulation (responsabilité de propriétaire foncier du domaine portuaire et des infrastructures).

Le port de Bejaia joue un rôle important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique, classé 1er port d'Algérie en marchandises générales et 3ème port pétrolier, et 1er du bassin méditerranéen certifié pour les systèmes ISO:9002 :1994 puis ISO:9001:2000 pour la qualité, ISO:14001:2004 pour l'environnement, OHSAS:18001:2007 pour l'hygiène (santé et sécurité) au travail, et d'avoir installé un SMI réputé mixte ; hydrocarbures, marchandises et services, la sécurité de la région, la politique et avantages douaniers, aménagement moderne des superstructures, développement des infrastructures, utilisation de manutention et techniques adaptés et technologies des navires et outils de gestion moderne, l'ont fait évoluer depuis le milieu des années 1990.

Le décret n°82-285 du 14 Août 1982 publié dans le journal officiel n° 33 porta la création de l'EPB entreprise socialiste transformée en caractère économique, conformément aux principes de la charte d'organisation des entreprises, aux dispositions d'ordonnance n° 71-74 du 16 Novembre 1971 relative au gestion socialiste des entreprises et textes pris pour application à l'endroit des ports maritimes, régie par la législation et soumise aux règles, substituée à l'Office National des Ports (ONP), et Société Nationale de Manutention (SO.NA.MA) et Compagnie Nationale Algérienne de navigation (CNAN), afin de bien effectuer ses missions.

### **1.1 Zone géographique du port :**

Le port est délimité par :

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

### **1.2 Infrastructures du port :**

La position géographique et les infrastructures routières offrent un avantage concurrentiel considérable, permettant de servir aux meilleurs délais, le marché touche une zone très étendue, les limites sont influencées par deux tendances majeures ; la proximité et l'activité économique, la concentration des clients dans les zones de Bejaia Alger et Sétif, représentant plus de 90 % des créances de l'EPB.

➤ **Mouillage :**

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

➤ **Accès du port :**

Le port est accessible par un chenal extérieur de 320 m de large, dragué à 13,50 m les navires de marchandises accèdent aux bassins par le biais de deux passes : Abdelkader a 110 m de large (dragée), Casbah a 125 m de large dragués à -12m.

➤ **Infrastructures :**

Le port s'étale sur 79 hectares de superficie, avec surface d'entreposage sur 422 000 m<sup>2</sup> couverts, il dispose de plus de 3000 ml de quai, répartis entre 16 postes pour navires de marchandises générales, 03 postes pour navires pétroliers, un poste RO/RO et un autre gazier

➤ **Les bassins du port :**

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. Et on constate que le port de Bejaia se compose de trois bassins :

• ***Le bassin de l'avant-port :***

Ce bassin a une superficie de 75 hectares il est spécialisé pour traiter toutes les opérations liées au navire pétrolier. Ce bassin a 03 postes de quai d'une longueur totale de 770 m

• ***Le bassin de vieux port :***

Dont la superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6,10 et 7,40 m. Sa passe est large de 120 m et draguée à 10 m.<sup>24</sup>

• ***Le bassin de l'arrière-port :***

Ce bassin il est accessible par une passe large de 120 m, dragué à 10 m ; sa superficie est de 60 hectares et les tirants d'eau varient entre 7,50 m et 9,30 m.

---

<sup>24</sup>Portdebejaia.dz/caractéristique-technique

➤ **Installations :**

- Terminal à conteneurs de 08 hectares.
- Terminal à bois de 07 hectares.
- Terminal roulier superficie de 13.000 m<sup>2</sup>
- Abri papier superficie de 1200 m<sup>2</sup>
- Centre de transit des marchandises dangereuses de 7.000 m<sup>2</sup>
- Silos à céréales d'une capacité de 30.000 et 120.000 tonnes

➤ **Zones extra- portuaires :**

L'EPB dispose de deux terrains en dehors d'enceinte portuaire pour développer des ports-secs, le premier situé à 05 Km du port en commune « d'IGHIL OUBEROUAK » superficie de :

56.048 m<sup>2</sup> dédiée aux conteneurs a deux hangars de 20.010 m<sup>2</sup> et 750 m<sup>2</sup> et 02 entrées principales, le deuxième est situé en commune de Tixter en « Bordj-Bou Arreridj » avec superficie de 20 hectares répartis en 02 zones :

- Zone A : Dédiée au terminal ferroviaire et la zone de réception des conteneurs superficie de 141.676m<sup>2</sup>
- Zone B : Stockage logistique superficie de 44.238 m<sup>2</sup>

### **1.3 Les missions de l'EPB :**

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 le remorquage, le pilotage, la manutention et l'acconage<sup>25</sup>

➤ **Les activités de l'EPB :**

L'entreprise portuaire de Bejaia exécuter un certain nombre d'activités principales qui 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.

---

<sup>25</sup> Document interne de l'EPB

- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et de l'amarrage.
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire.

#### **1.4 Les services de l'entreprise portuaire de Bejaia :**

##### **➤ L'acheminement des navires de la rade vers le quai :**

Dans certains cas exceptionnels d'arrivée massive, les navires restent en attente sur la zone de mouillage (rade) jusqu'à obtention d'autorisation de joindre un poste à quai, délivrée par une conférence de placement au niveau de la direction capitainerie, et opérations d'aide à la navigation identifiée par le remorquage, pilotage, et le lamanage.

##### **➤ Le remorquage :**

Tirer ou pousser le navire, pour effectuer les manœuvres d'accostage, de déhalage ou d'appareillage du navire, effectuer les opérations de convoyage et d'aide dans l'exécution des autres manœuvres.

##### **➤ Le pilotage :**

Assuré de 24H/24 par la direction capitainerie, obligatoire en entrée et sortie du navire, afin d'assister le commandant dans la conduite de son navire à l'intérieur du port.

##### **➤ Le lamanage :**

Amarré ou désamarrer le navire de son poste d'accostage. Le lamaneur procède aux opérations d'arrimage et de désarrimage du navire. Il coopère avec les remorqueurs et l'équipage du navire, reçoit les amarres lancées du navire et procède à leur capelage ou décapelage.

##### **➤ Les opérations de manutention et d'aconage des marchandises :**

Exercé jour et nuit, assurés par un personnel bien formé, réparti en deux vacations du 6h à 19h, avec un troisième shift optionnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin, pour cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7 h du matin.

- **Pour les marchandises :**

Opérations d'embarquement et débarquement, arrimage, désarrimage, réception, transfert vers les aires d'entreposage avec préservation, pointage, livraison aux clients, enlèvement des

déchets, assainissement des postes à quai, location de remorqueur ou vedettes, marquage des lots, pesage des marchandises (ponts bascules).

- **Pour les services :**

Rassembler les informations d'évaluation du traitement des navires sur le quai, estimation de leur temps de sortie et la disponibilité des terres pleins, hangars de stockage, participer lors de la conférence de placement des navires (CPN) aux décisions de leur entrée, recueillir les commandes des clients (équipes et engins) afin de les traiter.

