

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

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

Département des Sciences Commerciales

**Mémoire de fin de Cycle
Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales**

Option : Finance et Commerce International

Thème

**Etude de La politique de développement portuaire mise en œuvre par l'EPB
face à l'évolution du commerce extérieur en Algérie.**

Réalisé par :

- 1- CHELBI Yasmina
- 2- SELLAMI Halim

Encadreur : M^{me} BELAIDI Tinhinene

Membre du Jury

Président : M^r BENNACER. N
Examinateur : M^r LALILECHE. T
Encadreur : M^{me} BELAIDI. T

Promotion 2016-2017

Remerciements

Nous remercions **Dieu** de nous avoir accordé des connaissances, la force et la patience pour pouvoir mener ce travail.

Nous tenons à exprimer toute notre gratitude et notre profond respect à notre encadreur Mme **BELAIDI**. Pour avoir dirigé ce travail, pour ces orientations, ces encouragements, et sa disponibilité.

Notre encadreur au sein de l'EPB monsieur **MONCEF**, chargée d'étude commerciale de port pour ses orientations et son aide précieux.

Nous désirons également exprimer notre profonde gratitude à toute personne et surtout qui nous a aidées dans notre stage pratique à l'EPB.

Enfin, nous remercions tous ceux et toutes celles qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à ma chère maman, mon père, mon frère
et mes deux sœurs.

Je le dédie également à khali Mekhlouf qui m'a encouragé tout au
long de mes études supérieures.

Yasmina

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail :

A celle qui a su être toujours à mes côtés dans la joie et la peine. A la merveilleuse des mamans, à celle que j'aime et j'adore, ma maman, que dieu te garde pour nous.

A celui qui m'a toujours encouragé et qui a souvent été derrière moi pour que je puisse réussir dans mes études. A mon cher papa que j'adore, que dieu te garde pour nous.

A mes très chères sœurs et frères.

A toute ma famille et à mes amies.

A tous ceux qui m'ont aidé, encouragé, conseillé et tous ceux que j'aime.
A ma binôme Yasmina et toute sa famille.

Halim

Sommaire

Introduction générale.....	01
Chapitre I : Le transport maritime et le commerce extérieur.....	03
Section 01 : Généralité sur le transport maritime.....	03
Section02 : Le commerce extérieur dans le monde	12
Chapitre II : Le développement du transport maritime de marchandises en Algérie.....	26
Section01 : La présentation du commerce extérieur et du transport maritime en Algérie.....	26
Section 02 : Etude du cadre règlementaire et organisationnel du TM en Algérie.....	36
Chapitre III : Étude de la politique de développement portuaire mise par de l'EPB	51
Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil et évolution de trafic maritime au sein de l'EPB.....	51
Section02 : Etude de la politique de développement portuaire au sein de l'EPB.....	64
Conclusion générale.....	80
Bibliographie	
Liste des annexes	
Table des matières	

Liste des abréviations

- APN** : l'Assemblée Populaire Nationale
- BMT** : Bejaia Mediterranean Terminal
- CACI** : Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie
- CCI** : La Chambre du Commerce Internationale
- CCIO** : Chambre du Commerce et d'Industrie d'Oracie
- CE** : Commerce Extérieur
- CFR** : Cost and Freight
- CHEC**: China Harbour Engineering Company.
- CIF**: Cost, Insurance and Freight
- CIP**: Carriage and Insurance Paid
- CMA-CGM** : Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Générale Maritime
- CMTR** : Compagne Maritime pour Transporter les Remorques
- CNAN** : Compagnie National Algérienne de Navigation
- CNIS** : Centre National sur l'Information Statistique des Douanes
- CNUCED** : Conférence des Nation Unies pour le Droit Commercial International
- COTIF** : Convention relatives aux Transports Internationaux Ferroviaires
- CPE** : Conseil de la Participation de l'Etat
- CPN** : Conférence des Placements des Navires
- CPT**: Carriage Paid To
- CSCEC**: China State Construction Corporation
- CTMD** : Centre de Transit des Marchandises Dangereuses
- CUCM** : Compagne Universelle du Canal Maritime de Suez
- DAM** : Direction d'Audit et de Management
- DAP**: Delivered at Place
- DAT**: Delivered at Terminal
- DC**: Direction de Capitainerie
- DDD** : Direction des Domaines et de Développement
- DDP**: Delivered Duty Paid
- DFC** Direction des Finances et de Comptabilité
- DGAF** : Direction Générale Adjointe Fonctionnelles
- DGAO** : Direction Générale Adjointe Opérationnelle
- DL** : Direction de Logistique

- DMA** : Direction de Manutention et d'Acconage
- DPW** : Dubaï Ports World
- DR** : Direction de Remorquage
- DRH** : Direction des Ressources Humaines
- DSI** : Direction des Systèmes d'Information
- DTS** : Droit de Tirage Spécial
- DUAC** : Direction de l'Urbanisme de l'Architecture et de la Construction de la Wilaya de Bejaia
- DZLEP** : Direction des Zones Logistique Extra-Portuaires
- ENCATM** : Entreprise National de la Consignation dans le Transport Maritime
- ENMTV** : Entreprise Nationale Maritime de Transport des Voyageurs
- ENSM** : Ecole Nationale Supérieure Maritime
- EPB** : Entreprise Portuaire de Bejaia
- EPE** : Entreprise Publique Economique
- EPM** : Entreprise Portuaire de Mostaganem
- EVP**: Equivalent Vingt Pieds
- EXW**: Ex Works
- FAS**: Free Alongside Ship
- FCA**: Free Carrier
- FCE** : Forum des Chefs d'Entreprise
- FIATA** : Fédération Internationale des Associations de Transitaire et Assimilés
- FMI** : Fond Monétaire International
- FOB** : Free On Bord
- GEMA** : Générale maritime
- IBS** : Impôt sur les Biens et Services
- IDE** : Investissements Directs Etrangers
- IFRI** : Institut Français des Relations Internationales
- Incoterms**: International Commercial Terms
- ISO**: International Organisation for Standarization
- MSC**: Mediterranean Shipping Compagny
- MT**: Millions de Tonne
- NASCHO**: National Shipping Company.
- OCDE** : Organisation de Coopération et de Développement Economique
- OHSAS**: Occupational Health and Safety Assesment Series

- OMC** : Organisation Mondiale du Commerce
- ONP** : Office National des Ports
- PIB** : Produit Intérieur Brut
- PMA** : Pays Moins Avancés
- PNB** : Produit National Brut
- PPP** : Partenariat Public Privé
- PSA** : Port of Singapour Authority
- PVD** : Pays en Voie de Développement
- R&D** : Recherche et Développement
- RO-RO**: Roll-On / Roll-Of
- SNTM/HYDROC** : Société National de Transport Maritime /Hydrocarbures
- SONAMA** : Société Nationale de Manutention et d'Acconage
- SPA** : Société par Action
- TM** : Transport Maritime
- TMM** : Transport Maritime de Marchandises
- TP** : Travaux Public
- UE** : Union Européen
- UP**: Unité Payante
- USA**: United States of America
- **ZLEP**: Zone Logistique Extra Portuaire

Liste des tableaux, figures et graphes

➤ Tableaux

Tableau n° 01 : Evolution du trafic maritime international, diverses années (en millions de tonnes).....	19
Tableau n° 02 : La balance commerciale algérienne de 2006 à 2016.....	27
Tableau n° 03 : Les différents opérateurs économique (clients) de l'Algérie pour l'année 2016.....	28
Tableau n° 04 : Les principaux fournisseurs en 2016 (Valeurs en Millions de US Dollars).....	28
Tableau n° 05 : Les caractéristiques physiques de quelques ports algériens.....	36
Tableau n° 06 : La répartition des installations spécialisées de l'EPB.....	57
Tableau n°07 : Les équipements de port de Bejaia (matérielles).....	58
Tableau n°08 : Les équipements de remorquage de port de Bejaia.....	59
Tableau n°09 : Les capacités humaines en 2017.....	59
Tableau n°10 : Trafic global «hydrocarbures et hors hydrocarbures » 2006-2016. (Unité : 1000 tonne).....	60
Tableau n°11 : Trafic par mode de conditionnement 2006-2016. (Milliers de tonnes).....	61
Tableau n°12 : Trafic conteneurs par pays de provenance et de destination.....	62
Tableau n°13 : Trafic RO-RO 2006-2016 (Unité : Tonnes).....	63
Tableau n°14 : Evolution de nombre de navires.....	64
Tableau n°15 : La superficie de la zone logistique « IghilOuberouak ».....	66

➤ Figures

Figure n° 01 : La part des modes de transport de marchandises les plus utilisée sur le réseau international durant l'année 2014.....	31
Figure n°02 : Hiérarchie et dynamique des ports du Maghreb.....	33
Figure n° 03 : Système Portuaire Algérien, 1962-1971.....	37
Figure n° 04 : système portuaire algérien, 1971-1982.....	38
Figure n° 05 : Système portuaire algérien, 1982-1998.....	38

Figure n° 06 : Système portuaire actuel depuis 1998.....	39
Figure n°07 : L’organigramme général de l’entreprise portuaire de Bejaïa.....	54
Figure n°08 : Plan actuel de la zone logistique « IghilOuberouak ».....	67
Figure n°09 : Plan actuel de la zone logistique Extra Portuaire à « Tixter ».....	68
Figure n°10 : Plan actuel du port de Bejaia	76
Figure n°11 : Plan future du port de Bejaia	77
Figure n°12 : Plan projeté de la zone logistique Extra Portuaire « Tixter »	78

➤ **Graphes**

Graphe n°01 : Evolution du trafic maritime international.....	18
Graphe n°02 : Evolution du trafic maritime de marchandises en Algérie.....	32
Graphe n°03 : Trafic global «hydrocarbures et hors hydrocarbures » 2006-2016. (Unité : 1000 tonne).....	60
Graphe n°04 : Trafic conteneurs (2006 -2016).....	62
Graphe n°05 : Trafic RO-RO 2006-2016 (Unité : Tonnes).....	63

Introduction générale

De nos jours, l'un des sujets les plus débattus est celui de la mondialisation, ou, peu à peu, on assiste à la disparition des frontières entre pays et à la libéralisation des échanges internationaux entre les différentes nations. Grâce à l'ouverture économique et à la libéralisation des échanges des biens et services entre pays, le commerce international tend à évoluer de plus en plus.

Lors des échanges entre les différentes nations, l'opérateur économique qu'il soit importateur ou exportateur a recours à l'usage des moyens de transports à l'international qui sont considérés comme étant le lubrifiant de l'économie, et le moyen par lequel sont approvisionnées et expédiées les marchandises adéquatement d'un lieu à un autre.

Le transport maritime est un pilier de commerce international, et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. Il est notamment propulsé à la tête de tous les autres modes de transports, dont plus des trois quarts des échanges mondiales s'effectuent par TM. Le secteur maritime est donc, par nature, international et dynamique.

L'accroissement vertigineux de l'internationalisation accrue de l'évolution des approches de maritimisation de plus en plus, en terme de volume et de valeur s'est traduite par des échanges concernant les objectifs stratégiques, la gestion des bateaux, l'établissement des nouveaux registres ainsi que la modernisation des ports et l'évolution des technologies et les formations d'équipages mise en œuvre. Or, l'expansion très marquée du TM, grâce à la flexibilité du transport conteneurisé ainsi qu'à la capacité de massification. Le TM est, en effet, le serviteur du commerce extérieur, dont il est le mode de transport capable d'assurer à un coût attractif les échanges liés au commerce international.

L'Algérie, quant à elle, est considérée comme étant l'un des pays de la méditerranée ayant le plus d'opportunités pour le développement du commerce international, opportunités offertes justement par une position géographique stratégique qui se doit à sa proximité du continent européen, ainsi qu'à sa route maritime des plus fréquentes. De ce fait, le transport maritime joue l'un des rôles des plus importants dans le développement économiques du pays surtout que la plus part des transactions commerciales avec l'étranger s'effectues via les voies maritimes. Ce dernier a connu plusieurs révolutions et changements pour s'adapter au mieux au fil du temps à l'évolution des échanges commerciaux.

Néanmoins, le secteur maritime en Algérie, souffre de plusieurs difficultés qui entravent son développement intégré. Notamment, la majorité des ports algériens se datent de la colonisation, occupent une superficie réduite, comme ils se caractérisent par une lourdeur dans la gestion.

Ces dernières années, l'EPB s'est engagée dans une phase de modernisation des infrastructures portuaires, ainsi que l'élargissement en collaboration avec des partenaires étrangers.

Introduction générale

Ainsi l'objet de notre travail, porte sur l'essai d'étude de la politique de développement de l'Entreprise Portuaire de Bejaia. Pour cela, à travers cette recherche nous essaierons de répondre à la question suivante :

La politique portuaire algérienne en vigueur, arrive-t-elle à faire face aux exigences de l'évolution du commerce international ?

Pour mieux cerner la problématique, nous tenterons d'apporter des éclairages à certaines questions :

- Quelle politique de développement portuaire en Algérie en générale et à l'EPB en particulier ?
- Quelle est l'évolution du trafic maritime au sein de l'EPB ?
- Quelles peuvent être les causes des obstacles qu'a connus le secteur portuaire à Bejaia ?
- Quelles sont les perspectives au développement du secteur portuaire à Bejaia ?

Pour répondre à notre question principale, nous initialisons les hypothèses suivantes :

1. Une politique de développement et une modernisation des infrastructures de bases permettent d'adapter au mieux aux besoins du commerce extérieur du siècle présent.
2. Les présences d'obstacles ou de carences dans une politique de développement portuaire ne feront que ralentir l'activité commerciale de l'EPB.
3. L'Algérie a des perspectives de développement et d'extension du port de Bejaia afin d'améliorer sa situation et de pouvoir répondre aux normes internationales.

Dans le but de mener à bien notre travail de recherche, nous avons privilégié deux approches méthodologiques. Une recherche bibliographique sur divers ouvrages et documents en relation avec le thème, comme, nous avons réalisé le cadre théorique relatif à notre objet de recherche à travers un stage pratique au sein de l'Entreprise Portuaire de Bejaia d'un mois, là où nous avons réalisé une étude sur la politique portuaire de l'EPB.

En fonction de données disponibles, nous avons structuré notre travail en trois chapitres.

Le premier chapitre traitera des aspects théoriques du transport maritime dans le commerce extérieur, et le deuxième chapitre portera sur le secteur maritime algérien.

Le troisième chapitre présentera l'organisme d'accueil, comme il portera sur l'étude de cas, là où nous allons étudier la politique de développement portuaire de l'EPB.

Chapitre I

Le transport maritime et le commerce extérieur

Introduction

Le commerce international est l'ensemble des activités commerciales requises pour produire, expédier et vendre des biens et des services sur le marché international. C'est grâce à cela, les échanges internationaux se sont développés et ont pris de l'ampleur jour après jour. Des millions de produits sont commandés, vendus et acheminés par voie aérienne, maritime ou terrestre.

Le commerce maritime est étroitement dépendant du développement général des échanges commerciaux, mais sa place dans le commerce international et ses grands réseaux dépendent aussi de la politique économique des Etats. Alors que, le transport maritime est le vecteur essentiel de la nouvelle économie mondiale dont la multiplication des mouvements internationaux d'hommes et de marchandise et la transformation de la structure des échanges sont liés au progrès du transport. Ce dernier est organisé avec certaines règles et lois et avec des différents intervenants dans sa chaîne qui veillent à son bon déroulement¹.

Section 01 : Généralité sur le transport maritime

Le transport maritime est le moyen le plus utilisé en commerce international du fait que ce dernier permet de transporter n'importe quelle marchandise et permet une importante massification des flux.

1.1. Définition de transport maritime

Le transport maritime, consiste à déplacer des personnes ou des marchandises par voie maritime, il couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc..). À côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport des produits préalablement conditionnés, ce qui consiste la conteneurisation. Le transport maritime est organisé par certaines règles et lois, avec des différents intervenants dans sa chaîne qui veinent à son bon déroulement².

1.2.Évolution du transport maritime dans le monde

Le transport maritime international a connu, ces dernières décennies, des changements importants illustrés surtout par le transport de bout en bout (de port à port), qui inclus plusieurs modes de transport.

Le transport et le commerce maritime remonte aux activités des armateurs phéniciens, qui assuraient le transport des marchandises en Méditerranée sur leurs propres navires. Leurs méthodes furent adoptées par les marchands grecs et romains, puis appliquées par les puissances maritimes du Moyen Âge à nos jours.

¹ Ministère de l'Education National Eduscol : « Éducation au développement durable, Présentation générale du transport maritime », septembre 2007, p 01.

² EL KHALIFA Mhamed El Kamel : « Guide des transports internationaux des marchandises », Edition Dahleb, Alger, 1994, p 08.