### **1.5 L'organisation des structures de l'entreprise portuaire de Bejaia :**

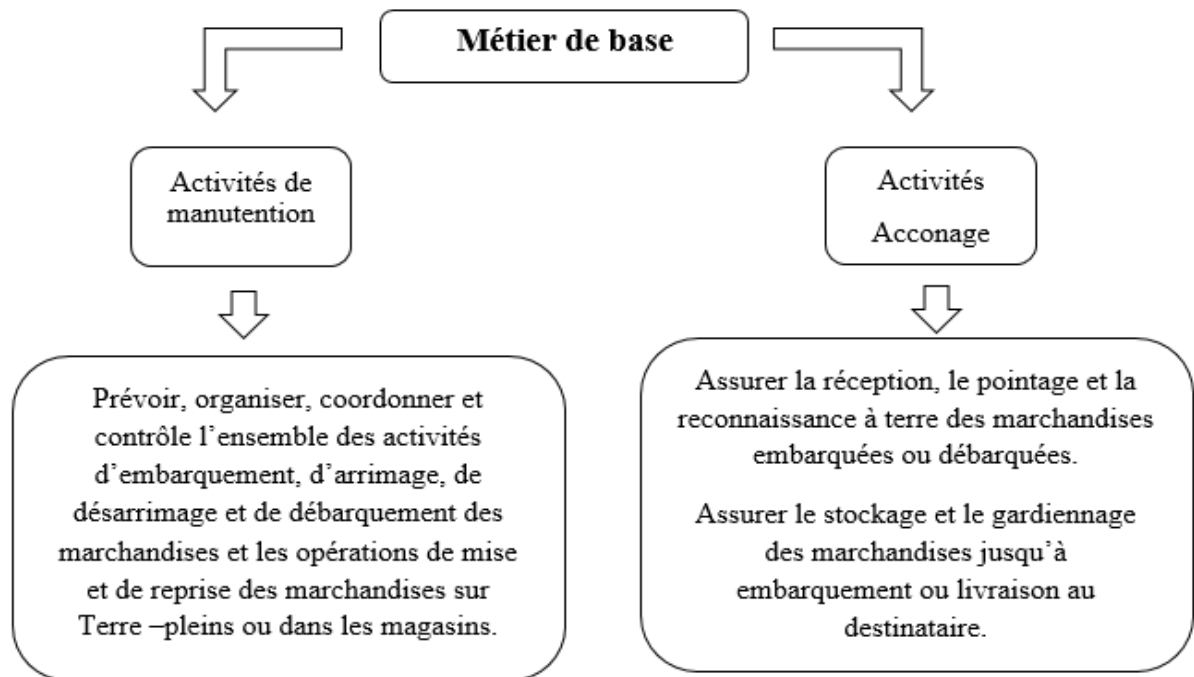
L'entreprise portuaire de Bejaia est organisée selon deux directions :

- **Direction générale (DG) :** Son rôle consiste à Concevoir, coordonner, contrôler les actions de gestion et du développement.
- **Direction Opérationnel :** Les structures d'activités du terrain en relation avec les clients.

Après ces deux directions principales il ya d'autre direction :

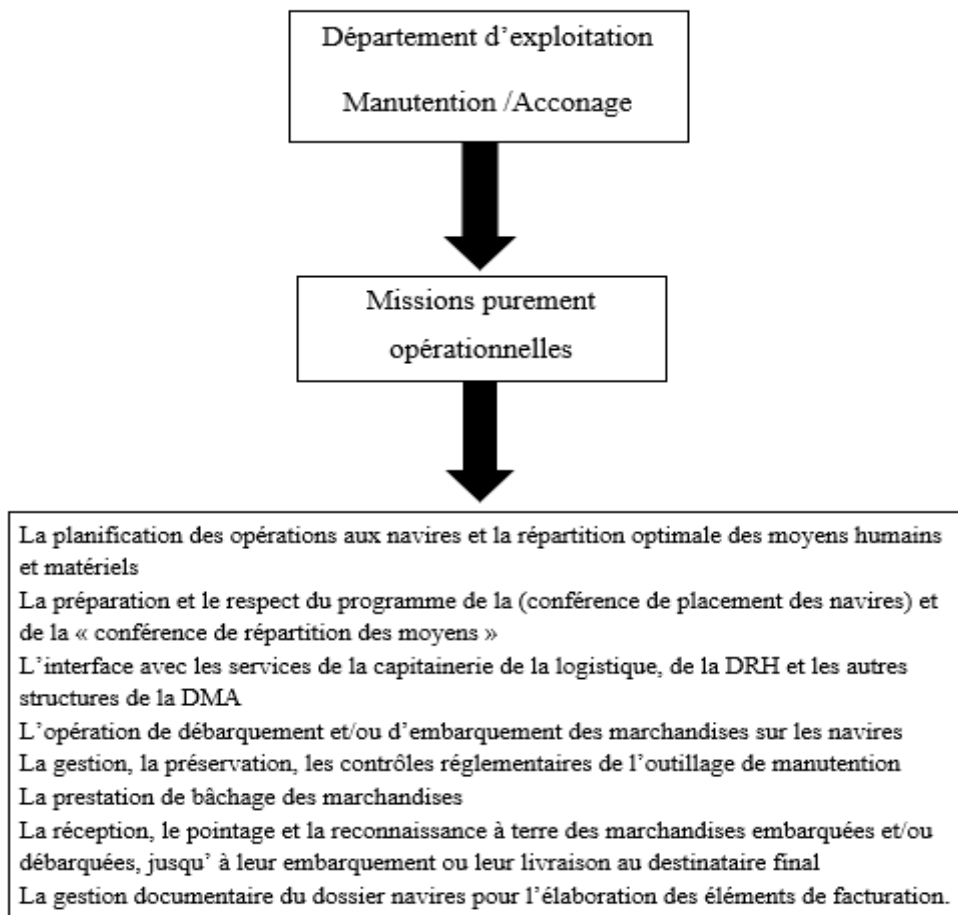
- **Direction manutention et acconage (DMA) :** Prévoir, organiser, coordonner et contrôler l'ensemble d'actions manutention et acconage lié à l'exploitation du port.
- **Direction Logistique (DL) :** Cette direction est spécialisée pour exécuter ces différentes activités :
  - Gestion du parc d'engins
  - Maintenance d'engins de manutention
  - Approvisionnement en pièces de rechanges (PDR)

Figure 12:missions principales de la DMA



Source : Direction manutention et acconage (EPB)

**Figure 13: organisation et l'attribution de la DMA**



Source : Direction manutention et acconage

➤ **Direction Domaines et Développement (DDD) :**

- Gestion du domaine (terre-pleins, hangar, bureaux, immeubles, installations, terrains)
- Enlèvement de déchets des navires, assainissement des postes à quai.
- Pesage des marchandises (pont bascule).
- Avitaillement des navires en eau potable.
- Suivi et mise en œuvre des investissements
- Entretien et développement du domaine portuaire
- Approvisionnement en PDR de la flotte navale de capitainerie et du parc engins de la (DDD).



➤ **Direction Capitainerie (DC) :**

Sécurité, régulation de mouvements des navires, garantie de sauvegarde d'ouvrages portuaires.

- **Pilotage** : Assistance et guidage du commandant du navire par un pilote aux manœuvres d'entrée et sortie, accompagné par des pilotins, canots et remorqueurs.
- **Accostage** : Des quais d'accostage mets à disposition, en fonction des caractéristiques techniques du navire reçu.
- **Amarrage** : Attacher et fixer le navire à quai une fois accosté par un cordage spécifique du navire.

➤ **Direction Remorquage (DR) :**

Assister le pilote du navire en entrée et sortie du quai, remorquage portuaire et hauturier, maintenance et sauvetage.

➤ **Direction fonctionnelle** : Structures de soutien aux structures opérationnelles.

➤ **Direction Management Intégré (DMI) :**

La mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue du Système de Management Intégré (processus, programmes de management, plans et projets d'amélioration et indicateurs de mesure). L'animation et la coordination de toutes les activités des structures dans le domaine QHSE.

La Contribution active à l'instauration et au développement d'une culture HSE au sein de l'entreprise et de la communauté portuaire.

La Contribution dans des actions de sensibilisation et de formation à la prévention des risques de pollution, à la protection de l'environnement, la santé des travailleurs et à l'intervention d'urgence.