Chapitre I : Le transport maritime et le commerce extérieur

Jusqu'au XIX^e siècle, les navires étaient propriété du marchand ou de la société commerciale, la messagerie maritime n'existait pas.

Le 5 janvier 1818, le trois-mâts carré américain James Monroe, de la Black Ball Line, quittait New York pour Liverpool, inaugurant un service régulier et fiable de messagerie maritime. Une politique de dessertes régulières et l'acceptation de cargaisons fractionnées allaient permettre à la Black Ball Line de révolutionner le transport maritime³.

Deux évolutions technologiques sont à l'origine des pratiques maritimes actuelles⁴ : l'utilisation de la vapeur comme force motrice (déjà expérimentée par Denis Papin au début du XVIII^e siècle sur un bateau à aubes) et l'emploi du fer dans la construction navale.

Parmi les progrès technologiques marquant le tournant du siècle, on compte la mise au point, par l'inventeur britannique Charles Parsons, de la turbine à vapeur compound (améliorant le principe de la turbine à réaction du Français Auguste Râteau), adaptée à l'usage maritime en 1897. En 1903, le *Wandal*, un vapeur naviguant sur la Volga, était propulsé par le premier moteur Diesel installé sur un navire. Le navire danois *Salandra* fut le premier vaisseau de haute mer à être équipé d'un tel moteur, en 1912. Après il y aura une invention des canaux qui sont des voies navigables construites pour servir de raccourci aux navires, et permet de gagner un temps considérable. Ces canaux ont connus un développement de 1880 à 1914, parmi ces canaux le canal de Panama ouvert 1914 est plus célèbre, celui-ci est conçu par Lesseps. Situé en Amérique centrale, il relie l'océan Pacifique à l'océan Atlantique. Le canal de Panama est devenu l'un des carrefours mondiaux majeurs du transbordement.⁵

La démonstration de l'ingénieur Linant de Bellefonds montre l'éventualité d'ouvrir un canal à travers l'isthme de Suez (bande désertique et plate). Les saint-simoniens inventent une société d'études pour le percement de cette voie maritime. Les disciples du noble de Saint-Simon envoient un émissaire, Ferdinand de Lesseps, qui avait été diplomate en Égypte dans les années 1830, se mortier alors d'amitié avec Saïd bacha qui est comme vice-roi d'Égypte en 1854, pour le percement, puis l'exécution des travaux et une tolérance pour 99 ans profit de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez (CUCM) en 1856⁶.

L'invention du conteneur maritime par l'Américain Malcom Mac Lean en 1956, rend compte que les autoroutes reliant les différents ports de la côte ouest, sont complètement saturées et à l'idée d'embarquer directement les remorques des camions sur des bateaux. Il vend son entreprise de transport routier et investit dans une Compagnie Maritime pour Transporter les Remorques (CMTR). D'où lui vient l'idée de retirer les châssis et de n'embarquer que la partie supérieure de la remorque, soit la boîte elle-même.

En moins d'une dizaine d'années, le système du conteneur se répand à travers le monde car il permet, une optimisation de l'espace à bord des navires, un gain de temps extraordinaire aux opérations de manutentions. Dès 1961, apparaissent la norme International Organisation

³ BAUCHET Pierre : « Transport international dans l'économie mondiale », Edition Economica, Paris, 2009, p 91.

⁴ EL KHALIFA, 1994, Op, Cite, p 102.

⁵ BLANCHETON Bertrand : « science économique », Édition Dunod, Paris, 2009, p54.

⁶ Ibid. p 56.

for Standardization (ISO), vingt pieds (6 m) et quarante pieds, (12 m) comme dimensions standard des conteneurs.

La société américaine Mac Lean, basée à Honolulu, inaugure, en 1956, d'après une expérience réussie de l'Armée américaine, un nouveau système de transport de marchandises le transport « conteneur », c'est-à-dire le transport des marchandises ni sous forme emballée selon la nature et la taille de l'objet (céréales en sacs, liquides en barils, etc...), mais pré-conditionnées dans des containers ou conteneurs, sortes de « cadres » métalliques, fermés, de taille standard. Le conteneur standard étant un EVP « Equivalent Vingt Pieds », ces conteneur, d'abord embarqués sur des cargos classiques modifiés, obligeront rapidement l'armateur maritime à concevoir des navires spécialement affectés à cette tâche, les ports conteneur qui embarquèrent en infrastructure⁷.

Le développement du conteneur est lié à celui des échanges internationaux par voie maritime, va rapidement présenter un certain nombre d'avantages :

- ✓ Moins d'avaries et casse ;
- ✓ Moins de pertes et de vols (n'étant pas visible, la marchandise ne suscite plus autant la tentation ;
- ✓ Une réduction des coûts par une amélioration de la productivité au chargement : les navires chargent et déchargent plus vite donc, passent moins de temps aux ports (un navire au port est un centre de coûts, et à la mer, un centre de recettes) ;
- ✓ Economies sur les emballages, le stockage... ;
- ✓ Rapidité de manutention et de transbordement⁸.

Les avantages du porte-conteneur vis-à-vis du cargo sont notoires, les rotations sont plus rapides, surtout dans les opérations à quai. En effet, le déchargement est facilité par la standardisation de l'emballage et il faut compter un ordre de quinze heures de chargement ou de déchargement pour un porte-conteneur, alors le cargo classique demandait une manutention de trois à quatre jours, ce qui entraîne un gain de productivité appréciable, par la simplification de la manutention des dépenses en personnel et en police d'assurance moins lourdes⁹.

1.3. Les caractéristiques du transport maritime

On distingue les quatre grandes tendances suivantes ¹⁰:

1.3.1. Le gigantisme : la taille des navires s'est considérablement accrue depuis vingt ans. Ce phénomène a affecté toutes les catégories de navire. A la différence de la jauge qui fait référence au volume, le port en lourd indique le poids maximal qu'un navire peut charger.

⁷ Art, LOUCHET André : « la revue maritime », 2009, p 01.

⁸ Conférence européenne des ministères des transports : « la sûreté de transport international de conteneurs », Édition OCDE, paris, 2005, p 19.

⁹ Art, LOUCHET André, Op, Cite, p 02.

¹⁰ KOULOURIS Michel : « relation maritime internationales », Édition efremer, France, 1973, p 120.

1.3.2. La spécialisation : Dès que le trafic d'un produit déterminé atteint un volume suffisant, peut justifier la construction de navire spécialement conçu pour son transport. Les premiers classés parmi les navires spécialisés, les pétroliers avec 35,4% du tonnage de la flotte mondiale, les minéraliers et vraquiers avec 33% et porte-conteneurs avec 6,7% du tonnage mondiale.

1.3.3. Polyvalence : En réaction à la spécialisation énorme des navires, un mouvement vers des navires à double ou triple spécialisation qui peuvent trouver un emploi sur les différents marchés et réaliser des voyages triangulaires pour réduire les coûts.

1.3.4. La conteneurisation : Le conteneur est un caisson métallique aujourd'hui standardisé (Norme ISO 1974). Il permet de limiter le vol (scellé), la détérioration de marchandises, les ruptures de charge (tout le caisson est déplacé par des portiques) et est adapté au transport multimodal (barge fluviale, train, camion ou porte-conteneur de plus petite taille). Il génère un gain de productivité et des économies sur de nombreux postes : assurances, emballage, manutention.

1.4. Les différents intervenants et le contrat de transport maritime

1.4.1. Les intervenants

Le transport maritime nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs (offre) et les chargeurs (demande).

1.4.1.1. L'armateur : Est la personne qui s'occupe à proprement parler du transport maritime. Qu'il soit propriétaire, exploitant ou simple affréteur, c'est-à-dire loueur d'un navire, son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par voie maritime. Pour maintenir à flot son entreprise il est en relation avec de nombreux autres intervenants ¹¹:

- les transitaires ou commissionnaires qui sont des intermédiaires, ou mandataires, entre les chargeurs et les transporteurs des marchandises ;
- les manutentionnaires qui effectuent les opérations portuaires ;
- les sociétés de remorquage, de pilotage ;
- les assureurs maritimes qui assurent le navire, la cargaison et qui assument la responsabilité en cas d'accident dans les ports où il n'est pas installé, l'armateur va confier toutes ces tâches à un agent maritime consignataire.

1.4.1.2. L'agent maritime (consignataire) : Est le représentant de l'armateur, il remplit les formalités administratives et s'occupe de tous les besoins d'un navire avant son arrivée et lors de son séjour en port (remorqueurs, pilote, réparations, relations avec l'administration

¹¹ BAUCHET Pierre : « Transport international dans l'économie mondiale », Edition Economica, Paris, 2009, p 330.

maritime, etc...), des besoins de l'équipage (relève, visite médicale, etc...) et de la gestion de la cargaison. La réglementation oblige les navires à avoir un agent désigné sur place¹².

1.4.1.3. Le commissionnaire de transport : Intermédiaire, professionnel qui organise de façon libre et autonome pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire la totalité ou une partie du transport. Il est responsable de ses fautes. Il met en place et coordonne le transport avec les sous-traitants de son choix, il est responsable des fautes de ses sous-traitants mais pas plus qu'eux. Il répond d'une obligation de résultats, il est présumé responsable et la charge de non responsabilité lui incombe. Il peut agir dans différents mode de transport, terre, air et mer¹³.

1.4.1.4. Le transitaire : Est un mandataire qui, lors du transport d'une marchandise, veille à ce que celle-ci soit envoyée du lieu de destination selon les conditions de vente. Son rôle est plus important :

-Il doit d'abord identifier à l'intention de son donneur d'ordre toutes les possibilités existantes et en faire une étude comparative, compte tenu des critères suivants : prix durée du voyage, fiabilité...

-Il se charge de l'acheminement de marchandises et du l'organisation du déroulement de transport.

-Il s'occupe de l'établissement des documents de transport requis et de respect de toute les prescriptions en matière de douane, respectivement de réglementation à l'importation et à l'exportation.

-Il règle également le fret au transporteur pour compte de son donneur et tous les frais y afférant.¹⁴

1.4.1.5. Le chargeur : Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissance. Son rôle consiste à ¹⁵ :

-Il doit se présenter à la date et lui convenu dans le contrat ;

-Il doit faire une déclaration pour la marchandise ;

- prospecter un navire ;

-déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.

1.4.1.6. Le courtier maritime : Le Shipbroker, en anglais, est un professionnel qui s'entremet entre deux entreprises, soit pour acheter/vendre un navire neuf (par exemple entre un armateur et un chantier) ou un navire d'occasion (entre deux armateurs), soit pour la location (l'affrètement) d'un navire entre celui qui a une marchandise à transporter et celui qui possède

¹²BAUCHET Pierre, 2009, Op, Cité, p 332.

¹³ DAMIEN Marie-Madeleine : « transport et logistique », Édition Dunod, France, 2001, p 425.

¹⁴ MARCQ Jean-Patrick : «risque et assurances transport et logistique », Édition l'argus, France, 2011, p 118.

¹⁵ Art : « le code maritime », N738, 2002.

le navire susceptible de répondre à cette demande. Il "rapproche" les parties, mais les aide aussi dans la négociation, dans la conclusion du contrat, et même dans la suite de l'exécution du contrat. En France, il existe une deuxième sorte de Courtier Maritime. Créé par Colbert, supprimé en 2003 pour des raisons de libre concurrence, le courtier maritime, interprète, conducteur de navires "conduit" les navires en douane, donc effectue les différentes formalités douanières et fiscales relatives à l'escale d'un navire étranger dans un port français. Il s'appelle à présent "conducteur en douanes de navires"¹⁶.

1.4.1.7. La douane : Est un service administratif chargé de contrôler les marchandises, qui transitent dans le port et tient les statistiques sur le commerce extérieur(CE), la douane vérifie les déclarations et l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent et assujetties¹⁷.

1.4.1.8. Le réceptionnaire : la remise de la marchandise par le transporteur est effectuée dans tous les cas contre signature par le réceptionnaire d'un bon de livraison. Alors le réceptionnaire a pour obligation de vérifier la conformité de la marchandise livrée au moment de la livraison avant de signer le bon de livraison. Toute anomalie concernant la livraison, doit être impérativement indiquée sur le bon de livraison, accompagné de la signature du contrôleur.

1.4.1.9. Le manutentionnaire (ou acconier) : Est la personne chargée de l'ensemble des opérations de charger et décharger des marchandises, des cales du navire à qui, par l'emploi d'une main-d'œuvre appelée « dockers » et des équipements de plus en plus modernes. Sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services et qui, seul, peut engager une action contre lui, bénéficie de cas exceptés (incendie, grève...etc.) et bénéficie d'une limitation légale fixe par décret et ne pouvant être dépassé que par rédaction d'une déclaration de valeur¹⁸.

1.4.2. Le contrat de transport maritime

Le transport de marchandises par voie maritime est un contrat par lequel un chargeur (expéditeur ou auxiliaire) confie à un transporteur maritime une marchandise à transporter, contre rémunération d'un prix de transport appelé « fret » Suit à ces contrats, le domaine maritime prend des décisions sont nommée comme suit¹⁹ :

1.4.2.1. Les incoterms maritimes

Les incoterms maritimes sont des codes de référence élaborés, par la chambre du commerce internationale (CCI) en 1936, et font l'objet de révisions régulières. Les incoterms maritimes visent à fournir une série de règles internationale pour l'interprétation des termes

¹⁶ BAUCHET Pierre : « Transport international dans l'économie mondiale », Edition Economica, Paris, 2009, p 328.

¹⁷ DAMIEN Marie-Madeleine, 2001, op-cite, p175.

¹⁸ BELOTTI Jean : «transport international de marchandises », Édition Vuibert, 5eme Édition, France, 2015, p 278.

¹⁹ Art 738 du CMA, p 41.

commerciaux les plus utilisés en commerce international. Ils définissent avec précision les obligations du vendeur et de l'acheteur dans le cadre de vente internationale²⁰.

Les 11 incoterms les plus utilisés en transport maritime, se présentent comme suit :

- EXW (EX WORKS= lieu convenu) : type de vente au départ.
- FCA : franco-transporteur. Le pré-acheminement et les formalités douanières export sont compris. La marchandise est considérée livrée quand elle est mise à la disposition du transporteur mais dédouanée à l'export.
- FAS : idem. Le vendeur supporte tous les frais, jusqu'à ce que la marchandise soit le long du bateau et dédouanée à l'export.
- FOB : la différence avec FAS est que les obligations s'arrêtent, quand la marchandise passe le bastingage du bateau (elle est alors considérée comme livrée).
- CFR : coût et fret. Le vendeur acquitte tous les frais jusqu'au port de destination (NY). Par contre les risques encourus par la marchandise après la livraison au transporteur principal sont encourus par l'acheteur.
- CIF : idem que CFR mais l'assurance est comprise.
- CPT : idem que CFR mais pour les autres modes de transport.
- CIP : idem que CIF mais pour les autres modes de transport.
- DDP : la différence avec le précédent est que tout est payé (obligation maximale). C'est le seul incoterm qui comprend le dédouanement et les formalités douanières. Remarque : le déchargement n'est jamais compris (payé par l'acheteur).
- DAT : rendu au terminal,
- DAP : rendu au lieu convenu.

1.4.2.2. Le connaissance (bill of lading)

Le document essentiel est le connaissance maritime, issu du texte de base de Bruxelles 1924. C'est un titre représentatif de la marchandise. Par ce document, le capitaine reconnaît qu'il a reçu des marchandises à bord et qu'il s'engage à les remettre en bon état au lieu de destination «sauf périls ou accidents en mer »²¹. Il matérialise le contrat de transport établi entre un « chargeur » qui peut être l'exportateur ou l'importateur, lequel a souvent mandaté un transitaire, et la compagnie maritime représentée en général par son agent.

L'élément qui matérialise le contrat de transport est le connaissance ou B/L délivré en quatre exemplaires :

- ✓ Un exemplaire destiné au commandant en chef du navire ;
- ✓ Un exemplaire destiné à l'agent consignataire ;
- ✓ Un exemplaire destiné au Shipper ;
- ✓ Un exemplaire destiné au réceptionnaire.

²⁰ BELOTTI Jean, 2015, op-cite, p 94.

²¹DAMIEN Marie-Madeleine : « transport et logistique », Édition Dunod, France, 2001, p 115.

A. Les types de connaissance : trois types de connaissance distinguent les modes de cession des droits sur la marchandise²².

- **Le connaissance à personne dénommée :** L'échange se fait par endossement (c'est le plus courant). Il n'est pas négociable et il ne peut être cédé que selon les modalités du code civil.
- **Le connaissance à ordre :** L'échange se fait par donation (remise), selon les modes du droit commercial dans le cas des mention « non négociable » ou « non transférable » seul la personne dont, le nom est inscrit sur le connaissance sera bénéficiaire de la marchandises.
- **Connaissance au porteur (blankendorsed) :** Il se transmet de main à main, le dernier porteur ayant droit à la marchandise.

B- Les formes du connaissance : Il existe plusieurs formes, on distinguant essentiellement²³ :

- **Le connaissance maritime :** C'est un document de port au port, la compagnie maritime ou le capitaine du navire, prend en charge le transport du port de départ jusqu'à celui de l'arrivée.
- **Le connaissance multimodal :** Emis pour le transport multimodal dont la partie principale est maritime.
- **le connaissance FIATA :** (Fédération Internationale des Auxiliaires Transitaire Assimilés) : Est un connaissance émis par le transitaire, est négociable. Il couvre le transport combiné ou multimodal.

1.4.2.3. La tarification

Les tarifs « conférences » établis par les groupements privés d'armateur, s'appliquent aux lignes régulières. Ils fixent les taux de fret minimaux auxquels il est possible d'appliquer des rabais. Ces tarifs ne dépendent pas systématiquement de règle commun, mais les principes des tarifications sont commun, en distingue trois²⁴ :

- **La tarification du fret de base :** Pour les expéditions classiques (caisses, fûts, etc.), le fret et généralement établi à l'unité payante (UP).
- **La tarification des conteneurs :** Dans la plupart des cas la tarification soit la même que pour le fret de base conventionnel (à la tonne ou au mètre cube et en fonction de la classe de la marchandise), il existe une tarification dite « à la boite », qui est indépendante de la marchandise chargée.
- **Les correctifs et ristournes :** En ce qui concerne les correctifs, il s'agit de surtaxes permanent et d'ajustement occasionnels.

²² BELOTTI Jean : «transport international de marchandises », Édition Vuibert, 5eme Édition, France, 2015, p 273.

²³www.mompelie.fr.ladocumentation

²⁴BELOTTI Jean, Op, Cite, p 275.

1.4.2.4. L'affrètement maritime

L'affrètement maritime est un louage de tout ou partie d'un navire en vue de son exploitation dans le milieu marin. Ce type de contrats fait intervenir un fréteur et un affréteur. Le fréteur celui qui fournit le navire, c'est-à-dire l'armateur. L'affréteur est celui qui utilise le navire²⁵.

L'affrètement est le prix à payer pour l'usage du navire, ce contrat d'affrètement a donné naissance à trois différents types d'affrètement :

- **Affrètement au voyage** : Il convient pour l'accomplissement d'un ou de plusieurs voyages des marchandises d'un point à un autre. Le fret est payé, soit à la tonne soit au forfait.
- **Affrètement à temps** : Il consiste à mettre à la disposition d'un affréteur, un navire pour un temps défini en lui transférant la gestion commerciale (approvisionnement des machines, dépense d'escale et de port), et de garder la gestion nautique (l'équipage du navire, assurance du navire, l'entretien du navire, le paiement de l'équipage) et la gestion des techniques, qui consiste à maintenir le navire en bon état de navigabilité.
- **Affrètement en coque nue** : Met à la disposition de l'affréteur un navire en bon état de navigabilité, sans armement, en lui transférant la gestion commerciale et la gestion nautique.

1.5. Les risques liés au transport maritime : Les risques liés au TM sont divers, et se présentent comme suit :

1.5.1 .Avaries particulières

Les avaries particulières sont les dommages ou les pertes qui se produisent au cours du transport. Concrètement elles se traduisent par la destruction ou la détérioration partielle ou totale des marchandises. Selon le mode de transport les avaries peuvent survenir :

A. Au cours du transport : Cette avarie peut provenir, soit, d'événement dit « majeur » frappant à la fois le moyen de transport et son chargement (naufrage, incendie, accident etc...) soit, d'accident affectant uniquement la marchandise (mouillure par eau de mer ou par pluie, casse ou perte de quantité due au désarrimage, détérioration résultant de l'humidité des cales, vol etc...)²⁶.

B. Au niveau du port : Parmi les risques qui peuvent survenir au niveau du port on distingue les risques liés à la nature de la marchandise (accélération et décélération rapides lors du chargement ou de déchargement), risques d'incendie qui peuvent se développer selon les causes et la nature des matières²⁷.

²⁵ BELOTTI Jean, 2015, Op, Cite, p 280.

²⁶ MARCQ Jean-Patrick : « Risques et assurances transport et logistique », Edition l'argus, 2011, p 50.

²⁷ GIRINE Michel, MACAMA Emina : « pollution chimique accidentelles de transport maritime », Edition Quae, France, 2007, p 122.

1.5.2. Avaries communes

L'acte d'avarie commune peut être défini comme étant la dépense extraordinaire ou le sacrifice fait internationalement par le capitaine du navire pour le salut commun (navire et cargaison) en vue de préserver d'un péril les propriétés engagées dans l'aventure maritime. En plus, il est nécessaire que les mesures prises aboutissent à un résultat utile²⁸. A l'arrivée de navire au port, un expert est nommé dispacheur établit une dispache des admissions d'avarie commune au profit du navire endommagé et de la cargaison sacrifiée²⁹.

Les causes de déclaration d'avarie commune sont diverses. On ne citera que les plus fréquentes telles qu'échouement et l'incendie.

- L'échouement : il devra payer la rémunération pour cette assistance, dont le montant est souvent fort onéreux. celui-ci est reparti entre le navire et la cargaison des valeurs saines.
- L'incendie : qui peut affecter aussi bien la cargaison que le navire, se rattache à la catégorie juridique des avaries particulières. cependant, si les mesures prises en vue de circonscrire l'incendie provoquent d'autres avaries communes (cargaison saccagée ou encore polluée par les eaux d'extinction).

1.5.3. Risques exceptionnels

Il s'agit des risques particuliers et même soudain, comme par des conflits politique et sociaux, et qui peuvent interrompre l'activité de la fonction des transactions, comme les risque de guerre civile, terrorisme, conflit du travail qui se traduit par des malentendus, des sabotages...etc. Tout ça implique des pertes immenses pour la marchandise qui peuvent même introduire des conséquences financières lourdes à supporter pour le propriétaire.

Le TM reste encore plus longtemps en tête de tous les transports, malgré, ces risques qui sont moindres, insignifiant compte tenu de ces bénéfices.

Section 02 : Le commerce extérieur dans le monde

Le commerce international peut donc être défini comme l'ensemble de transactions commerciales entre les différentes nations du monde. Il s'agit ici d'un aspect plus dynamique dans ce sens que tout ce qui est produit quelque part est vendu et consommé ailleurs³⁰.

A travers cette section, nous essaierons de présenter l'évolution ainsi que les déterminants du commerce extérieur, et la géographie des échanges internationaux par voie maritime.

²⁸ MONTAS Arnaud : « droit maritime », Edition Vuibert, France, 2012, p 131.

²⁹ CHEVALIER Denis, DUPHIL François : « Transporter à l'international », Edition Foucher, Vanves, 2009, p 96.

³⁰ BENNISSAD.H : « la réforme économique », Edition OPU Alger, 1992, p 56.

2.1. Evolution du commerce extérieur

L'histoire du commerce international est marquée par l'alternance de phases d'expansions et de contractions.

2.1.1. L'échange avant le 18^{ème} siècle

L'antiquité et le moyen âge présentent des ères de prospérité commerciales remarquable comme à Athènes au 5^{ème} siècle avant J-C, sous l'empire Romain au 2^{ème} siècle après J-C, ou dans les grandes cités de l'Italie du Nord à partir du 13^{ème} siècle. Ces dernières donnèrent naissance aux premiers échanges commerciaux modernes fondés sur l'assurance, la comptabilité en partie double et les lettres de changes pour des paiements transférés à longue distance³¹.

Jusqu'au 16^{ème} siècle, le monde est demeuré relativement cloisonné en divers espaces culturels. Des relations de longues distances ont pu s'établir entre ces mondes à travers des voies maritimes transocéaniques, mais les échanges d'hommes, de biens ou d'idées étaient trop faibles et exceptionnels pour rendre ces mondes véritablement interdépendants et intégrés.

Au 16^{ème} siècle qui est celui des grandes découvertes se sont développé des courants commerciaux intenses, le volume du commerce ait été multiplié par deux ou trois³².

2.1.2. L'échange après le 18^{ème} siècle

Les échanges après le 18^{ème} siècle sont marqués par plusieurs périodes qui se présentent comme suit :

2.1.2.1. La période allant de 1800 jusqu'au 1945 :

Au cours de 18^{ème} siècle, la révolution agricole et la révolution industrielle qui s'ensuivit en Grande Bretagne ont généré pour la première fois dans l'histoire une « croissance économique moderne »³³.

L'accélération décisive des échanges internationaux débute à partir de 1850 et coïncide avec l'avènement de la production de masse en Angleterre et en France. Le volume du commerce mondial a été multiplié par 25 au cours du siècle, soit au rythme de 3,3 par an. La croissance des exportations mondiales a été deux fois plus rapide que la production globale, et, virtuellement dans tous les pays de 1870 à 1913. Le rapport exportations-hors service-sur PIB mondial est passé de 1 en 1820 à 4,6 en 1870 et 7,9 en 1913³⁴. A partir de l'année 1913 à 1918, le commerce extérieur est stable 40%, en 1920 il atteint plus de 60%, mais la hausse n'a pas duré longtemps à cause des crises en 1921 et 1929. La crise de 1921 a engendré une

³¹ A.M.Luvambano : « L'organisation Mondiale de commerce et de transport maritime », centre CMDT, université Aix Marseille, promotion 2000, p 05.

³² MARTINI Huber, LEGRAND Ghislaine : « Commerce international », Edition Dunod, Paris, 2013, p 06.

³³ IFRI : « Le commerce mondial au 21^{ème} siècle », 2002, p 26.

³⁴ BIZOLON Pierre : «L'organisation économique du monde», Edition Casteilla, 1996, p 104.

baisse de commerce mondial de plus de 60% à 42%. Tandis que, entre 1929-1932 le commerce international a connu une augmentation considérable atteint de 20% à 60%³⁵.

2.1.2.2. La période allant de 1945 jusqu'en 1990 :

Après 1945, les échanges internationaux vont connaître un dynamisme et un essor considérable. La division du monde en deux blocs (à cause de la guerre froide) va restructurer l'orientation géographique des échanges : elle subordonne des relations économiques internationales à l'exercice d'un ordre politique supérieur reposant sur l'opposition idéologique entre les blocs de l'ouest et de l'est. Dans cette perspective, les différents échanges commerciaux entre les pays développés sont équilibrés au nom d'intérêts géostratégiques.

Pendant les trente années qui ont suivi la guerre, le commerce international a connu une expansion rapide (environ 8% par an en volume).

Le commerce mondial s'accroît à un rythme beaucoup plus rapide que les productions. En valeur, les exportations mondiales ont franchi pour la première fois la barre des 4000 milliards en 1994.

2.1.2.3. La période allant de 1990 à nos jours :

Le commerce mondial s'accroît à un rythme plus rapide que les productions malgré les obstacles rencontrés comme la hausse des prix du pétrole, telle est la principale conclusion qui se dégage des chiffres publiés le 28 mars 1994 à Genève par l'O.M.C dans son premier rapport annuel sur l'évolution des échanges internationaux³⁶.

Le commerce mondial a connu une solide progression en 1995 avec une hausse en volume de 8% des exportations, soient 19% de plus par rapport à l'année 1994.

D'après les statistiques de l'O.M.C, «le volume du commerce mondial devrait augmenter de 8,5% d'ici la fin 2004, malgré la flambée des prix du pétrole, ce qui représente une nette amélioration par rapport à l'année 2003 ». Bien que la hausse du prix du pétrole et d'autres produits de base risque de freiner la croissance du commerce et de la production mondiale en 2005³⁷.

La crise financière de 2008, déclenchée par la crise des prêts hypothécaires à risque aux États Unis, a entraîné une récession mondiale entre 2008 et 2011. Après le marasme de 2009 (-13,6 %) et parallèlement à la reprise de l'économie mondiale, le volume du commerce des marchandises a rebondi, et selon les estimations de la CNUCED, a progressé à un taux vigoureux de 16,2 % en 2010³⁸. Les crises de la dette et les tensions géopolitiques se sont intensifiées en 2014, entraînant un fort ralentissement du commerce mondial ces dernières années. En valeur, le commerce mondial des marchandises a enregistré une croissance

³⁵ FREDERIC : « Commerce International », France, Paris, seuil 1996, p 09.

³⁶ Ibid. 1996, p 10, 11,12.

³⁷ Revue Economica, article « statistique de l'O.M.C » édité le 25/10/2004.

³⁸ CNUCED : « Etude sur les transports maritimes », 2011, p 05.

moyenne de seulement 1% par an entre 2012 et 2014³⁹. Ces dernières années ont été marquées par une croissance faible mais toujours positive du commerce des marchandises.

2.2. Les déterminants du commerce international⁴⁰

Le commerce international regroupe l'ensemble des transactions entre agents résidents sur des territoires économiques différents, il en effet, de satisfaire des besoins non disponibles sur le territoire national, ou dont la qualité et le coût sont différents à ceux des biens qu'on trouve sur le territoire national, permettant ainsi une plus grande variété des biens et des services.

L'ouverture à l'échange se traduit par un processus de spécialisation et par conséquent de différenciation au sein des économies en termes de la technologie, le stock de capital et la force de travail.

Les spécialisations et les avantages comparatifs évoluent très lentement à travers le temps. La spécialisation est de consolider une situation plus au moins ancienne, lentement, historiquement dessinée.

Echange international c'est que les pays concernés sont proches économiquement et ont des structures de demande comparables. La convergence économique des nations joue donc un rôle essentiel dans l'intensité du commerce mondial.

2.2.1. Les déterminants macroéconomiques du commerce international

Le commerce international est prévisible à partir des caractéristiques des pays : l'état de la technologie dans chacun des pays, leurs dotations de facteurs, leur taille ainsi que la distance qui les sépare déterminent leurs échanges.

2.2.1.1. Les différences de techniques de production : (*Ricardo 1817*) Smith a montré que les nations commerçaient entre elles pour bénéficier de leurs avantages absolus respectifs en termes de coût de production. Ricardo a affiné l'analyse en démontrant qu'il n'est pas nécessaire de posséder un avantage absolu pour commercer. En raison du principe de l'avantage comparatif, il est toujours bénéfique d'échanger. En se spécialisant dans ce que l'on sait faire de mieux, on produit davantage d'un bien que l'on peut échanger contre un autre bien à un prix plus faible que si l'on avait dû le produire par soi-même.

2.2.1.2. Les différences de dotation de facteurs de production : (*Heckscher 1919, Ohlin 1933, Samuelson 1949*) Les différences de coûts relatifs et donc de prix relatifs peuvent également résulter de l'abondance ou de la rareté relative des facteurs de production. Les industries ont des intensités factorielles différentes. Les pays mieux dotés dans un facteur seront avantagés dans les produits qui incorporent plus intensivement ce facteur car celui-ci sera relativement bon marché.

2.2.1.3. La taille des marchés : (*Smith 1776, Linder 1961*) L'existence de rendements croissants résulte essentiellement de la division du travail. Smith a montré que la division des tâches entre individus et leurs interdépendances au sein d'une firme ou entre firmes au sein

³⁹ OMC : « Statistiques du commerce international », 2015, p 15.

⁴⁰ IFRI : « Le commerce mondial au 21ème siècle », 2002, p 39-47.

d'une nation accroît l'efficacité productive. Elle constitue le moteur de la croissance des économies mais elle est limitée par l'étendue du marché. L'ouverture au commerce international, revient à élargir le marché pour chaque produit et donc à stimuler la division du travail, ce qui élève la productivité et la croissance.

2.2.1.4. La gravitation : (Taille des pays et distance *Tinbergen 1962*) Selon la théorie gravitationnelle, l'intensité des échanges entre deux pays dépend essentiellement de deux facteurs. D'une part, la taille relative des pays (PNB du pays exportateur et PNB du pays importateur), et donc de la demande réciproque. Plus la taille des pays est semblable plus le volume d'échange sera élevé en présence de biens différenciés produits avec économie d'échelle. En effet, l'essentiel du commerce mondial s'effectue entre des pays semblables, alors que les échanges entre pays inégaux sont peu importants.

D'autre part, la distance qui les sépare. L'effet frontière capte toutes les barrières aux échanges qui existent entre deux pays. Les échanges internationaux sont donc relativement plus intenses entre pays voisins, semblables, et riches qu'entre pays distants, inégaux et pauvres.