➤ **Direction Audit et Management (DAM) :**

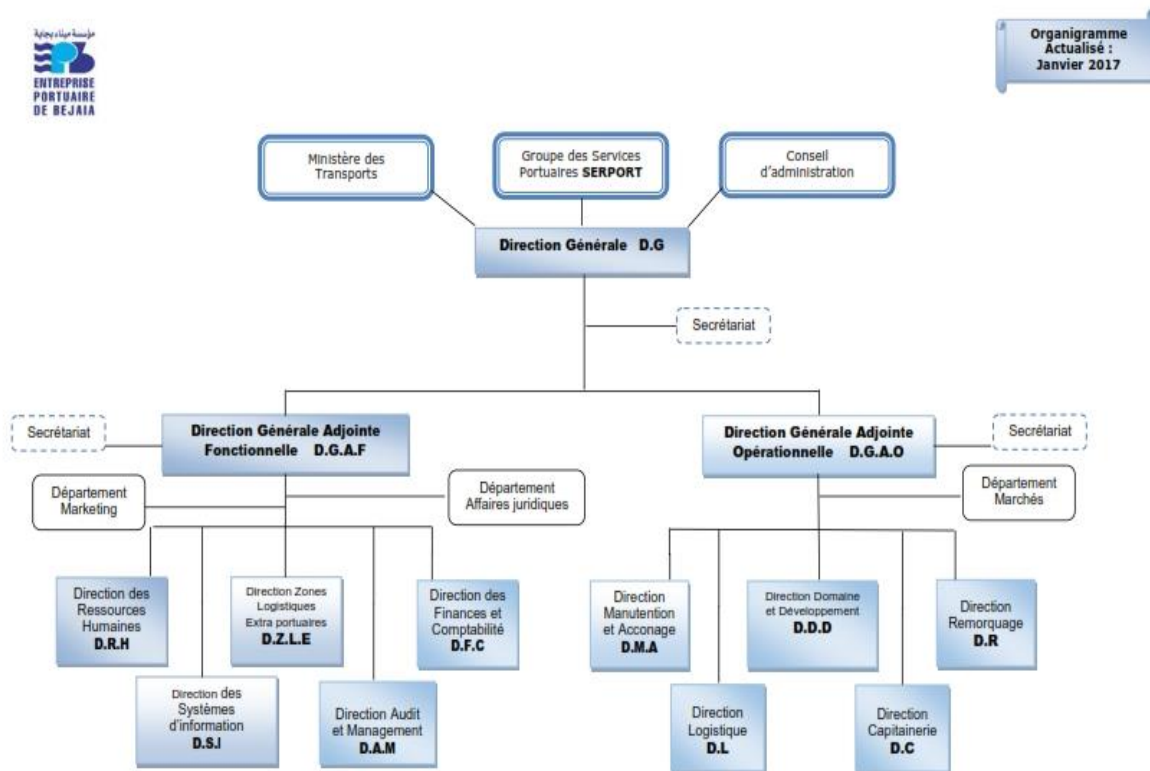
La mise en place des procédures écrites en tenant compte des normes du certificat du système de management intégré (SMI).

- Définir avec la direction générale le programme qualité et sa planification.
- Assurer la gestion documentaire du système qualité.
- Assurer la planification et la réalisation des audits qualité internes.

- Assurer la planification et la réalisation des audits de gestion.
  - Assurer la mise en œuvre et l'aboutissement des actions correctives, préventives et projets d'améliorations.
- **Direction Finance et comptabilité (DFC) :** Comptabilité, gestion de trésorerie, inventaires, contrôle.
- **Direction Ressource Humains (DRH) :**

Prévoir, organiser, et exécuter les actions de gestion des ressources humaines avec application des lois et règlement sociaux comme rémunération, recrutement, formation et gestion des carrières.

Figure 14: organigramme général de l'entreprise portuaire de Bejaia



Source : document interne de l'EPB

## **Section 02 : les différentes phases d'intervention de l'EPB à partir de quai d'embarquement jusqu'à la livraison finale de la marchandise au client final**

Dans cette section nous avons décrit les différentes opérations maritimes dans le cas d'importation des marchandises, et citer les différents services et les différentes procédures qui seront mis en application durant le processus du traitement de marchandises, et sa livraison aux clients dans les meilleures conditions possibles.

En premier lieu, nous avons cité les différentes opérations maritimes dans le cas d'importation de marchandises.

### **2.1 1 ère phase : procédures avant l'embarquement du navire :**

➤ Les activités des acteurs dans les opérations d'importations :

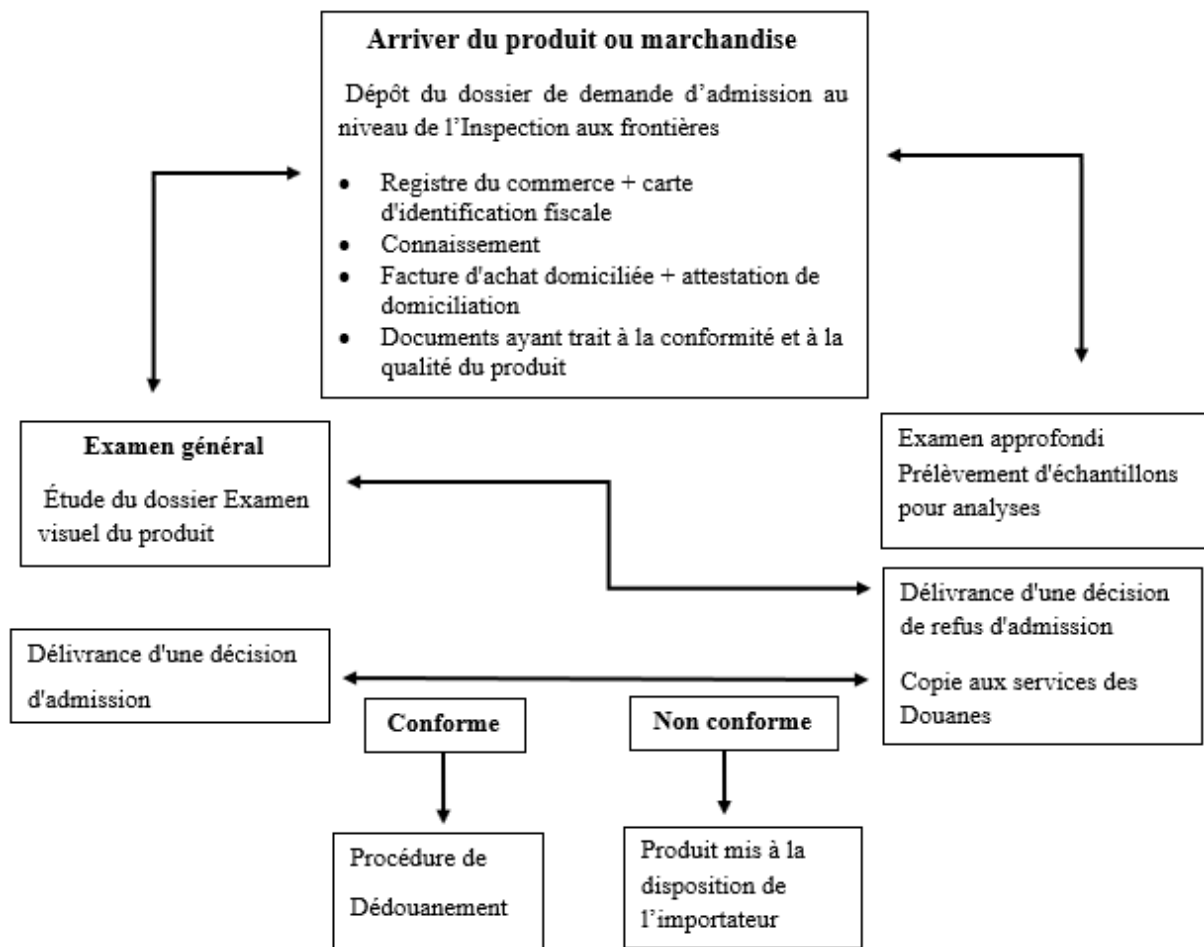
Avant le départ du navire, l'armateur transmet au consignataire tous les éléments relatifs au navire et à la marchandise qu'il transporte :

- Le nom et le type du navire ainsi ses caractéristiques ;
- La nature de la marchandise ainsi sa quantité ;
- L'état prévisionnel ;
- La copie du manifeste et du connaissement ;
- Le réceptionnaire de la marchandise.