2.2.2. Les déterminants microéconomiques du commerce international

Le commerce international n'est pas prévisible uniquement à partir des caractéristiques des pays. Les rendements croissants, les politiques publiques et les comportements des firmes en termes d'innovation, de délocalisation des activités productives, de stratégie de marché et de différenciation des produits jouent un rôle actif dans l'évolution du volume et de la composition des échanges.

2.2.2.1. Les effets permanents des chocs : (*Krugman (1987)*) La productivité augmente plus vite dans la production des biens dans lesquels le pays s'est spécialisé. Certaines marchandises sont produites dorénavant dans un pays et les autres dans le pays étranger. Mais du fait même de ces effets d'apprentissage, des chocs temporaires peuvent permettre des gains de productivités telles qu'après la dissipation de ces perturbations, le pays ne revient pas à sa structure de production et de spécialisation naturelle.

2.2.2.2. Les différences dans les conditions initiales de production : (*Krugman et Obstfeld 1992*) Un pays qui historiquement produit un bien en masse, continuera à le produire en masse et ceci, en dépit de l'émergence de pays concurrents pouvant produire potentiellement ce même bien à moindre coût.

2.2.2.3. Patrimoine technologique et activité de R&D : (*Grossman et Helpman 1991*) Si l'on considère deux pays ayant le même stock de capital de connaissances et des aptitudes similaires au départ, ils peuvent après ouverture conserver des activités de R&D s'ils allouent leurs ressources de façon semblable à long terme. Ils parviennent alors à un taux d'innovation identique.

2.2.2.4. Les effets d'agglomération : (*Krugman 1991*) Le trait le plus marquant de la géographie des activités économiques est en effet leur concentration sur de petits territoires. Krugman (1991) a élaboré un modèle pour expliquer la formation d'une activité industrielle au Nord-Est des Etats-Unis. L'industrie se concentre car les firmes ont intérêt à être proche les unes des autres. Chacune d'elles bénéficie d'économies d'agglomération, c'est à dire de gains de productivité dans la fabrication résultant de la proximité géographique avec les autres firmes.

2.2.2.5. L'innovation : (*Schumpeter 1934, Posner 1961*), Un pays, quelles que soient ses dotations factorielles, peut devenir exportateur de produits manufacturés lorsque ses entrepreneurs créent des procédés et/ou des produits nouveaux. L'innovation microéconomique des entreprises confère une avance technologique et donc une position de monopole d'exportation pour les produits du secteur. Des pays à dotations relatives factorielles.

2.2.2.6. Le cycle de vie de produit : (*Vernon 1966*) Les innovations de produits se réalisent le plus souvent au sein de vastes et riches marchés tel qu'il en existe dans les pays du Nord et notamment aux Etats-Unis. Les produits, les branches et les industries suivent un cycle biologique. Au fur et à mesure que le marché mûrit, leur fabrication est abandonnée par les pays innovateurs.

2.2.3. La différenciation des produits

Les produits échangés internationalement peuvent être répartis en trois groupes : Ceux échangés sur des marchés organisés. Ce sont essentiellement les biens primaires (pétrole, café), ceux qui, bien que non échangés sur des marchés organisés, possèdent des « prix de référence » (les produits chimiques ont des prix de référence que l'on trouve dans des magazines professionnels), et Les biens différenciés (Le secteur de la chaussure, dont il existe de nombreux modèles et marques qui constituent autant de marchés distincts).

2.2.3.1. Le commerce de variété : (*Chamberlin 1933, Dixit, Stiglitz, Krugman 1979*) De nombreuses industries se caractérisent par une situation de monopole de chaque firme sur une variété différenciée par des attributs mineurs et subjectifs, pour répondre soit à la demande de variété des consommateurs ou à la diversité personnelle de leurs goûts. De nouveaux concurrents peuvent entrer librement sur le marché à condition de mettre au point une nouvelle variété et d'en supporter le coût fixe de mise au point.

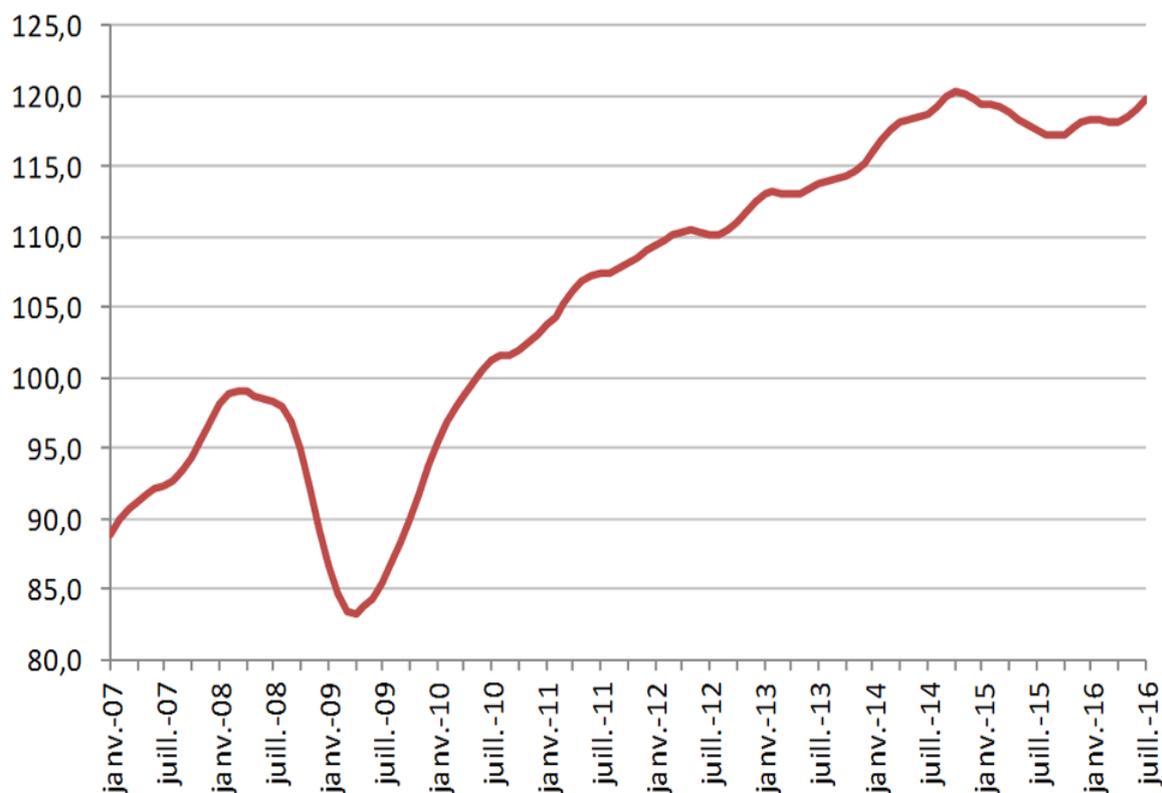
2.2.3.2. Le commerce de qualité : (*Lancaster 1966, Flam et Helpman 1987*) Le commerce international de qualité, c'est-à-dire, un commerce international d'un même bien différencié suivant des caractéristiques objectives témoignant d'une différence de qualité. Les échanges de qualité sont dus à des différences de qualité de la main d'œuvre et de la technologie qui constituent des déterminants de l'avantage comparatif ricardien.

2.2.3.3. L'interdépendance stratégique : (*Brander et Krugman 1983*) Les firmes sont en interdépendance stratégique, c'est-à-dire que les décisions prises par chacune d'elles ont un impact sur les autres. Chacune d'elles considère distinctement chaque marché et choisit de produire la quantité qui permet de maximiser le profit sur chaque marché.

2.3. Evolution générale du trafic maritime

Les volumes du trafic maritime demeurent à évoluer dans le monde au fil du temps en parallèle à l'évolution du commerce mondiale et la demande de services de TM et continuent d'être déterminés par la croissance économique et la nécessité de transporter des marchandises.

Graphique n°01 : Evolution du trafic maritime international.



Source: Institut d'économie maritime et de logistique.

Le graphique précédent représente l'évolution du trafic maritime mondial de janvier 2007 à janvier 2016. Dont, nous remarquons qu'en 2009 y'avait une chute de volume du trafic maritime avec la récession du commerce mondial causé par la crise 2009. A partir de 2010, nous remarquons une évolution du trafic maritime avec la reprise de l'économie mondiale et la progression des échanges internationaux. Comme nous remarquons au graphique n°01 les échanges laissent entrevoir une reprise de la croissance après un ralentissement au milieu de 2015. Les prévisions de l'OMC, qui font état d'une croissance de 2,8% du commerce mondial des marchandises en volume en 2016 et d'une croissance du commerce de 3,6% en 2017⁴¹.

⁴¹ OMC : communiqué de presse/768, 7 avril 2016, in site internet : www.wto.org, consulté le : 31/03/2017

Tableau n° 01 : Evolution du trafic maritime international (en millions de tonnes).

Année	Pétrole et gaz	Principaux vrac	Autres marchandises solides	Total (toutes marchandises)
1970	1440	448	717	2605
1980	1871	608	1225	3704
1990	1755	988	1265	4008
2000	2163	1295	2526	5984
2005	2422	1709	2978	7109
2006	2698	1814	3188	7700
2007	2747	1953	3334	8034
2008	2742	2065	3422	8229
2009	2642	2085	3131	7858
2010	2772	2335	3302	8409
2011	2794	2486	3505	8784
2012	2841	2742	3614	9197
2013	2829	2923	3762	9514
2014	2826	3112	3903	9842

Source : CNUCED.

Selon les données du tableau n°01, nous constatons que les estimations préliminaires indiquent que le volume du commerce mondial a progressé de 3,4% en 2014, c'est-à-dire au même taux qu'en 2013. Les volumes additionnels ont dépassé 300 millions de tonnes, ce qui porte le total à 9,84 milliards de tonnes, soit les quatre-cinquième environ de la totalité du commerce mondiale de marchandises : on estime que le vrac sec a représenté plus des deux-tiers du total, alors que la part des cargaisons pétrolières et gazières a légèrement diminué et est passé de près de 30% en 2013 à 28,7% en 2014.

Les expéditions ont augmenté de 5% dans le cas des marchandises solides mais ont reculé de 1,6% dans celui des cargaisons pétrolières et gazières. Dans la catégorie des marchandises solides, qui comprend les cinq principaux vrac (minerai de fer, charbon, céréales, bauxite/alumine et phosphate naturel) et les vrac de moindre importance (vrac agricoles, métaux et minéraux et articles manufacturés), la progression a été estimée à 5% pour un total de 4,55 milliards de tonnes.

Les « autres marchandises solides » (marchandises diverses et marchandises conteneurisées) ont représenté 35,2% de toutes les expéditions de marchandises solides et, selon les estimations, ont augmenté de 4,9% pour atteindre 2,47% milliards de tonnes. En 2014, les expéditions pétrolières et gazières ont fléchi par rapport à l'année précédente. Les expéditions de pétrole brut se sont contractées (-1,6%), alors que l'expansion du commerce des produits pétroliers (+1,7%) et gaziers (+3,9%) a ralenti⁴².

⁴² CNUCED : « Etude sur les transports maritimes », 2015, p 06, 07.

2.4. Le rôle du transport maritime dans le commerce extérieur et le développement économique⁴³

Comme le TM est une source importante de revenus, il est également un moyen par lequel l'industrie d'un pays s'approvisionne et expédie ses produits. Et c'est grâce aux progrès techniques que l'industrie maritime est devenue un outil stratégique de développement.

2.4.1. Les progrès techniques et leurs effets sur la croissance économique

Les équipements de la navigation ont connu, ces dernières décennies, des améliorations techniques qui contribuent à la productivité et à la sécurité des personnes et des marchandises le long de leur parcours maritime, et les navires ont pu faire face aux contraintes des océans.

Les taux de croissance dans le TM et la construction navale qui sont très élevés au début de XX^e siècle, notamment par la construction des coques de fer et leur automatisation, ont eu des effets entraînants sur l'économie.

Dans l'encyclopédie de l'économie et de gestion Ahmed SILEM note que «si la croissance économique est un phénomène quantitatif, le développement économique est plutôt un phénomène qualitatif qui s'opère par la modification des structure économiques, sociales et mentales»⁴⁴. Cette croissance et ce développement économique se sont manifestés notamment sur les alentours des places portuaires, qui ont connu l'installation des industries liées au TM. Ces zones industrielles portuaires ont connu une croissance rapide en Europe pour atteindre leurs apogées dans les années 70, pour céder ensuite la place aux zones des PVD, notamment asiatique.

La particularité de cette branche d'activité (l'industrie maritime) réside dans la participation de l'Etat par un financement direct et/ou indirect de la construction naval, de la flotte nationale et dans les équipements et les infrastructures de TM, en contribuant de manière considérable à la baisse des taux de frets. Le capital de l'Etat amène à cette baisse même en période de récession économique marquée par l'insuffisance de la demande. La baisse des prix et les nouvelles facilités offertes par ce mode de transport, ont entraîné l'expansion du commerce international et le développement économique.

2.4.2. Les taux de fret et leurs effets sur la valeur et les quantités de marchandises échangées

L'intervention de l'Etat dans le TM se manifeste par la conviction qu'en améliorant l'offre, les demandeurs suivront pour profiter des taux de frets moins élevés, fréquence et rapidité plus importante. Les aides accordées par l'Etat à la flotte nationale, reviennent dans l'intérêt des importateurs nationaux dans le cas où la demande nationale est élastique face à des offreurs étrangers inélastiques. La baisse des prix de transport permet aux importateurs nationaux de disposer de produits moins chers. D'autre part, pour les exportateurs elle est

⁴³ BAUCHET Pierre : « Le transport international dans l'économie mondiale », 2eme Edition Economica, Paris, 1991, p 95-106.

⁴⁴ SILEM Ahmed : « Encyclopédie de l'économie et de gestion », Edition hachette, 1994, p 380.

l'occasion de répercuter cette baisse sur les prix de vente dans le cas où la demande sur les produits nationaux est rigide. Cependant, dans le cas contraire, le soutien à la flotte nationale ne profitera pas aux importateurs nationaux si les produits importés représentent aux producteurs un besoin important pour le pays. Cette situation ne profitera pas également aux producteurs nationaux qui exportent vers des pays où règne une grande concurrence.

La baisse des taux de fret est un but recherché par les pays, soit pour les importateurs ou pour stimuler les exportations et la relance de la production intérieure. Sur le plan international, quel que soit la partie qui va profiter de la baisse des prix de transport, importateurs ou exportateurs, l'effet final se traduit par l'expansion des échanges internationaux.

2.4.3. Prix de transport et les quantités de produits échangés

Un prix bas de transport stimule la demande et les échanges, alors que les économies d'échelle encouragent l'offre de transport. La variation des prix de transport a des effets direct et indirect sur les quantités échangées.

Une expansion des quantités échangées due à la baisse des prix de transport est indirectement liée à un facteur principal qui est la délocalisation. La multiplication des centres de production provoque la croissance des échanges, que l'effet inverse, l'augmentation des coûts de transport amène à la relocalisation des activités et un affaiblissement des quantités échangées.

Dans la réalité la baisse des taux de fret est due à l'unitisation et à la conteneurisation, qui permettent le regroupement de produits à valeurs unitaires différentes transportés à des prix équivalents. Cela profitera plus pour les pays riches en matières premières qui procèdent à leurs transformations en produits finis à valeurs unitaires élevées. En effet, l'expansion des produits manufacturés à valeurs élevées revient dans l'intérêt du pays concerné. La conteneurisation rend les prix de transport homogènes entre les matières premières et les produits finis.

Les prix de transport, ont une influence similaire tant sur la valeur que sur les quantités des produits échangés. En raison de la préoccupation des Etats envers le secteur de TM, le taux de fret est employé comme instrument économique privilégié dans la politique du commerce extérieur. Cependant, cette intervention acharnée des pays à provoquer des surcapacités dans la flotte marchande mondiale et au niveau régional des détournements du trafic maritime.

2.4.4. Le transport maritime et la facilitation des échanges

La mondialisation croissante des échanges a été largement autorisée grâce à l'évolution rapide du TMM. L'évolution du transport international vers des services multimodaux et logistique intégrée qui prennent en charge l'acheminement des marchandises de bout en bout, favorise les importateurs et les exportateurs par la diminution des délais de livraisons et des coûts de transport dans les ports grâce à l'existence ainsi que la rentabilisation des leurs. Les transporteurs bénéficient de la réduction des temps mort dans les ports par la rentabilisation

des infrastructures adéquates pour le transport multimodal (ports, routes, rails,...) et une utilisation des technologies de l'information et de la communication⁴⁵.