Le consignataire informe les autorités portuaires (EPB) afin d'obtenir un poste à quai et commander les servants du navire : pilotes, remorqueurs, etc. Il informe aussi, par le biais d'un avis d'arrivée, le client ou le transitaire et lui remet le bon à délivrer contre présentation du connaissement original et paiement des droits et frais exigibles.

Le transitaire effectue, lorsque les marchandises le nécessitent, la demande d'admission auprès de l'inspection aux frontières avant d'engager les procédures de dédouanement, tel qu'illustré dans le schéma suivant :

Figure 15: L'accomplissement de la procédure de dédouanement par le transitaire



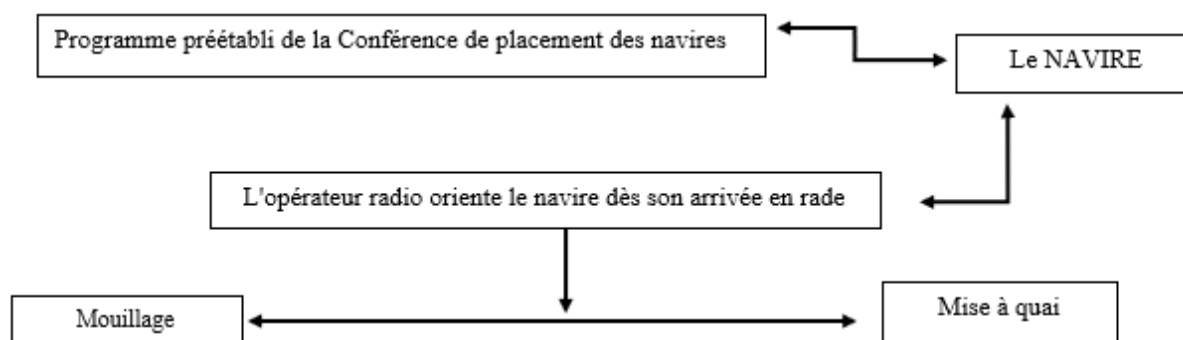
Source : document interne de EPB

## 2.22 ème phase : l'arrive du navire au quai d'embarquement :

Prise en charge de l'accueil du navire au port de Bejaia :

La direction capitainerie positionne le navire dès son arrivée en rade par instruction vers un point de mouillage, où procède à sa mise à quai directe selon le programme préétabli. L'accueil est assuré en permanence par l'opérateur radio de la station pilotage.

**Figure 16:** La Prise en charge de l'accueil du navire par la direction capitainerie



Source : établie par mes propres moyens à l'aide des données collectées par EPB

### Les prestations des autorités portuaires :

À la demande du client (ou de son représentant : le transitaire) ou du consignataire (selon le contrat de transport), les autorités portuaires (l'Entreprise portuaire de Bejaia, EPB) procèdent à l'accomplissement de diverses prestations, tel qu'illustré par le tableau suivant :

**Tableau 3 : les divers intervenants du port de Bejaia**

| Qui  | Fais quoi   | Pourquoi   | Quand  | Comment   |
|--|---|--|--|---|
| 1) Le consignataire du navire                  | Annonce l'arrivée du navire (remise de l'ETA) <sup>26</sup> | Préparation de l'accostage du navire                               | Au moins 48 heures avant l'arrivée du navire | Fax ou autre moyen  |
| 2) L'opérateur radio (La Capitainerie du port) | Accueille le navire en rade Informations Instructions       | Satisfaction du client   | Avant l'arrivée en rade                      | En VHF <sup>27</sup>  |
| 3) La conférence de placement des navires      | Affecte le poste d'accostage et les moyens de manutention   | Opérations commerciales ou autre                                   | Dès la programmation d'entrée                | Procédure CPN   |
| 4) Le chef pointeur (EPB)                      | Reconnaissance à l'ouverture des cales                      | Réserves éventuelles Sauvegarde des intérêts du client et de l'EPB | Avant le début des opérations                | Par constat visuel des emballages et état physique apparent   |
| 5) Le chef de quai EPB                         | Prépare avec le bordes les opérations de manutention        | Assurer les rendements, la sécurité et les moyens                  | Dès accostage                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Manifeste</li> <li>• Plan cargo</li> <li>• Autres documents</li> <li>• Recommandations verbales</li> </ul> |

<sup>26</sup> L'ETA en anglais " ESTIMATED TIME OF ARRIVAL " : Estimation de Temps d'Arrivée d'un navire

<sup>27</sup> La radio VHF en anglais « Very High Frequencies » : utilisée en mer pour communiquer, de navire à navire ou avec des stations côtières, pour la sécurité, la gestion des flottes ou les communications personnelles.

|   |   |                              |  |   |
|---|---|------------------------------|--|---|
| <b>6) Le chef de service engins EPB</b>         | Affecte nécessaire, les engins de manutention (grues, chariots élévateurs,) | Opérations de manutention    | Dès réception du programme de la Conférence de placement ou dépôt d'un bon de commande | Selon les exigences du client                                 |
| <b>7) Direction manutention et acconage EPB</b> | Affecte les aires de transit (terre-pleins, hangars...)                     | Entreposage des marchandises | À la demande du client ou débarquement d'office  | Selon la disponibilité et en fonction du type de marchandises |
| <b>8) Le pointeur EPB</b>                       | Effectue-la livraison de la marchandise                                     | Apurement du manifeste       | Après formalités<br>•Acconage<br>•Douanes  | Par bon de sortie   |

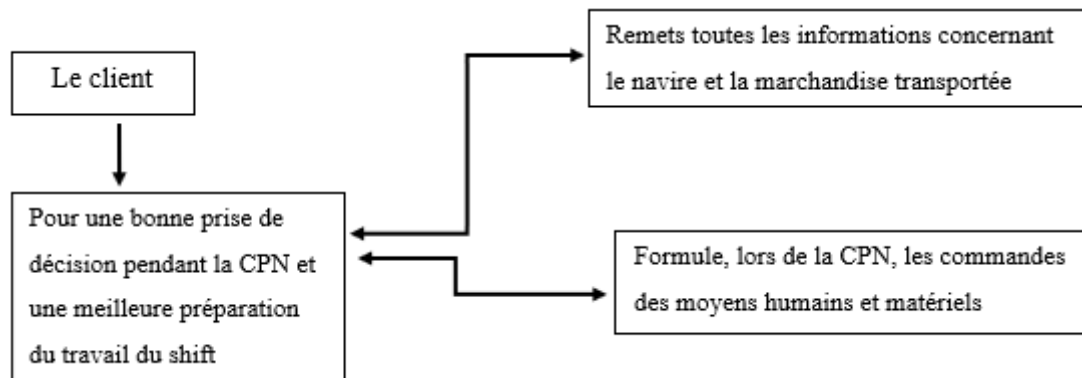
Source : établie par mes moyens personnels à l'aide des informations collecte par l'EPB

### 2.3 3ème phase : Les différentes procédures de chargement et déchargement des marchandises :

➤ Étape 01 : La préparation des différents besoins des clients (matériels, équipements, etc.)

La Direction Manutention et Acconage a la faculté d'exécuter des prestations au prorata des différents besoins du client, et ce, grâce à une logistique actualisée.