Le coût d'acheminement du commerce extérieur est un élément déterminant de la compétitivité des Etats et de leur capacité d'intégration à l'économie mondiale. Cependant que, les droits de douanes sont en constante diminution dans la plupart des pays. La CNUCED souligne que « les seuls coûts de transport international sont souvent trois fois plus élevés que les droits de douane à l'importation »⁴⁶. La part des coûts de transport dans la valeur des importations peut constituer un élément déterminant de l'impact des frais de transport et la capacité pour un pays à participer à l'échange mondial : « dans les PMA (Pays Moins Avancés) sans littoral, le coût de fret peut présenter jusqu'à 40% de la valeur des importations contre 6% en moyenne dans le reste du monde »⁴⁷.

L'abaissement des coûts de TM provoquée par les économies d'échelle aidé dans une large mesure à l'éclatement des centres de production pour disperser les différentes opérations sur plusieurs pays là où cela revient le moins cher. Ce qui a pour conséquence la restructuration du commerce.

Disposer d'un service de TM de qualité et à moindre coûts est non seulement favorable au commerce du pays concerné, mais il attire aussi les Investissements Directs Etranger (IDE) et par conséquent un moyen pour son développements. Le choix d'un pays pour l'installation de ces IDE dépend de ses dotations en infrastructures matérielles et de transport et de communication fiables.

La modernisation des équipements et l'orientation commerciale des ports, sont indispensables pour l'efficacité du TM et des échanges commerciaux d'un pays. A cet égard, la productivité portuaire peut être un indicateur de qualité de service ou de son insuffisance. En effet, la réduction du temps d'attente des navires en rade et à quai attire les chargeurs qui bénéficient des couts de passage portuaire moins important et de même pour les transporteurs qui utilisent de manière plus productive leur matériel.

Le transport maritime offre des avantages de sûreté (le niveau d'insécurité le faible de tous les modes de transports), de moindre pollution dont, il a une faible consommation d'énergie et de fiabilité ou il offre des garanties de régularité⁴⁸.

2.5. La géographié des échanges internationaux par voie maritime

Durant la période qui s'est étendue du XIXème siècle jusqu'en 1945 l'économie mondial avait été commandé par l'Europe, le continent Nord-Américain a participé à son tour à cette

⁴⁵MERZOUG Slimane : « la place du transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaïa », mémoire de magister, option Gestion du Développement, université de Bejaïa, 2005, p 25, 26.

⁴⁶Note du secrétariat de la CNUCED : « Efficacité des transports et facilitation du commerce pour une plus large participation des pays en développement au commerce international », octobre 2003, p 05.

⁴⁷CNUCED : « Les transports et le développement », 6 avril 2001, p 03.

⁴⁸MERZOUG Slimane, 2005, Op, Cité, p 26, 27, 28, 30, 31.

domination. Il en est résulté un réseau de transport international⁴⁹ maritime dense entre les deux pôles « l'Europe de l'Ouest et les USA » et les grands centres de production de matière première en Asie et en Afrique⁵⁰.

L'épuisement, vis-à-vis des besoins croissants des ressources de matières premières de l'Europe, du Japon et de l'Amérique du Nord d'une part, et d'autre part les facultés grandissantes des transports, conduisent les pays développés à s'approvisionner auprès des pays peu développés pour transformer leurs richesses naturelles⁵¹. Par suite, le trafic maritime commence à se nouer entre le Sud et le Nord pour exporter des matières premières en Afrique, Asie et Amérique du Sud vers les grands centres de l'OCDE.

La maîtrise des moyens de transport devient primordiale pour le développement et le trafic des pondéreux croît rapidement sur de longues distances. Les grands ports du Nord en Europe, USA, Japon sont devenus des centres industriels qui cherchent à exporter leurs produits manufacturés d'une façon intensive pour couvrir leurs importations en matières premières, ce qui permet d'observer un réseau Nord-Sud de matières premières échangées contre des produits manufacturés destinés vers les ports de l'Europe, et l'Amérique du Nord, et de Japon.

En 1938 la façade Atlantique Nord de l'Europe représentait 37% de l'exportation et 48% des importations mondiales. Et celle de l'Amérique du Nord 15% des exportations et 9% des importations,⁵² les côtes de l'Atlantique, de la Manche et la mer du Nord constituent le point de départ ou d'arrivée de 50% des marchandises transportées par mer, et en 1972 elle ne représentent que 34% de ces marchandises mais elle reste toujours la 1^{ère} zone du trafic au niveau mondial suivie de Japon qui reçoit 20% des marchandises⁵³.

Les lignes Manche-New York, Europe de l'Ouest-Antilles sont les plus importantes sur l'Atlantique, donc on peut dégager 03 pôles : l'Europe, la côte Ouest de USA et le Japon.

A partir de 1973 on remarque un changement accéléré dans les relations maritimes qui se manifestent par :

2.5.1. La diversification des transports maritimes dans les pays en voie de développement

La part des marchandises chargées par les PVD aurait tendance à diminuer (48% en 1989) et les marchandises déchargées augmentent sensiblement (26% en 1989). Ceci signifie que les exportations des matières premières par les PVD diminuent au profit des produits manufacturés, par contre leurs importations augmentent, comme les exportations et les importations par mer de marchandises manufacturées d'Asie ne cessent d'augmenter. Les pôles traditionnels « Europe, côte Est de USA, Japon » perdent leurs importances au profit de

⁴⁹ Cf HILL Samue: «World trade review and outlook, Shipping holdings», sept 1986, p 38.

⁵⁰ BAUCHET Pierre : « Le transport international dans l'économie mondiale », 2eme Edition Economica, Paris, 1991, p 57.

⁵¹ Cf. A. vigarie : « Vers une nouvelle équilibre mondial dans les transports maritimes », Rotterdam 26-28 avril 1977.

⁵² Cf. ver laque, « géographie des transports maritime », Paris Dain, 1975, p 173.

⁵³ BAUCHET pierre, 1991, Op, Cité, p. 58.

nouveaux pôles constitués des pays pétroliers du Moyen-Orient, d'Amérique de Sud et les pays en développement d'Asie, ce qui fait que l'Atlantique recule au profit du pacifique⁵⁴.

2.5.2. Les relations transpacifiques prennent le pas sur les relations transatlantiques

Selon les statistiques qui sont faites, ils ont démontré que les échanges transatlantiques augmentent beaucoup moins vite que les échanges transpacifiques.

Dans le pacifique le trafic augmente rapidement, il a tendance à se diversifier, de même les diverses zones développées ou non du pacifique commencent encore avec l'Europe par les navires de la Far Eastern Freight et le Transsibérien, comme il faudra signaler aussi que le trafic du pacifique se développe rapidement⁵⁵ entre les USA, Australie, la Chine, la Corée, le Japon, l'Indonésie, les Philippines.

2.5.3. Le changement des réseaux de vrac

Depuis 1979, l'ensemble des principaux trafics de vrac connaît une rupture de tendance, particulièrement pour les plus importants, le trafic pétrolier brut diminue et ceux du minerai de fer et des céréales stagnent jusqu'en 1988, en tonnes mille, les mouvements sont plus diversifiés parce que les tendances parcourues par les cargaisons tendent à diminuer pour le pétrole mais à augmenter pour les autres vrac. Si la crise des pays développés a ainsi frappé tous ces transports elle l'a fait diversement pour chacun⁵⁶.

2.5.4. Le réseau des marchandises diverses se mondialise

Les marchandises dites « diverses » sont en principe transportées principalement en lignes régulières, alors se sont toutes les marchandises qui ne font pas partie du vrac, car la liste des marchandises vrac est définie par l'absence d'emballage, elles comprennent donc les produits manufacturés et les biens intermédiaires, on peut signaler que le trafic de marchandises a augmenté d'environ 4% par an depuis 1970. Elles représentent 30% du total de marchandises transporté par mer (2/3 de tous les échanges par mer) et cela est fait par des lignes régulières. Il faudra de même signaler que 50% du total des navires de la flotte mondiale transportent des marchandises diverses.

Le trafic des diverses est plus développé ces dernières années entre USA, Europe, l'extrême Orient et le moyen Orient⁵⁷.

Conclusion

L'organisation et l'efficacité des opérations et intervenants dans la chaîne de transport maritime représentent le facteur essentiel pour le développement du transport maritime.

⁵⁴ BAUCHET Pierre : « Le transport maritime », Economica, Paris, 1992, p 20.

⁵⁵ Cf. BAUCHET Pierre : « Croissance économique du transport international sur la côte ouest du Bassin Pacifique », Revue Transport, n°279, octobre 1984.

⁵⁶ Cf. Review, 1991, Fearnleys (Oslo).

⁵⁷ BAUCHET Pierre, 1992, Op, Cité, p 34.

Chapitre I : Le transport maritime et le commerce extérieur

Nous constatons que le commerce international et le transport maritime sont indissociables car l'évolution du transport maritime, ces atouts en fonction de sa qualité, rapidité et sécurité ont ouvert de nouveaux chemins, et cela a fait évoluer le commerce qui était interne et limité.

Chapitre II

Le développement du transport maritime de marchandises en Algérie

Introduction

Le secteur portuaire algérien a connu plusieurs étapes de bouleversement depuis l'indépendance. L'Algérie a pris conscience du rôle primordial du TM et s'est engagée dans une phase de reconstitution et de modernisation de ses ports. Un grand nombre de projets ont été réalisés ou sont en cours de réalisation, afin de rendre ce secteur plus performant et plus efficace dans sa contribution dans le développement économique du pays.

Ce chapitre traitera en première section l'évolution portuaire en Algérie, la dominance de la voie maritime dans le commerce international, et nous donnons une brève présentation des ports en Algérie.

La deuxième section sera consacrée à la présentation du plan organisationnel et réglementaire de secteur portuaire en Algérie, les différentes contraintes ainsi que, la politique de l'Etat face au développement du TM.

Section 01 : La présentation du commerce extérieur et du transport maritime en Algérie

Cette section présentera l'évolution du TM ainsi que les principaux ports en Algérie.

1.1. Évolution de commerce extérieur en Algérie

A l'indépendance, le commerce extérieur en l'Algérie a connu un recul considérable, à cause de reconstruction de l'après-guerre et des problèmes de l'économie fermée des années passées (après l'indépendance jusqu' aux milieux des années 70), malgré une dépendance majeure avec la France.

Mais à partir des années 90, le passage de l'Etat algérienne à une politique commerciale libéralisée, l'Algérie a opté pour une l'ouverture qui a favorisé CE et les relations économique avec les pays Européen, cela a fait augmenter les importations jusqu'à déclarer un état de crise de la dette qu'ont été étendu jusqu'aux 1990.

Le pavillon national sera confronté à un autre environnement, qui consiste en l'adhésion de l'Algérie à l'Organisation Mondial de Commerce (OMC). En année 2000 avec la signature de l'accord d'association avec l'Union Européenne (UE), le commerce extérieur de l'Algérie a connu un développement considérable¹.

¹ Journal : « el watan économique », Édition, 23/03/2013.

Chapitre II : Le développement du transport maritime de marchandises en Algérie

Tableau n° 02 : La balance commerciale algérienne de 2006 à 2016.

Valeur en million USD	Importation	Exportation hors hydrocarbures	Exportation hydrocarbures	Totale des exportations	La balance commerciale
2006	21456			54613	33157
2007	27631	1332	58831	60163	32532
2008	39479	1935	77361	79298	39819
2009	39294	1066	44128	45194	5900
2010	40453	1526	55527	57053	16580
2011	47247	2062	71427	73489	26242
2012	50376	2062	69804	71866	21490
2013	55028	2165	63752	64974	2246
2014	58580	-	-	62886	4306
2015	51702	-	-	34668	-17034
2016	46727	-	-	28883	-17844

Source : Centre National sur l'Information Statistique des Douanes (CNIS), 2016.

Durant l'année 2016, l'Algérie a réalisé un déficit commercial de 17.84 millions dollars. En effet le totale des exportations est de 28.28 millions dollars, accusant ainsi une légère baisse de 16.68%, quant aux importations, elles sont établies à 46.72 millions dollars, accusant ainsi une légère baisse de 9.62% par rapport à l'année 2015.

Cette tendance s'explique simultanément par une hausse des importations et une baisse des exportations enregistrées durant la période de l'année 2016.

La tendance générale des importations est croissante et l'évolution très rapide. Les chiffres ont triplés entre 2006 et 2014, en passant de 21.45 millions dollars à 58.58 millions dollars. Mais à partir de l'année 2015 et 2016 une diminution remarquable des importations, en passant de 51.70 millions dollars à 46.72 millions dollars².

Cela s'est traduit par une chute brutale a été enregistrée dans la balance commerciale due essentiellement à la baisse sensible des exportations durant les deux dernières années.

² Centre National sur l'Information Statistique des Douanes, année 2016.

Chapitre II : Le développement du transport maritime de marchandises en Algérie

Tableau n° 03 : Les différents opérateurs économique (clients) de l'Algérie pour l'année 2016.

Principaux Clients	Valeurs	Structure en (%)
Italie	3 822	19,07
Espagne	2 714	13,54
France	2 247	11,21
Etats Unis D'Amérique	1 647	8,22
Canada	1 064	5,31
Brésil	978	4,88
Grande Bretagne	849	4,24
Pays-Bas	835	4,17
Turquie	834	4,16
Portugal	624	3,11
Belgique	588	2,93
Inde	550	2,74
Tunisie	479	2,39
Maroc	348	1,74
Indonésie	296	1,48
Sous Total	17 875	89,17
Total Général	20 045	100 %

Source : CNIS, Statistique de commerce extérieur de l'Algérie, Période : Les neuf premiers mois 2016.

Nous constatons à partir du des données du tableau n° 04 que l'Italie est propulsé à la des clients de l'Algérie en 2016 avec 19% de la totalité des exportations, puis l'Espagne et la France avec 13,54% et 11,21.

Tableau n° 04 : Les principaux fournisseurs en 2016 (Valeurs en Millions Dollars).

Principaux Fournisseurs	Valeurs	Structure (%)
Chine	6 190	17,64
France	3 667	10,45
Italie	3 663	10,44
Espagne	2 723	7,76
Allemagne	2 149	6,13
Etats Unis D'Amérique	1 720	4,90
Turquie	1 483	4,23
Argentine	996	2,84
Brésil	933	2,66
Rep de Corée	755	2,15
Inde	668	1,90
Grande Bretagne	545	1,55
Pays-Bas	526	1,50
Portugal	491	1,40
Arabie Saoudite	486	1,39
Sous Total	26 995	76,94
Total Général	35 084	100 %

Chapitre II : Le développement du transport maritime de marchandises en Algérie

Source : CNIS, Statistique de commerce extérieur de l'Algérie, Période : Les neuf premiers mois 2016.

Nous remarquons dans le tableau suivant la dominance des produits chinois dans la structure des importations en 2016 avec 17% de la totalité d'importations de l'Algérie suivi par les deux autres principaux fournisseurs, la France et l'Italie avec 10,45% et 10,44%.

1.2. L'évolution de transport maritime en Algérie

Le TM s'est développé à l'époque coloniale pour les besoins de commerce et de guerre. Les français ont installé une infrastructure portuaire dont l'architecture est restée inchangée à l'exception du port de Djendjen à Jijel construit après l'indépendance. Les colons ont adapté les ports et l'arrière-pays à la structure des échanges entre la métropole et la colonie. Des échanges dominés à l'exportation par les primeurs, (les vins, les céréales, les légumes et les autres produits agricoles) et à l'importation par les produits manufacturés. Vers la fin des années 50 s'ajoute le pétrole à la structure des produits exportés.

Le transport maritime en Algérie est confiés à la Compagnie National Algérienne de Navigation (CNAN), créée en 1963. cette compagnie monopolise le pavillon national et se voit charger en plus du TM, des activités de consignation, de manutention et du remorquage. A cette époque, la CNAN prend en charge le transport de marchandises et de passagers. Vers le début des années 70, l'activité de la manutention est détachée de la CNAN pour être effectuée par une entreprise spécialisée appelée, la Société Nationale de Manutention (SONAMA).

La loi n°76-80 du 23 octobre 1976, portant code maritime a confirmé le monopole de l'Etat sur l'ensemble des activités du TM, en référence au principe constitutionnel qui considère que le transport est propriété de l'Etat.

A la suite des restructurations et création qui ont débuté dans les années 80, En 1982 le transport des hydrocarbures est dissocié de la CNAN, est confié à la Société Nationale des Transports Maritimes des Hydrocarbures (SNTM/HYPROC) et la consignation est réalisée par Entreprise National de la Consignation dans le Transport Maritime (ENCTM) remplacée après par Générale Maritime (GEMA)³.

Au début des années 90, l'Algérie a opté pour l'ouverture sur le marché international, ce qui a engendré de grands flux commerciaux. Le passage d'une économie planifiée à une économie libérale n'a fait qu'aggraver la tendance ; les infrastructures portuaires étant incapables d'absorber efficacement les flux commerciaux (délais d'attente très longs des navires en rade et saturation des terminaux). Cette situation a poussé l'Algérie à ouvrir ses portes aux compagnies maritimes étrangères pour investir en Algérie, pour renforcer les infrastructures portuaires et de se doter d'une flotte capable d'absorber les flux commerciaux.⁴

³MERZOUG Slimane : « la place du transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaïa », mémoire de magister, option Gestion du Développement, université de Bejaïa, 2005, p 44.

⁴SETI Mohamed, MOHAMED-CHERIF Fatima-Zohra et DUCRUET César : « les ports algériens dans la mondialisation : la fin de paradoxe », revue Méditerranéenne, dossier n°116, 2011, p 85.

Chapitre II : Le développement du transport maritime de marchandises en Algérie

En 2000, L'État algérien a choisi de confier la gestion des terminaux à conteneurs à des compagnies étrangères, dans le but de développer ses ports. Par ailleurs, 70 % du marché des conteneurs est contrôlé uniquement par trois compagnies étrangères, la Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA), Compagnie Générale Maritime (CGM) et Mediterranean Shipping Company (MSC)⁵.

En Algérie, 98 % de marchandises importées par voie maritime sont assurées par des compagnies maritimes étrangères et la contribution des compagnies maritimes algériennes est quasi nulle. Pour réduire cette dépendance aux compagnies maritimes étrangères et renforcer la flotte nationale, plusieurs réformes ont été faites et autres sont en cours. En 2005, le groupe CNAN a été restructuré dans le cadre d'une stratégie mise en place par la Chambre du Commerce et d'Industrie d'Oracie (CCIO). Ceci a donné naissance à quatre filiales, CNAN NOUR, CNAN méditerranéen, CNAN Maghreb, et National Shipping Company (NASCHO). Les trois premières se consacrent au transport maritime de marchandises et la dernière à la consignation des navires.

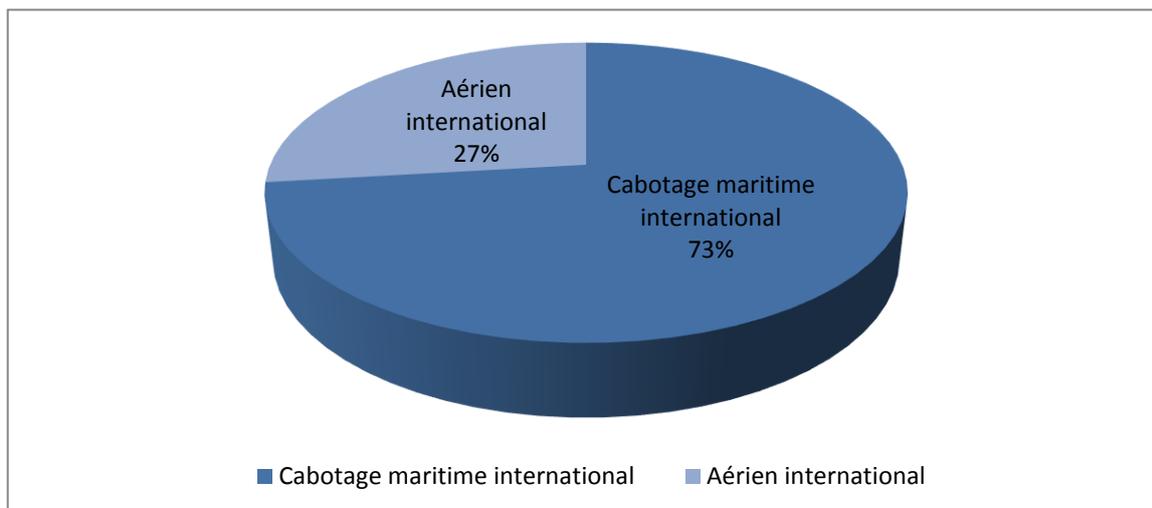
En 2015, la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN) déploie d'importants moyens pour réduire la dépendance de l'Algérie vis-à-vis des compagnies maritime étrangères, en matière de transport de marchandises par voie maritime. Cette compagnie a engagé un ambitieux programme, pour l'acquisition de 18 navires dans le cadre du renforcement des échanges commerciaux. Cette opération lui permettra d'accroître son trafic, selon ses perspectives, pour lui permettre d'atteindre une part de marché de 20 % en 2016⁶.

1.3. Prédominance du transport maritime dans le commerce extérieur

⁵TADJINE Radhia, AHMED ZAID Malika : « capacité logistique et gouvernance des ports algériens », Maître-assistante, Doctorante, Laboratoire REDYL Université Mouloud Mammeri, Tizi ousou, 2014, p10. Consulté le 29/03/2017.

⁶ CNAN groupe SPA, plan de développement de la CNAN, groupe 2013/2016, disponible sur : [http : //www.cnannord.com/liste_news.php](http://www.cnannord.com/liste_news.php), consulté le : 26/04/2017.

Figure n° 01 : La part des modes de transport de marchandises les plus utilisées sur le réseau international durant l'année 2014.



Source : Ministère des transports, bulletin statistique du deuxième trimestre 2014.

Le transport de marchandise sur le réseau international est dominé par le secteur maritime, qui détient la plus grande part estimée à 73% du marché comparativement au secteur aérien qui est de 27%. Ce déséquilibre est causé essentiellement par :

Premièrement, la structure des échanges est dominée par les vrac liquides qui représentent 80%, suivi des marchandises générales 11% et des vrac secs 9%⁷. La nature des vrac liquides et secs caractérisés par des valeurs fiables en tonne et plus volumineux ne sont transportables que par voie maritime.

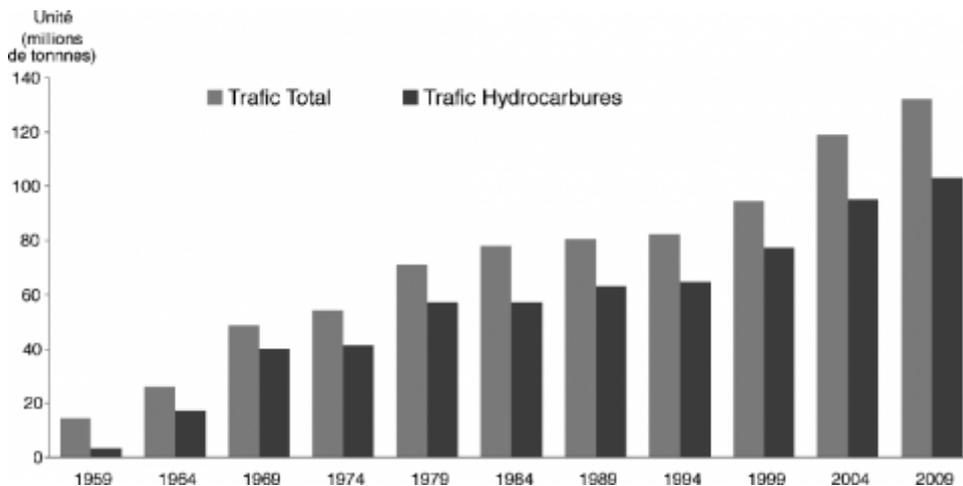
Deuxièmement, la géographie des échanges dicte en outre, le mode de transport à utiliser. En effet les échanges notamment, avec les pays frontaliers sont très négligeables qui explique en partie la faiblesse du transport terrestre.

Troisièmement, la répartition géographique de la population et des activités sur la bande littorale peut être un facteur encourageant pour le transport par voie maritime.

1.4. Evolution du trafic maritime

⁷ Annuaire statistique des ports de commerce, 2012.

Graphe n°02 : Evolution du trafic maritime de marchandises en Algérie.



Source : Ministre de Transport (MDT) : Schéma directeur portuaire, annuaire statistiques des ports algériens, Alger, 2006-2010, p 86.

Après avoir enregistré 20,79 millions de tonnes l'année de l'indépendance (1962), l'Algérie a connu un accroissement rapide des échanges internationaux de marchandises : 100 millions de tonnes en 1999, 120 en 2004, et 123 en 2009. Comme indiqué précédemment, les hydrocarbures sont la principale marchandise derrière ce bond quantitatif.

Quant à la ventilation du trafic portuaire général, le déséquilibre entre les entrées et les sorties demeure toujours. La prédominance des sorties est due aux exportations d'hydrocarbures à partir des ports d'Arzew, Skikda et Bejaïa. Le trafic des marchandises générales, au contraire, est marqué par un déséquilibre aux profits décentrés.

Une autre caractéristique de ce trafic est l'importance des produits chinois à l'import avec pour corollaire la diversification des routes maritimes de l'avant-pays et l'importance prise par la route asiatique.

L'ouverture du marché algérien, au début des années 1990, s'est traduite par la croissance accélérée des marchandises débarquées ainsi que par un accroissement très élevé des échanges et notamment des importations⁸.

Si les hydrocarbures ont toujours occupé une part prépondérante dans le trafic portuaire total, leur transit est facilité par la présence d'équipements spécialisés et modernes, permettant une grande fluidité de trafic.

Concernant le bilan du trafic global (import et export) enregistré au niveau des dix ports commerciaux du pays en 2016, il a connu une baisse de 3,34% par rapport à 2015 en s'établissant à 129 millions de tonnes (MT) contre 133 MT.

Le port d'Arzew vient en tête des ports qui ont connu le trafic le plus important en 2016 avec 45,48 MT de marchandises débarquées et embarquées, suivi par ceux, respectivement, de Skikda avec 27,1 MT, de Bejaïa avec 19,52 MT et d'Alger avec 15,9 MT.

⁸ SETI Mohamed, MOHAMED-CHERIF Fatima-Zohra et DUCRUET César : « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », Revue géographique des pays méditerranéens n°116, 2011, p87.

Chapitre II : Le développement du transport maritime de marchandises en Algérie

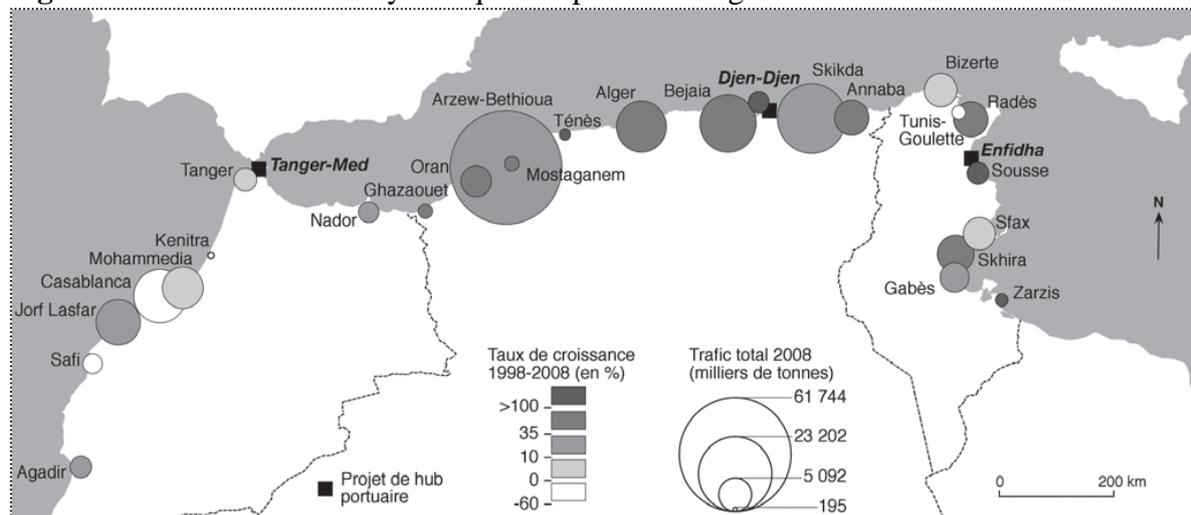
Les produits pétroliers ont représenté 62% du trafic global de marchandises avec 80,3 MT, suivis des produits agricoles avec 15%.

Quant au nombre de conteneurs ayant transité par les ports commerciaux du pays en 2016, il était de plus de 1,91 Equivalent vingt pieds (EVP) contre 1,8 millions EVP en 2015, en hausse de 6%, sachant qu'un conteneur standard d'un (1) EVP mesure près de 2,6 mètres de haut sur 2,4 mètres de large et 6,1 mètres de long⁹.

1.5. Les principaux ports en Algérie

L'Algérie dispose d'une façade maritime de 1200 Km jalonnée par 13 ports de commerce dont, 08 sont tournés vers les marchandises générale (Alger, Oran, Annaba, Mostaganem, Djendjen, Ténès, Ghazaouet Delly), 03 ports mixtes qui accueillent les marchandises générales et les hydrocarbures (Bejaia, Skikda et Arzew). Les ports de Bethouia et de Skikda sont spécialisés dans les hydrocarbures¹⁰. (Voir la figure suivante).

Figure n°02 : Hiérarchie et dynamique des ports du Maghreb.



Source : autorité portuaire, p 86.

1.5.1. Les ports pétroliers

Les trois principaux ports pétroliers (Arzew-Skikda-Bejaia) est essentiellement axé sur des opérations de réhabilitation des ouvrages et infrastructures, d'optimisation de la capacité en existante, et de dotation en équipement des superstructures et d'aides à la navigation.

❖ Le port de Bejaia

Le port de Bejaia est classé deuxième plus important port d'Algérie car il traite, non seulement la marchandise mais aussi les hydrocarbures, Il est parmi les plus actifs ports au niveau africain surtout par sa capacité d'embarquement et sa situation géographique (proche

⁹<http://fr.allafrica.com>, consulté le 05/04/2017 à 09 :11.

¹⁰ SETI Mohamed, MOHAMED-CHERIF Fatima-Zohra et DUCRUET César, 2011, Op, Cite, p 08.

des usines) et aussi par la qualité de sa main d'œuvre. Sa part de marché est la plus importante de ceux des autres ports d'Algérie¹¹.

❖ Le port de Skikda

Le port de Skikda est un port de marchandise diverse. Il traite principalement les produits sidérurgiques (21% de part de marché) ainsi que le divers (machine et pièce). Le vieux port, est devenu un centre de réception et de transfert de cargaisons de projet pour l'exploration et la production pétrolière dans le Sud¹².

❖ Le port d'Arzew

Elle est chargée de la gestion, de l'exploitation et du développement des ports d'Arzew et de Bethioua. Elle exerce une activité de transit orientée essentiellement vers les exportations des hydrocarbures. Le port s'étend à l'Est de la baie d'Arzew sur une frange maritime de 22 kilomètres¹³.

1.5.2. Les ports polyfonctionnels

Parmi les principaux ports polyfonctionnels on trouve :

❖ Le port d'Alger

C'est actuellement le premier port d'Algérie en matière de traitement des marchandises générales avec une part de marché de 21%. Dans le traitement des conteneurs, plus de 70% de ce trafic transitent actuellement par le port d'Alger, qui est le seul port principal en eau profonde desservant la région Centre, celui-ci connaît donc une sérieuse pénurie de capacité de traitement de conteneurs et d'espace de stockage.

C'est le plus important port de marchandises générale avec près de 10 Km de quai à des profondeurs variant de 7 à 11m, une grande partie de ce trafic notamment le bois, le fer et les produits alimentaires ont été réaffectés au port de Bejaïa.

Par ailleurs, la gestion du terminal à conteneurs du port d'Alger a été confiée au partenaire Emirati DPW. L'entreprise portuaire d'Alger s'est donnée pour objectif de traiter 800.000 conteneurs en 2012, contre 530.526 EVP traités en 2007 et 440.951 en 2006, soit une progression de 20%¹⁴.

❖ Le port d'Annaba

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.

¹¹ART : «Bejaïa ports infos », N°88, 2016, p 04.

¹²<http://www.jemaghreb.dz>, consulté le, 20/03/2017.

¹³<http://www.arzewports.com>, consulté le 28/03/2017.

¹⁴<http://www.portalger.com.dz/presentation-du-port>, consulté le 20/03/2017.

Les projets de développement pour le port comportent principalement l'expansion du parc à conteneurs. L'agrandissement et l'augmentation du tirant d'eau des quais pour les conteneurs est compliquée par la configuration du bassin et le type de construction des structures de quai avec des murs gravitaires. La capacité estimée du parc à conteneurs agrandi et des quais existants est de l'ordre de 15.000Equivalent Vingt Pieds(EVP) par an, en grande partie du fait des limitations de tirant d'eau et de longueur de quai¹⁵.

1.5.3. Les deux ports moyens

❖ Le port de Djendjen

C'est un port de marchandises seulement, surtout les produit alimentaires et de ferrailles, il était autrefois l'un des plus actifs d'Algérie, mais ses dernières années il est confrontés à la concurrence des autres ports.