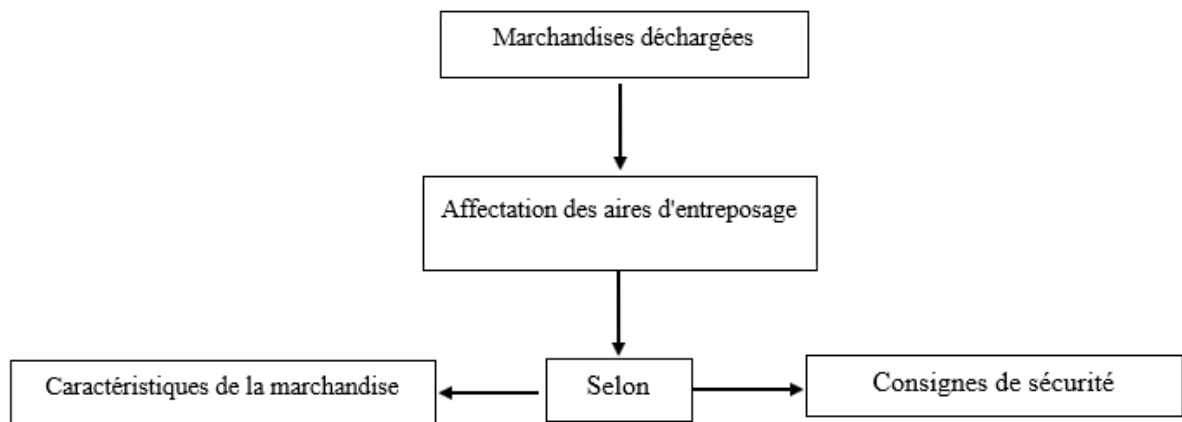
**Figure 17:** Explication de chargement et déchargement de marchandise



Source : établie par nos moyens personnels à l'aide des informations collecter dans l'EPB

➤ **Étape 02 : stockage de marchandise :**

Figure 18: procédure de stockage de marchandise



Source : établie par nos propres moyens à l'aide des informations collectées par l'EPB

D'autres informations concernant l'étape du stockage de marchandise :

- Les marchandises non périssables sont admises à l'entreposage en terre-pleins ;
- Les conteneurs frigorifiques sont admis au parc approprié sur demande du client ;
- Les produits dangereux sont acheminés au CTMD conformément aux règles et modalités d'admission des produits dangereux au CTMD<sup>28</sup> ;
- Les marchandises conteneurisées sont acheminées et entreposées dans le terminal à conteneurs
- Outre le gardiennage qui s'effectue à la demande du client, d'autres prestations telles que le bâchage et le planchon âge sont réalisées par la direction manutention et Acconage lorsque la nature de la marchandise le nécessite. Cette dernière est préservée même si le client n'en formule pas la commande. L'acconier fait intervenir les moyens nécessaires pour que la marchandise confiée ne subisse aucune altération pendant l'entreposage.

**2.4 4 ème phase : La livraison de la marchandise aux clients :**

➤ **La procédure de livraison de marchandise aux clients :**

Dans cette phase on va la résumer par un tableau qui explique l'ensemble des intervenants qui contribuent à la livraison de la marchandise au client final.

<sup>28</sup> CTMD : centre de transit de marchandise dangereuse

**Tableau 4: les différents acteurs de la procédure de livraison de marchandise**

| Qui ?  | Fais quoi ?   | Pourquoi ?                                       | Quand ?   | Comment ?  |
|--|---|--|---|--|
| <b>Client ou transitaire</b>   | S'adresse au chef pointeur  | S'informe et localise sa marchandise             | Après accomplissements des formalités de douanes et de consignation | En présentant le bon a délivré ou bon à enlever ou connaissance vise |
| <b>Chef pointeur</b>   | Désigne un pointeur   | Livre la marchandise                             | Après vérification du dossier et remise du BC                       | Instruction verbale + bon à délivrer                                 |
| <b>Client ou transitaire</b>   | S'adresse au chef de section Engins et/ou au chef de section Acconage         | Commander des moyens                             | Une fois les moyens d'enlèvement prêts                              | Bon de commande (du client)  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Le chef pointeur</b></li> <li>• <b>Le chef de section Engins</b></li> <li>• <b>Le chef section Acconage</b></li> </ul> | Désignent les moyens matériels<br>Désignent les moyens humains éventuellement | Charger sur moyen évacuation                     | Dès que le client est prêt  | Affectation des moyens humains et matériels                          |
| <b>Pointeur</b>  | Etablie le bon de sortie  | Sortir la marchandise                            | Une fois la marchandise charge et pesée                             | Bon de sortie<br>Bon de pesée  |
| <b>Chef du secteur commerciale</b>   | Relevé les superficies occuper<br>Fait établir les factures                   | Facturation taxe de dépôt et prestation de moyen | Après déchargement et livraison                                     | Calcul de la surface et du nombre du jour<br>Reference aux tarifs    |

Source : Etablie par nous-mêmes à l'aide des données collectées par des documents de l'EPB (mai 2022.)



➤ **Conditions et procédures de paiement :**

Après la finalisation des différentes procédures de déchargement de marchandise et avoir le contrôle sur l'ensemble des étapes du processus de distribution de marchandise, on va devoir citer les différentes conditions de paiement et c'est la dernière phase du processus. Avant l'exécution de toute prestation, un quitus est délivré au client par la direction des finances et de la Comptabilité (service Recouvrement). Pour l'affectation des postes à quai, ce quitus doit être présenté au président de la CPN. Toutes les structures prestataires de services sont à la disposition du client pour l'informer, si nécessaire, sur le coût d'une opération ou d'un service à commander. Le cahier des tarifs portuaires peut être retiré de la Direction Marketing ou de la Conférence de placement. Il est également consultable et téléchargeable à partir du site Internet de l'entreprise : [www.portdebejaia.dz](http://www.portdebejaia.dz).

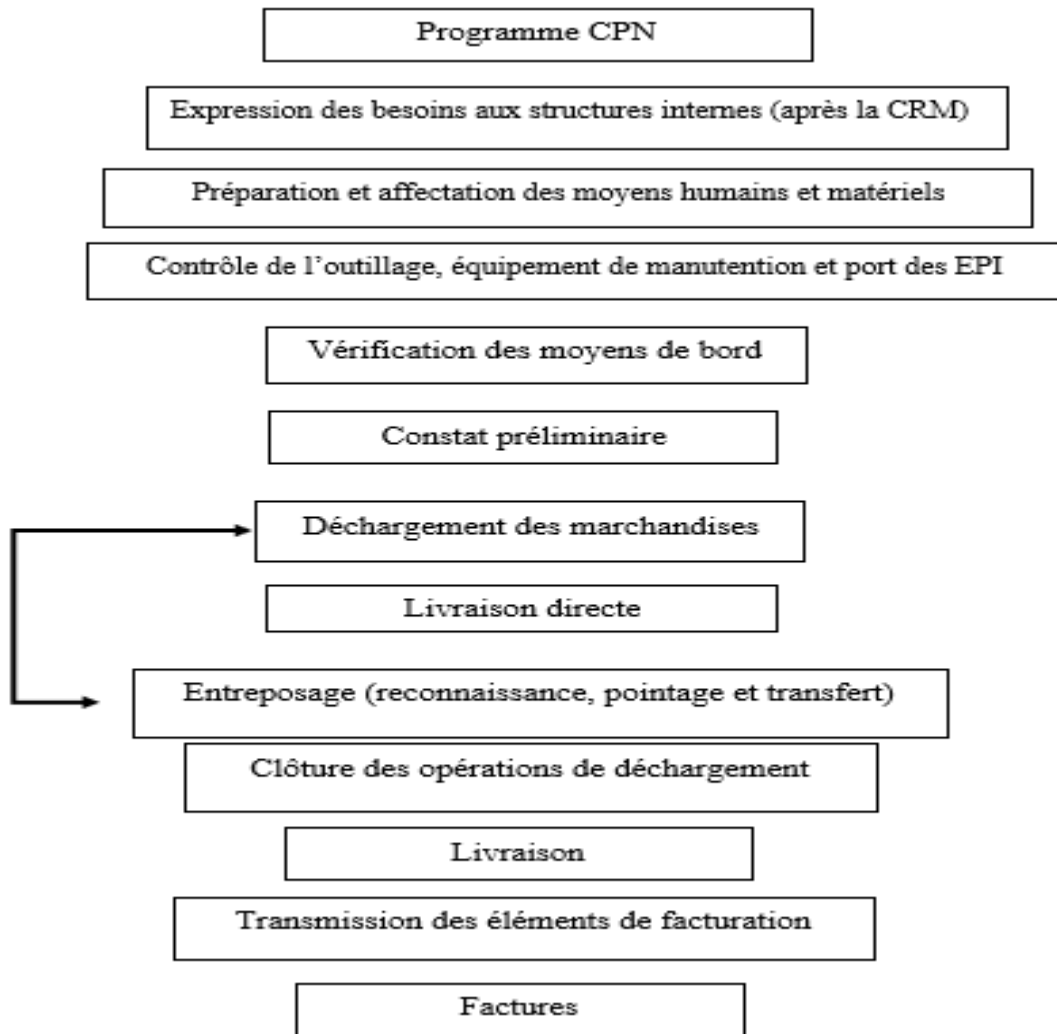
➤ **Les différentes factures établies à chaque fin d'opération :**

- La Direction Capitainerie établit les factures relatives au pilotage, à l'amarrage et au gardiennage
- La Direction Remorquage établit les factures relatives aux prestations de remorquage.
- La Direction Manutention et Acconage établit les factures relatives aux frais de débarquement des marchandises, aux extra-frais, à la location d'engins, au bâchage et au Planchon âge.
- La Direction du Domaine et du Développement établit les factures relatives aux différentes taxes parafiscales et aux divers services fournis aux navires.