La gestion du terminal à conteneurs de DjenDjen est confiée à partir de 2009 à un opérateur étranger DPW. Ce dernier est le quatrième opérateur mondial de terminaux pour containers, gère 42 terminaux et 13 projets en développement dans 27 pays. En 2006, le groupe a réalisé un bénéfice de 191,78 millions de dollars sur un chiffre d'affaires de 3,49 milliards)¹⁶.

❖ Mostaganem

La wilaya de Mostaganem est dotée de 03 ports :

- Le port de Mostaganem : Sa position géostratégique et ses dessertes le place comme une véritable porte de transit des marchandises destinées aux grandes sociétés étrangères spécialisées dans la recherche et la prospection pétrolière.
- Le Port de Petit Port abrite des activités de pêche.
- Le Port de Salamandre au sud de Mostaganem est conçu pour une capacité réservée à 85 unités de petits métiers et 50 unités de plaisanciers¹⁷.

¹⁵<http://www.annaba-port.com/presentation.php>, consulté le 20/03/2017.

¹⁶<http://www.djendjen-port.com/downloads/Djen%20Djen%20Infos%20N%C2%B002>, consulté le 20/03/2017.

¹⁷ BEKADA Djamel Eddine : « la pêche et ses statistique : cas des ports de Baní Saf, Oran, Arzew et Mostaganem », mémoire de magister, option gestion des ressource halieutique, 2013, p 08, consulté le 26/03/2017.

Chapitre II : Le développement du transport maritime de marchandises en Algérie

Tableau n° 05 : les caractéristiques physiques de quelques ports algériens.

Port	Superficie (ha)	Longueur total des quais	Nombre de quais	Tirants d'eau (Min /Max)		Vocation principale
Ghazaouet	23	1722	12	7	8,5	Vrac solides
Oran	32,7	4770	34	7,5	12	Vrac solides conteneurs
Arzew	60	6250	32	9,2	23	Hydrocarbures
Mostaganem	8,3	1376	10	6,7	8,5	Vrac solides
Ténès	Nd	400	4	5	7,2	Vrac solides
Alger	132	7211	46	6	10,3	Vrac solides conteneurs
Bejaia	42,5	2375	25	6,8	12,5	Hydrocarbures, vrac solides conteneurs
Djendjen	56,5	4012	8	10	18,5	Vrac solides, conteneurs, automobiles
Skikda	18,5	2220	22	6	16	Hydrocarbures, vrac solides, conteneurs

Source : sites officiels des ports et de la sogports.

Les données du tableau n° 05 indiquent les caractéristiques physiques et nautiques des ports algériens, qui nous permettent de constater l'exiguïté des ports, leurs incapacités de stockage et la longueur de quais réduite, ne permettent pas la réception des navires de grandes tailles.

Section 02 : Etude du cadre réglementaire et organisationnel du TM en Algérie

cette section, sera consacrée à présenter en premier lieu le cadre réglementaire et organisationnel du TM suivi par les différentes contraintes de développement du TMM ainsi que, la politique de l'Etat algérien face au secteur du transport maritime.

2.1. Cadre réglementaire et organisationnel du transport maritime

2.1.1. Cadre organisationnel du transport maritime

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

-N° 63-442 du 05 novembre 1963 définissant le régime spécial des ports autonomes.

-N° 63-443 du 09 novembre 1963 portant l'application du décret définissant les régimes spéciaux des ports autonomes. Pour mieux illustrer le système portuaire algérien a connu donc quatre phases depuis l'indépendance. L'objectif des déférentes restructurations est de donner aux ports leur vocation commerciale en remplacement de leur fonction militaire sous

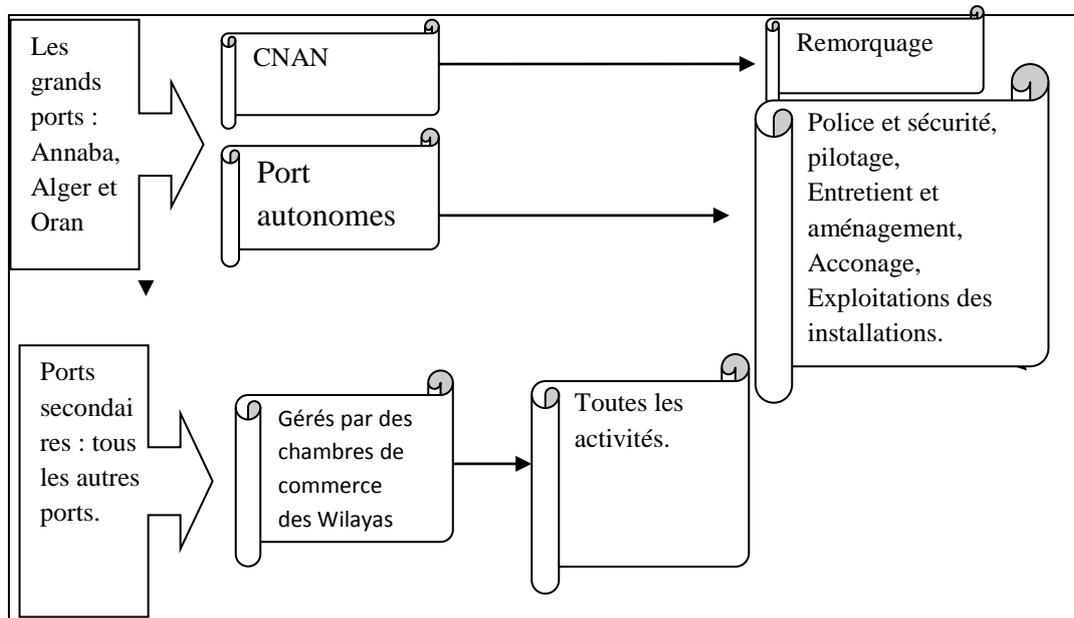
Chapitre II : Le développement du transport maritime de marchandises en Algérie

l'occupation française. Depuis l'indépendance à aujourd'hui l'étude et le développement des infrastructures portuaires sont assurés par le ministère des travaux publics. Quant au ministère des transports¹⁸.

➤ Première phase 1962-1971

Cette phase est marquée par l'autonomie des trois grands ports (Alger, Oran et Annaba) et la concession des autres ports aux chambres de commerce de chaque Wilaya. La CNAN a été créée, dans cette phase pour mission d'assurer le remorquage dans les trois grands ports, tandis que les autres fonctions sont assurées par une autorité autonome à qui sont confiés ces ports¹⁹.

Figure n° 03 : Système Portuaire Algérien, 1962-1971.



Source : Réalisé par nos soins selon les données recueillies.

➤ Deuxième phase 1971-1982

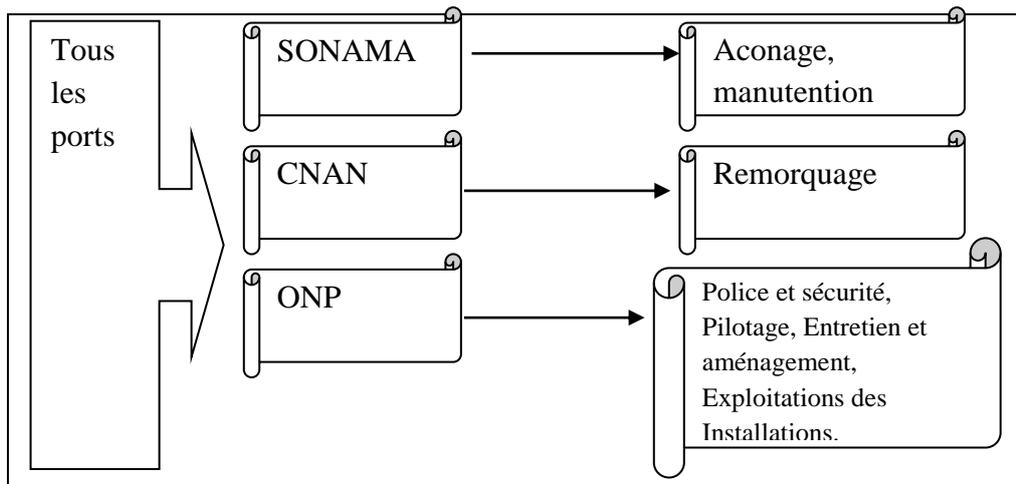
Durant cette phase les ports algériens sont organisés autour des sociétés nationales spécialisées. Les entreprises portuaires voient intervenir trois types de sociétés spécialisées qui assurent des fonctions de manutention et acconage (SONAMA) et les fonctions de sécurité, police, pilotage, construction, entretien et exploitation des installations par l'Office National des Ports (ONP) et enfin l'activité de remorquage attribuée à la CNAN. Pendant cette période le secteur a été sous la tutelle de l'administration centrale²⁰.

¹⁸KHAYER. M et ZEROUKLANE. N : « la politique maritime algérienne après la libéralisation de commerce extérieur », mémoire online, option science économique, université de Bejaia, 2008, consulté le 04/03/2016.

¹⁹MERZOUG Slimane « étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie », thèse en doctorat, option Gestion du Développement, université de Bejaia, 2014, p 207.

²⁰ Idem, p 208.

Figure n° 04 : Système portuaire algérien, 1971-1982.



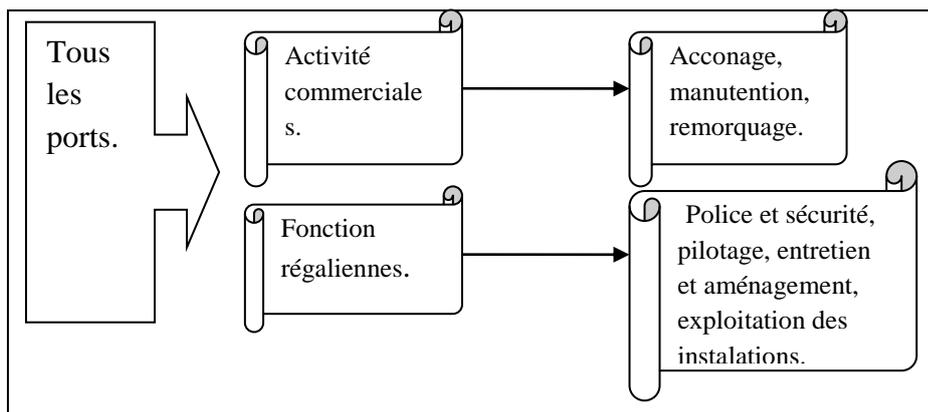
Source : Réalisé par nos soins selon les données recueillies.

➤ Troisième phase 1982-1998

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

Les EPE portuaires ainsi créées pour mission la gestion, l'exploitation et le développement des infrastructures et superstructures portuaires²¹.

Figure n° 05 : Système portuaire algérien, 1982-1998.



Source : Réalisé par nos soins selon les données recueillies.

➤ Quatrième phase depuis 1998 à nos jours

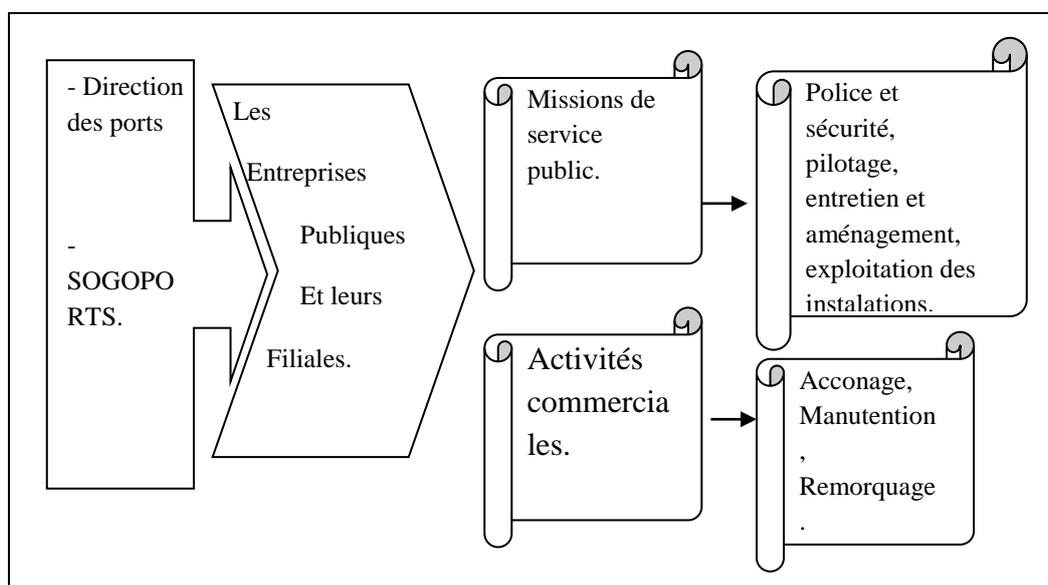
²¹MERZOUG Slimane, 2014, op-cite, p 208

Chapitre II : Le développement du transport maritime de marchandises en Algérie

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

- l'inadaptation des infrastructures et équipements existants.
- la concentration de la gestion de l'ensemble des activités portuaires (puissance publique et activités commerciales) au sein d'une seule entreprise publique autonome.
- le monopole total des activités portuaires, ce qui se répercute négativement sur la qualité et le prix des services. Par conséquent les ports engendrant des surestaries résultats des lenteurs dans le traitement des navires et des conteneurs, ainsi qu'une insatisfaction de la clientèle²².

Figure n° 06 : Système portuaire actuel depuis 1998.



Source : Réalisé par nos soins selon les données recueillies.

2.1.2. Le cadre réglementaire de transport maritime en Algérie

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

❖ Convention de Bruxelles

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes en matière de droit de transport maritime, plusieurs pays par le billet de leurs présidents respectif ont décidé de conclure une convention dans la ville de Bruxelles²³.

A. Convention originelle

²²MERZOUG Slimane, 2014, op-cite, p 209.

²³ Article 860-01 : « illustration de la convention de Bruxelles », 25/08/1924, consulté le 29/03/2017.

Signée à Bruxelles le 25 août 1924 et entrée en vigueur le 2 juin 1931, désignée parfois improprement par l'expression de « règle de la Haye » la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. L'Algérie et la sont liés par le texte de cette convention a un nombre de 376 pays. Cette convention est indiquée dans le sens de la responsabilité dont obligation faite au transporteur maritime, d'assurer la navigabilité du navire-transporteur avec diligence²⁴.

B. Le protocole modificatif de 23 février 1968

La convention de Bruxelles a subi de nombreuses modifications par le protocole du 23 février 1968, qui fût signée par 22 Etats, dit parfois «règles de VISBY », elle est entrée en application le 23 juin 1977. Il a pour objet de modifier les articles 3 et 4 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924, et d'ajouter un article 6 bis à l'article 3, ainsi qu'un article 4 bis à ladite convention.

Les règles de VISBY indiquent qu'il n'y a pas lieu de tenir compte de la nationalité du navire ni celle du transporteur, du chargeur, de destinataire, ou de tout autre personne intéressée²⁵.

C. Le protocole modificatif de 21 décembre 1979

Aux termes d'un second protocole modificatif signé à Bruxelles le 21/12/1979, applicable exclusivement à la version de la convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968, le Droit de Tirage Spécial (DTS) est substitué en tant qu'unité de compte à la livre sterling or et à toute autre monnaie référencée par rapport à l'or. Après cette modification, l'indemnisation est passée à 666,66 DTS par colis et 2 DTS par kilo²⁶.

❖ La convention de berne :

La Convention de Berne, conclue aux transports ferroviaires internationaux, est la plus ancienne, ayant été signée pour la première fois à Berne le 14 octobre 1890 et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1893. Dès l'origine, sa révision périodique a été prévue afin de tenir compte de l'évolution des techniques et de remédier aux lacunes ou imperfection du texte qui se révélerait à l'usage. Les travaux de la 8^{ième} conférence de révision ont abouti à la signature à Berne, le 9 mai 1980, d'une nouvelle convention relatives aux transports ferroviaires internationaux, (COTIF). Est entrée en vigueur le 1^{er} mai 1985 et a été publiée le 3 septembre 1987.

L'Algérie a déposé son instrument de ratification et d'adhésion parmi les 41 pays signataires de cette convention²⁷.

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

L'avènement d'un nouveau code maritime était à cette époque un événement, et d'autant plus, en la circonstance, qu'il s'agissait d'une codification entreprise par l'un des pays leaders

²⁴ MARCQ Jean-Patrick : « risques et assurances transport et logistique », 2eme édition. France, 2011, p 101.

²⁵ Art 375-02 : « illustration de la convention de Bruxelles », modifiée en 1968, consulté le 02/04/2017.