La facture définitive relative aux diverses prestations fournies par le Port de Bejaia est délivrée 48 heures après la fin des opérations en trois (03) exemplaires. À la demande du client, d'autres exemplaires lui seront délivrés. Le délai de paiement est fixé à 30 jours à compter de la date de la réception des factures. Le règlement se fait par chèque déposé auprès de la Direction des Finances et de la Comptabilité ou bien par un ordre de virement.

Les réclamations découlant de la facturation sont recevables au niveau des directions prestataires de services ou du marketing.

Figure 19: Logigramme qui exprime le processus de l'importation au sein de l'EPB



Source : Document interne de l'EPB

**Tableau 5: description des étapes à l'import**

| <b>Entrant</b>   | <b>Etapes</b>  | <b>Sortants</b>   | <b>Responsables</b>   | <b>Support de réalisation</b>  |
|--|--|---|---|--|
| Situation des terres<br>-Rapports journaliers/shift<br>-Situation journalière (DC)<br>-situation du parc engins  | Expression des besoins aux structures internes (après la CRM)      | Registre affectation des moyens   | Chefs de section gestion des opérations navires   | Prise en charge des commandes client en CRM                              |
| -Commande d'embauche par poste à quai<br>-Bon de commande matérielle de manutention<br>-Bon de commande grues/engins<br>-Bon de commande pointeurs                                     | Préparation et affectation des moyens humains et matériels         | -Planning du travail (affectation des moyens)<br>-Situation en homme et matériel par navire<br>-liste d'accès aux navires | -Chefs d'embauche<br>-Chef de section équipement de manutention (Outillage/bâchage)<br>-Chefs de section (engins +grues)<br>-chef pointeurs | Planification et affectation des moyens humains                          |
| -Contrôle de l'outillage de manutention<br>- Contrôle des EPI<br>-Contrôle des EPI selon les produits à manipuler<br>-Contrôle du port des équipements de protection individuels (EPI) | Contrôle de l'outillage, équipement de manutention et port des EPI | -Gestion de l'outillage et équipements de manutention<br>- Rapport d'expertise par un organisme accrédité                 | Contremaitres<br>Chefs d'équipe gréage<br>Chef caristes<br>Chef grutiers  | Gestion de l'outillage et équipement de manutention                      |
| Utilisation des moyens navires   | Vérification des moyens de bord                                    | Utilisation des moyens navires  | Contremaitres   | Maitrise du produit fourni par le client                                 |
| Contrôle visuel des emballages   | Constat préliminaire   | Rapport d'avarie aux marchandises   | -Chefs pointeurs  | Prise en charge d'une avarie   |
| Manifeste bord<br>-Plan cargo<br>- Pointage des marchandises lors des opérations de manutention  | Déchargement des marchandises                                      | -bulletin des attentes<br>-fiche du témoin (homogène)<br>-fiche du témoin (divers)  | Chefs de quai<br>- Chefs pointeurs<br>- Contre maitres  | -Gestion du terminal à bois<br>- Gestion du divers<br>- Suivi traitement |

|   |   |  |   |   |
|---|---|--|---|---|
| - Contrôle des opérations aux navires   |   | -fiche du témoin vrac  |   | navire  |
| -Bon à délivrer<br>- Apurement du manifeste lors des livraisons aux clients<br>- Réserves prises à l'enlèvement                             | Livraison directe (Sous palan)                      | -Bon de sortie (sous palan)<br>-Bon de sortie terminal à bois<br>-Bulletin différentiel<br>-Bordereau de réserve<br>-Dossier pointage<br>-Dossier navire | -Chefs pointeurs<br>-Pointeurs                      | Pointage des marchandises aux navires et à la livraison |
| -Fiche témoin (homogène)<br>-Fiche témoin (divers)<br>-Contrôle des caractéristiques des marchandises                                       | Entreposage (reconnaissance, pointage et transfert) | -Fiche témoin (homogène)<br>-Fiche témoin (divers)<br>Réception/livraison marchandises « magasin cale »  | - Pointeurs<br>- Conducteurs d'engins<br>- Grutiers | Pointage des marchandises aux navires et à la livraison |
| -Contrôle visuel des emballages et ce, avant le début et durant les opérations<br>-Vérification des pièces contenues dans le dossier navire | Clôture des opérations de déchargement              | -Bulletin différentiel<br>Bordereau de réserve<br>-Rapport d'avarie aux marchandises   | Chefs de quai<br>Chefs pointeurs                    |   |
| -BC client (pointeur/ outillage débâchage,)<br>-Bon à délivrer<br>-Apurement du manifeste lors des livraisons aux clients                   | Livraison   | -Bon de sortie terminal à bois<br>-Bon de sortie des marchandises entreposées<br>-Bon de sortie terminal roulant   | -Chefs pointeurs<br>-Pointeurs                      | Pointage des marchandises aux navires et à la livraison |

Source : document interne de l'EPB

### **Section 03 : les maillons forts et les maillons faibles dans le processus de distribution au sein de l'EPB :**

Dans cette section, nous avons sélectionné l'ensemble des facteurs forts et les différentes faiblesses durant le traitement de la marchandise de son arrivée au quai jusqu'à sa livraison finale aux clients.

Comme chaque entreprise, l'entreprise portuaire de Bejaia a des différents facteurs de forces qui la pousse à être parmi les meilleures entreprises dans leur cycle d'activité, mais aussi d'un autre cote elle a quelques faiblesses qui lui coute à certain moment des pertes de temps pour la réalisation de ces différentes tâches quotidiennes et à atteindre ces différents objectifs.

Si pour cela, on va tenter de classifier les différentes opportunités et menaces sur les deux niveaux (niveau externe et niveau interne de l'entreprise).

#### **3.1 Les différentes forces de l'entreprise portuaire de Bejaia :**

##### **➤ Sur le contexte interne de l'organisation :**

- Maîtrise des processus manutention et acconage (professionnalisme et qualification du personnel) ;
- Utilisation d'un manifeste électronique (Manifeste électronique est disponible afin que les transporteurs routiers et les agents d'expédition puissent transmettre leurs données avant leur arrivée) ;
- Spécialisation des zones d'entrepôts par terminaux (bois, divers, rouliers, hangars) ;
- Formation continue du personnel ;
- Acquisition de nouveaux équipements ;
- Possibilité de travail 24H ;
- La bonne circulation de l'information entre les différentes directions ;
- L'optimisation des différents moyens techniques et outils technologiques pour assurer la réalisation de différentes tâches et opérations portuaires ;

##### **➤ Sur le contexte externe de l'organisation :**

- L'entreprise portuaire de Bejaia est classée parmi les meilleures entreprises sur le bassin méditerranéen, car elle vise toujours à satisfaire ces différents clients ;

- L'entreprise portuaire de Bejaia est l'une des premières entreprises certifiées pour sa qualité du travail et sa bonne exécution de ses différentes tâches tout en analysant la sécurité d'environnement durant l'exécution de ses opérations portuaires.

### **3.2 Les différentes faiblesses de l'entreprise portuaire de Bejaia :**

#### ➤ **Sur le contexte interne de l'entreprise :**

- Difficultés de circulation des camions dans les zones de manutention ;
- Encombrement dans les espaces des terminaux ;
- Saturations des espaces d'entreposage ;
- Lenteurs dans les différents prélèvements ;

#### ➤ **Sur le contexte des différents acteurs portuaires : (analyse des différents besoins des acteurs externes).**

##### Consignataire :

- Réductions des délais de séjours des navires en rade et en quai ;
- Disponibilités des moyens humains et matériels (équipe, grue + engins) ;
- Développer le mouvement de déchargement ;
- Disponibilités des aires de stockages (terre-pleins et hangars) ;

##### Transitaire :

- La disposition des moyens de manutention nécessaire lors des opérations de déchargement.
- Établir les différentes factures dans les délais convenus.

##### Clients :

- Traitement de la marchandise dans les meilleures conditions de temps et couts
- Préservations de l'état de marchandise.

### **Conclusion :**

La nécessité d'exprimer les différents intervenants dans la logistique portuaire, et de définir les différentes phases des traitements de la marchandise dans une entreprise portuaire a été notre but durant notre stage effectué dans l'EPB.

Nous avons consacré ce dernier chapitre pour bien expliquer les différentes méthodes et techniques du traitement de la marchandise de son arrivée au quai d'embarquement jusqu'à

sa livraison finale au client, et nous avons cité les différents intervenants qui interviennent dans chaque état de processus avec bien sûr l'EPB.

L'EPB a opté pour créer des différentes directions dans l'organisation, et a amélioré le système d'information dans le secteur portuaire, dans le but de contrôler et de coordonner ses directions pour achever les différentes missions avec une efficacité totale, sans oublier l'assurance de la sécurité totale de l'environnement et des travailleurs.

D'un autre côté, l'EPB a utilisé les différentes procédures qui expriment et qui définissent les missions des différents responsables pour clarifier le secteur d'activité de chacun d'eux. Car la clarification des différentes tâches pour les différents responsables sont des facteurs importants qui contribuent à améliorer l'efficacité d'exécution des opérations portuaires dans les meilleures conditions de délais et de coûts.

# **Conclusion générale**



## Conclusion générale

---

En guise de conclusion, nous avons constaté lors de la réalisation de ce travail que la logistique et la chaîne logistique deviennent aujourd'hui le sujet de tous les temps. Ceci grâce à l'importance qu'elles prennent de nos jours au sein des entreprises, quel que soit son statut (public ou privé, industrie ou entreprise commerciale, hôpitaux, etc.).

En effet, la logistique a été négligée par le passé et utilisée seulement dans le cadre militaire, pour le ravitaillement et le déplacement des troupes durant les guerres, ensuite utilisée juste pour parler transport. Bien que de nos jours ce raisonnement existe encore. Aujourd'hui, la logistique est loin d'être réduite à une simple fonction de transport, car elle constitue tout un ensemble de méthodes, fonctions et moyens mis en œuvre par une entreprise, en vue de mettre à disposition du client les biens et services attendus dans les meilleures conditions de coûts, de qualités et de délais.

Aujourd'hui, le monde évolue continuellement d'une façon accélérée. Les entreprises se trouvent face à une concurrence accrue, et des consommateurs de plus en plus exigeants. Pour que ces entreprises puissent arriver à maintenir leurs positions sur les marchés visés, elles doivent donc proposer des biens et services dans les meilleures conditions en termes de qualité, coût, et délai.

Le transport est un élément essentiel dans la chaîne logistique, il permet d'acheminer les marchandises de l'exportateur vers l'importateur. Les marchandises transportées par voie maritime doivent être traitées avec des différents organismes portuaires, et passer par des opérations et procédures afin qu'elles soient livrées aux clients.

L'EPB est l'une des entreprises portuaires qui a pour mission, d'élaborer les différents moyens humains et matériels pour assurer le déplacement des marchandises des clients, de leur point d'arrivée au port jusqu'à la livraison de la marchandise à son propriétaire.

Nous avons constaté lors de notre stage que l'EPB est l'une des entreprises les plus importantes de la chaîne logistique portuaire. Car elle assure les différentes opérations et procédures liées aux traitements des marchandises sur les détails les plus importants. De plus, l'entreprise portuaire garde toujours un œil sur l'assurance de l'environnement du travail, et des différentes équipes qui sont dans le secteur d'activité, cela a donné aux différents acteurs un rendement pour bien exécuter les différentes tâches avec précision.

Et pour que cette entreprise soit devenue l'un des organismes portuaires les plus importants, c'est grâce à l'amélioration continue des différentes directions, qui ont contribué à

## Conclusion générale

---

l'accomplissement des différentes missions avec succès. A cet égard, on peut citer d'autres facteurs importants qui ont rendu l'entreprise plus efficace qu'avant :

- ✓ L'application des différentes bases de la logistique a permis à l'entreprise de bien coordonner les différentes équipes de manœuvres ;
- ✓ La circulation de l'information entre les différentes directions, cela a joué un rôle important, car la réception de l'information au bon moment permet d'analyser et de gérer les différentes tâches dans les meilleures conditions.

Si pour cela, qu'on peut dire que la logistique est considérée comme un véritable outil d'amélioration de la performance, et permet de développer les entreprises portuaires d'une façon efficace. La logistique de nos jours est considérée comme étant l'un des facteurs clés de la réussite des entreprises, car elle permet à cette dernière de bien distinguer les différentes opportunités et éviter les différentes menaces sur le long terme. Et aussi permet à l'entreprise de bien gérer leur chaîne logistique et surtout de la maîtriser.

Sur un autre angle, on est dans un monde aux échanges internationaux des marchandises et service sont les éléments qui aide à améliorer le commerce des pays. Car la totalité des échanges des marchandises se base sur le secteur maritime, si pour cela qu'on peut constater le secteur maritime est plus dominant par rapport à d'autres secteurs.

Est à partir de là, on peut dire que les différentes entreprises portuaires ont été un facteur très important et qui a contribué au développement du secteur maritime.

On peut aussi constater que la compétitivité et la rentabilité d'une entreprise maritime sont liées à son système de veille technologique. Cela c'est grâce au système d'information mise en place, car l'information joue un rôle très important dans le développement des entreprises même dans les différents secteurs d'activité. Et au final, on peut dire que la logistique et l'information ont contribué à l'amélioration du fonctionnement des entreprises portuaires. Et cela a contribué aussi au développement du secteur maritime.

# **Bibliographie**

### Ouvrage :

- Droit économie et finances portuaire, Jean GROSDIDIER DE NATONS, page 4.
- Hadoum kamel. Thèse de Doctorat « L'espace portuaire algérien et perspectives : Problèmes et perspectives ». Université de Nantes, 1999, PP. 21-175
- La performance des ports algériens : Etude comparative par la méthode d'Analyse d'Enveloppement des Données (DEA) présente par Mr. CHACHOUA Fadloun
- M. Hassan Abid « Les besoins de formation en transport dans les pays de la méditerranée occidentale : cas des pays du Maghreb », Décembre 2009
- Mémoire : La logistique portuaire maritime étude de cas de traitement d'escale d'un navire par la BMT.
- Mémoire fin d'étude réalise par ALLAOUI.R et AZZOUG.F « Analyse de la logistique des conteneurs au sein de l'Entreprise portuaire de Bejaia prépare » page 18.
- MOHAMED CHRIF F. « L'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives », édition OPU, Alger, 2015.p74
- Oliona Hustache. L'impact du Lead Time sur la satisfaction client. Gestion et management. 2020.
- Revue de l'économie financière & des affaires volume 5/numéro 4. Décembre 2021.

### Site internet :

- [www.mecalux.fr](http://www.mecalux.fr) consulter le 26/03/2022
- <https://stringfixer.com/> consulter 03/2022
- [www.Cloudfront.net](http://www.Cloudfront.net) consulter 03/2022
- [www.glossaire-international.com](http://www.glossaire-international.com) consulter 04/2022
- [http://www.flambart.com/port\\_\(marine\).php](http://www.flambart.com/port_(marine).php) consulter 04/2022
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Generation-port.htm> consulter 04/2022
- [www.djendjen-port.com](http://www.djendjen-port.com) consulter 04/2022
- [www.arzewports.dz](http://www.arzewports.dz) consulter le 04/04/2022
- [Portdebejaia.dz /caractéristique-technique](http://Portdebejaia.dz/caractéristique-technique) consulter 05/2022

# **Table de matières**

## Table de matières

---

|  |    |
|--|----|
| Remerciement   |    |
| Dédicace .....   | 3  |
| Liste des figures .....  | 6  |
| Liste des tableaux .....   | 6  |
| Introduction générale.....   | 1  |
| Chapitre 1 : Approches définitionnelles et organisationnelles de la logistique portuaire et ses différents acteurs .....             | 4  |
| Introduction .....   | 4  |
| Section 01 : Concepts et définition liées à la logistique, objectif de la logistique et les différents types de la logistique :..... | 4  |
| 1.1. Définitions de quelque concepts liées à la logistique et ces composants.....  | 4  |
| 1.2. Les activistes et but de la logistique : .....  | 5  |
| 1.3. L'objectif de la logistique : .....   | 5  |
| 1.4. Les différents types de la logistique :.....  | 6  |
| Section 02 : Les différents composants de la chaine logistique portuaire : .....   | 8  |
| 2.1 Les acteurs de la chaine logistique portuaire : .....  | 8  |
| 1. Les armateurs : .....   | 8  |
| 2. Les chargeurs.....  | 8  |
| 3. Le transitaire.....   | 8  |
| 4. Les entreprises de manutention .....  | 9  |
| 5. Un commissionnaire de transport.....  | 10 |
| 6. Transporteur : .....  | 10 |
| 7. Le lamaneur :.....  | 10 |
| 8. Le shiphandler : .....  | 10 |
| 9. Un courtier maritime : .....  | 10 |
| 10. Un agent maritime :.....   | 11 |
| 11. Les entrepositaires :.....   | 11 |
| 2.2. Les services portuaires : .....   | 11 |

## Table de matières

---

|  |    |
|--|----|
| 1. Les services aux navires :.....   | 12 |
| 2. Les services administratifs :.....  | 12 |
| Section 03 : Approche définitionnelle et organisationnelle d'un port : .....         | 13 |
| 3.1. Définition d'un port :.....   | 13 |
| 3.2 Définition du port selon Jean GROSDIDIER DE MATONS :.....                        | 14 |
| 3.3 Les type de ports : .....  | 14 |
| 1. Classification selon leur nature :.....   | 14 |
| 2. Selon leur localisation :.....  | 15 |
| 3. Classification selon leur mode de gestion :.....                                  | 16 |
| 4. Classification selon leurs activités : .....                                      | 16 |
| 5. Classification selon leur génération : .....                                      | 18 |
| Conclusion :.....  | 19 |
| Chapitre 02 :La logistique portuaire dans les entreprises portuaire en Algérie ..... | 20 |
| Introduction :.....  | 20 |
| Section 01 : Les structures des organisations portuaires en Algérie :.....           | 20 |
| 1.1 Historique du secteur portuaire algérien :.....                                  | 21 |
| 1.2 Présentation des ports algériens :.....  | 22 |
| 1.3 Description de quelques ports d'Algérie :.....                                   | 23 |
| Section 02 : Evolution des systèmes portuaires en Algérie : .....                    | 30 |
| 2.1 Les différents reformat des ports algériens :.....                               | 32 |
| Section 03 : les forces et faiblesse des entreprises portuaires en Algérie : .....   | 33 |
| 3.1 Les différentes difficultés des ports en Algérie :.....                          | 33 |
| 1. Déséquilibre et insuffisance du trafic :.....                                     | 33 |
| 2. Infrastructure traditionnelle incompatible aux exigences actuelles : .....        | 33 |
| 3. Les problèmes de superstructures : .....  | 34 |
| 4. Manque de la spécialisation dans les ports : .....                                | 34 |

## Table de matières

---

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 5.  | Le manque de spécialisation des ports : .....  | 35 |
| 6.  | Le secteur est monopolisé par l'état : .....   | 35 |
| 7.  | Problèmes liés aux sous développements du transport ferroviaires : .....   | 35 |
| 3.2 | Les différentes attentes du développement des ports algériens : .....  | 36 |
| 1.  | Sur les niveaux des infrastructures : .....  | 36 |
| 2.  | Au niveau de la logistique maritime et l'optimisation de services : .....  | 36 |
| 3.  | Au niveau de la gouvernance : .....  | 37 |
|     | Conclusion : .....   | 37 |
|     | Chapitre 03 :Le traitement de la marchandise au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia<br>.....  | 39 |
|     | Introduction : .....   | 39 |
|     | Section 01 : Présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) : .....  | 39 |
| 1.1 | Zone géographique du port : .....  | 40 |
| 1.2 | Infrastructures du port : .....  | 40 |
| 1.3 | Les missions de l'EPB : .....  | 42 |
| 1.4 | Les services de l'entreprise portuaire de Bejaia : .....   | 43 |
| 1.5 | L'organisation des structures de l'entreprise portuaire de Bejaia : .....  | 44 |
|     | Section 02 : les différentes phases d'intervention de l'EPB à partir de quai d'embarquement<br>jusqu'à la livraison finale de la marchandise au client final ..... | 49 |
| 2.1 | 1 ère phase : procédures avant l'embarquement du navire : .....  | 49 |
| 2.2 | 2ème phase : l'arrive du navire au quai d'embarquement : .....   | 50 |
| 2.3 | 3ème phase : Les différentes procédures de chargement et déchargement des<br>marchandises : .....  | 52 |
| 2.4 | 4 ème phase : La livraison de la marchandise aux clients : .....   | 53 |
|     | Section 03 : les maillons forts et les maillons faibles dans le processus de distribution au sein<br>de l'EPB : .....  | 59 |
| 3.1 | Les différentes forces de l'entreprise portuaire de Bejaia : .....   | 59 |
| 3.2 | Les différentes faiblesses de l'entreprise portuaire de Bejaia : .....   | 60 |



## Table de matières

---

|                           |    |
|---------------------------|----|
| Conclusion :.....         | 60 |
| Conclusion générale ..... | 62 |
| Bibliographie             |    |
| Table de matières         |    |

## **Résumé**

L'objectif principal dans notre étude est de définir la fonction logistique, et le rôle qu'elle joue dans le passage portuaire de port de Bejaia.

Nous avons opté par une méthode descriptive et analytique à travers l'exploitation des différentes données de l'Entreprise Portuaire de Bejaia et un stage pratique durant lequel nous avons eu à discuter et à nous entretenir avec l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique.

Les principaux résultats révèlent que l'EPB figure parmi les premières en Algérie dans la productivité portuaire, cela démontre l'important effort effectué et les moyens humains, d'infrastructures, et de manutentions consacrées au niveau de son passage portuaire. L'intégration de la logistique à ce niveau-là est cruciale, car elle focus sur la meilleure utilisation de ses ressources durant tout le processus portuaire, en amont à l'accostage et le débarquement de navire jusqu'à l'arrivée de la marchandise au client final en aval.

**Mots clés :** logistique, processus portuaire, management portuaire, traitement de marchandise.

## **Abstract:**

The main objective in our study is to define the logistic function, and the role it plays in the port passage of Bejaia port.

We have opted by a descriptive and analytical method through the exploitation of the various data of the Harbour Company of Bejaia and a practical internship during which we had to discuss and to talk to all the actors of the logistic chain.

The main results reveal that the EPB is among the first in Algeria in port productivity, this demonstrates the significant effort made and the human resources, infrastructure, and handling dedicated to the level of its port crossing. The integration of logistics at this level is crucial, as it focuses on the best use of its resources throughout the port process, upstream to the berthing and disembarking of the ship until the arrival of the goods to the final customer downstream.

**Keywords :** Port logistics, port process, merchandise processing, port management