²⁶ Art 390-04 : « illustration de la convention de Bruxelles », modifiée en 1968, consulté le 02/04/2017.

²⁷ Journal officiel de la république algérienne n°376, 13/02013, p 04, consulté le : 01/04/2017.

du tiers monde. Cette codification répondait à une nécessité évidente : l'économie algérienne dépendait de son commerce extérieur et celui-ci s'effectuait par voie maritime.

Avec la chute du mur de Berlin, la fin du monopole, et intervention du Fond Monétaire International (FMI), le législateur algérien a vu la nécessité de modifier quelques dispositions du CMA afin de le mettre en harmonie avec la réalité économique. (Loi n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime).

Cette modification a touché le navire, sa nationalité et l'exploitation commerciale de celui-ci, la libéralisation des transports maritimes, régime de responsabilité du transporteur. Ce nouveau code a apporté une révolution dans le domaine de l'exploitation portuaire, en ouvrant les activités de manutention et d'acconage au privé.

Dans le domaine portuaire, le nouveau code sépare entre les activités de service public et celles à caractère commerciale. Les missions de service public selon la présence loi seront du ressort des autorités portuaire régionales au nombre de trois (Est, centre et Ouest), en remplaçant des entreprises portuaire actuelles. La mission de ces autorités portuaires est : entretien et développement des infrastructures et superstructures, utilisation de domaine public portuaire pour la circulation maritime, la promotion et le développement de l'activité commerciales et en plus de la gestion rationnelle de l'espace portuaire, ces autorités veilleront à la sécurité et à la production de l'environnement. Cependant, la mise en place de ces autorités portuaires n'est pas encore mise en œuvre²⁸.

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

Le transport représente un des piliers fondamentaux du développement durable et de la prospérité de tout pays. Des systèmes de transport efficaces et des réseaux modernes sont donc une nécessité pour le développement économique, le bien-être social, la production à grande échelle, et la préservation de l'environnement²⁹.

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

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

L'État algérien désengage de plus en plus financièrement en encourageant le financement privé des infrastructures portuaires. La formule la plus utilisée est généralement celle du partenariat public privé (PPP). Cette technique est devenue la règle dans de nombreux pays.

²⁸NEFFOUS Mohamed Mankour : « le nouveau code maritime algérien », 23/10/1976, p 08, consulté le 23/03/2017.

²⁹<http://www.andi.dz/index.php/fr/secteur-de-transport>, consulté le 31/03/2017 à 11 :00.

Aux horizons 2020-2025, l'Etat algérien prévoit une enveloppe financière de l'ordre de 3 milliards de dollars pour matérialiser une stratégie de développement maritime³⁰.

Dans ce cadre, un plan national de transport 2011/2030 établi par le ministre de tutelle, un certain nombre d'axes prioritaires sont définis et sont résumés dans ce qui suit ³¹:

❖ Renforcer les fonctions régaliennes :

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

❖ Les actions ciblées d'investissement

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

❖ Régulation économiques et techniques et développement de concurrence

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

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

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

2.3.1. Infrastructure portuaire inadaptée

Les ports algériens sont des ports de la première génération. Ils ont été construits au début de la colonisation française et ils ont gardé le même aspect, dont ils n'offrent que de faibles tirants d'eau, alors, de faibles remorqueurs qui ont une faible capacité ainsi que des espaces d'entreposage réduits et étroits, ne pouvant convenir aux exigences des navires des générations récentes. De ce fait, ils ne peuvent recevoir que des navires de petites tailles, inférieur à 20 000

³⁰<http://www.djazair.com>, consulté le 31/03/2017 à 11 : 30.

³¹ MERZOUG Slimane « étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie », thèse en doctorat, option Gestion du Développement, université de Bejaïa, 2014, p220.

tonnes de port en lourd. Seuls les bateaux contenant jusqu'à 400 conteneurs sont en mesure d'y entrer. Cette situation se pose en termes de contraintes sévères au déroulement des échanges maritimes.

Alger, le plus grand port de marchandises diverses du pays ne peut pas recevoir un 1200 EVP de première génération, à cause des limites imposées par le linéaire de quai (300 mètres maximum) et le tirant d'eau (environ 11,5 mètres). Seul DjenDjen, qui est une réalisation neuve eu égard à son élection comme nouveau hub à conteneurs, possède un quai de 18 mètres de profondeur. Dans l'ensemble, les autres ports, excepté ceux à hydrocarbures, n'atteignent que 12 mètres de tirant d'eau³².

2.3.2. Plateforme logistique et faible taux de conteneurisation

La faiblesse de sommes colossales en matière d'investissement empêche l'expédition en masse des conteneurs en Algérie. Les porte-conteneurs de grande taille ne pouvant accéder dans les ports algériens, les circuits s'organisent à partir des plateformes intermédiaires extérieures que sont les ports d'éclatement (ou hubs de transbordement) comme Algésiras et Valence (Espagne), Cagliari (Italie) et Marsaxlokk (Malte)...etc. L'Algérie est desservie à partir de ces hubs par feeders avec des navires de petite taille ayant une capacité de 300 à 800 conteneurs. La situation de la conteneurisation en Algérie au sein du Maghreb est de 25%, alors que le Maroc enregistre un taux de 45%, malgré la situation excentrique de celui-ci, grâce à sa politique d'anticipation basée sur des réformes portuaires importantes³³.

2.3.3. Un sous-équipement flagrant

La réalisation de trois terminaux à conteneurs dans les années 1990 à Alger, Annaba et Oran n'a guère amélioré la situation de la gestion du conteneur au niveau de ces ports. Ces espaces sont considérés beaucoup plus comme des parcs à conteneurs que comme des terminaux, au sens normatif du terme. Dotés des équipements inadaptés de simples stackers utilisés ailleurs surtout pour charger les wagons, ne possèdent aucun portique de quai pour le traitement des navires à des cadences normatives ni aucun portique de parc pour le stockage en gerbage. À titre d'exemple, la desserte du port d'Alger est toujours assurée par de petits feeders, comme avant la réalisation du terminal. L'entreposage est réalisé sur des rangées de deux lignes, ne dépassant pas des hauteurs de trois niveaux. L'espace entre deux rangées est d'environ 12 mètres, équivalent aux intervalles nécessaires aux mouvements des engins de manutention. En comparaison, un terminal doté d'équipements adéquats exploite rationnellement les espaces, en assure un entreposage avec des rangées constituées de 6 lignes et des hauteurs de 6 niveaux, avec intervalles entre les rangées de 4 à 6 mètres maximum. Ce qui permet de stocker plus.

³² SETI Mohamed, MOHAMED-CHERIF Fatima-Zohra et DUCRUET César : « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », Revue géographique des pays méditerranéens n°116, 2011, p 87.

³³ SAIDI Hichem, MESSAOUDENE Toufik : « Les freins au développement de transport maritime de marchandises à Bejaia », mémoire de master, option Finance et Commerce International, Université de Bejaia, 2012/2013, p 26-27.

Les rendements des équipements de déchargement et de stockage des céréales se situent en dessous de 200 tonnes à l'heure, par rapport aux 1000 à 1500 tonnes permises par des équipements modernes. Les silos en place sont anciens ; même les plus récents n'ont pas été conçus pour atteindre des rendements normatifs. Ce sous-équipement oblige les armateurs à recourir au conditionnement en sacs (palette) au lieu du vrac le plus économique³⁴.

2.3.4. La gestion des ports

Les ports algériens sont érigés en entreprises portuaires lors de la restructuration de 1982. Dix ans après (1992), une ordonnance leur accorde un statut de SPA (Société par Actions), leur accordant une large autonomie. Ces derniers cumulent les missions de service public avec les activités commerciales, alors que le code maritime voté par l'APN (l'Assemblée Populaire Nationale) en 1998, réside dans la séparation entre les activités à caractère commerciale et les activités à caractère régaliennes. Il a également introduit le droit à toute personne physique ou morale d'exercer dans ce nouveau cadre les métiers d'acconage, de manutention et de remorquage. Face aux difficultés générales que connaît le secteur portuaire algérien, l'Etat a décidé de réagir en proposant une réforme du modèle de gestion portuaire afin d'encourager les investisseurs privés nationaux et étrangers à investir dans les ports. Décret d'avril 2006, est venu pour donner plus de clarification en matière d'ouverture du système portuaire, en autorisant l'entrée des opérateurs étrangers dans le cadre des jointes-ventures. C'est ainsi que deux opérateurs étrangers sont associés dans la gestion des terminaux à conteneurs à Bejaia avec Port of Singapour Authority (PSA), à Alger et à Djendjen avec DPW. Malgré les différents textes relatifs à la démonopolisation, ce phénomène particulier persiste. De ce fait, les entreprises portuaires se dégagent impunément de tout exercice de régulation, car intéressées en premier lieu par le maintien du monopole des activités commerciales³⁵.

2.3.5. Insuffisance en espaces portuaires

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

À titre de comparaison, Abidjan, port de l'Afrique de l'ouest qui s'étale sur 1 000 ha, s'est engagé dans une opération d'extension et de modernisation de ses capacités. En conséquence les réserves foncières du seul terminal à conteneurs seront augmentées de 2000 ha. Il en va de même à Tanger Med qui, en plus de ses 1000 ha, en mobilise actuellement 5000 supplémentaires dans un rayon de 80 km du complexe portuaire où seront développés de

³⁴ SETI Mohamed, MOHAMED-CHERIF Fatima-Zohra et DUCRUET César, 2011, op, cite, p 88.

³⁵ Ibid. p 88.

manière progressive des parcs industriels modernes, intégrés au port. En comparaison, l'espace de Bellara (nouveau port de Djen Djen) limité à 60 ha, peut paraître dérisoire³⁶.

2.3.6. Les infrastructures routières et ferroviaires

Le secteur portuaire est mal connecté aux autres modes de transport. Le sous-développement portuaire dénote le manque d'infrastructures routières efficaces et d'un réseau ferroviaire adéquat au sein des wilayas où se trouvent les ports algériens, celui-ci est saturé particulièrement à l'approche des ports ce qui entraîne des difficultés d'acheminer les marchandises qui arrivent aux ports³⁷.

2.3.7. Atonie du système portuaire algérien

Il apparaît clairement, vu la situation actuelle que vit le TMM, que l'Algérie a concentré ses investissements dans les ports pétroliers, Les ports polyfonctionnels accusent un retard important confrontés aux infrastructures vétustes et sont considérés comme des ports de la première génération, et aucun port algérien comme étant d'importance internationale à l'exception des ports pétroliers. En outre, le pavillon national couvre moins de 2% de nos échanges extérieurs par voie maritime sachant 95% des échanges commerciaux de notre pays se font par voie maritime³⁸, d'autre part, le tonnage traité par les ports algériens est dominé par les exportations des hydrocarbures tandis que, les exportations hors hydrocarbures restent toujours marginales.

2.4. Perspectives et projets de développement du TMM en Algérie

Un grand nombre de projets ont été réalisés ou sont en phase de réalisation, afin de rendre le secteur du TM plus performant.

2.4.1. Extension des ports en Algérie

- Poursuite des travaux engagés actuellement au niveau de certains ports (réhabilitation et modernisation pour certains et extensions pour d'autres) avec comme objectif l'augmentation et adaptation des capacités d'accueil et de traitement des navires (Alger, Oran, Arzew, Djen-Djen, Bejaia, Annaba, Ténès ...), avec l'implication directe de ces entreprises portuaires dans le financement de ces investissements ;
- Concrétisation des opérations de partenariats engagées à l'exemple du Guichet Unique Electronique entre les ports d'Alger, Skikda et Oran avec World, de la réalisation d'une infrastructure portuaire entre le port d'Arzew et la Société turque de Sidérurgie Tosyalie.

³⁶ SETI Mohamed, MOHAMED-CHERIF Fatima-Zohra et DUCRUET César : « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », Revue géographique des pays méditerranéens n°116, 2011, p 88.

³⁷ SAIDI Hichem, MESSAOUDENE Toufik : « Les freins au développement de transport maritime de marchandises à Bejaia », mémoire de master, option Finance et Commerce International, Université de Bejaia, 2012/2013, p 27-28.

³⁸ DJAMA Younes : « Entretien : TALAI Boudjemaâ, Ministre des Travaux Publics et des Transports, au Soir d'Algérie », in site internet : www.mtp.gov.dz, consulté le 31/03/2017 à 12 :06.

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

Les Compagnies de transport maritime des marchandises CNAN-Nord et CNAN-Med, filiales du Groupe public de transport maritime, prévoient de créer des joint-ventures avec des compagnies maritimes étrangères. Dans cette perspective, les sociétés étrangères peuvent apporter leur expérience à ces futures sociétés mixtes en exploitant avec CNAN-Nord et CNAN-Med les nouveaux navires acquis ou à acquérir par ces deux compagnies nationales dans le but d'optimiser la gestion et l'exploitation de la flotte nationale. Donc, L'enjeu principal de ces deux sociétés "qui font face à des difficultés managériales", est d'assurer efficacement la gestion commerciale des navires et de les rentabiliser en se basant sur le transfert du savoir-faire des compagnies étrangères. L'autre objectif visé d'un tel partenariat est d'assurer également des formations spécialisées qui manquent avec acuité en Algérie.

En parallèle, le secteur prévoit de lancer de nouvelles formations dans les métiers maritimes. C'est dans ce cadre qu'une formation en Post-graduation spécialisée en shipping sera introduite à partir de la rentrée universitaire prochaine à l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) de Bousmail (Tipasa)³⁹.

2.4.3. Le futur grand port commercial du centre

Un protocole d'accord (sur la base de la règle 51/49) portant réalisation du nouveau port commercial du Centre, qui sera implanté dans la localité côtière d'El Hamadania à Cherchell (wilaya de Tipaza), a été signé le 17 janvier 2016 à Alger entre le Groupe public national des services portuaire et deux compagnies chinoises qui sont : CSCEC (China State Construction Corporation) et CHEC (China Harbour Engineering Company).

Cette infrastructure portuaire, destinée au transport de marchandises, est considérée parmi les plus grands projets en cours en Algérie, car devant constituer un pôle de développement économique d'importance, après son raccordement aux réseaux ferroviaire et aux autoroutes l'habilitant ainsi aux échanges commerciaux avec l'Afrique⁴⁰.

Ce port de transbordement aura des capacités "énormes". Ce port devrait augmenter les capacités portuaires actuelles de la région centre qui ne seront pas en mesure de faire face à la croissance du trafic prévu à l'horizon 2050. Il devra s'étendre sur une superficie de plus de 1.000 hectares, comme il sera doté de 3.360 mètres linéaires de quai pouvant accueillir des navires de grande taille. Par ailleurs, dans le cadre du renforcement des capacités du pavillon national de transport maritime de marchandises, une acquisition de 27 navires d'un montant global d'un milliard de dollars à l'horizon 2019. Ces acquisitions permettront ainsi, d'augmenter les capacités de couverture du transport des échanges commerciaux à 25%⁴¹.

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

³⁹ <http://www.radioalgerie.dz>, consulté le : 05/04/2017 à 08 :43.

⁴⁰ <http://www.maghrebemergent.com>, consulté le 31/03/2017 à 12:00.

⁴¹ <http://www.transactiondalgerie.com>, consulté le 31/03/2017 à 12:00.

Lancement d'une étude pour l'ouverture d'une ligne maritime pour le transport de marchandises entre l'Algérie et l'Arabie Saoudite, qui a porté sur les voies et moyens susceptibles de renforcer la coopération bilatérale notamment dans le secteur du transport maritime de marchandises et de voyageurs.

A cet effet, les deux parties ont salué la mise en place d'un jumelage, premier du genre, entre le port d'Annaba et le port Eddamam, également, la nécessité de procéder à un échange d'expériences entre les deux pays dans les différents domaines des transports maritime.

Des réformes ont été engagées par le gouvernement algérien visant à diversifier l'économie nationale et à encourager l'investissement national et étranger, mettant en exergue les efforts consentis, ces dernières années, par les autorités algériennes pour moderniser le secteur des transports en Algérie.

Plusieurs accords dans le domaine du transport aérien et maritime seront signés entre l'Algérie et la Belgique, notamment entre le groupe des services portuaires (Serport) et le centre belge de formation des cadres dans les domaines portuaire et maritime, ainsi qu'entre la Société nationale du transport ferroviaire (SNTF) et la société belge des chemins de fer (SNCF), où il s'enquerra de l'expérience belge dans le domaine du contrôle maritime et ferroviaire⁴².

2.4.5. Ouverture d'une ligne maritime Mostaganem-Marseille (France) en 2018

Ouverture d'une nouvelle ligne maritime reliant Mostaganem (Algérie) l'Entreprise portuaire de Mostaganem (EPM) et Marseille (France) est prévue l'année prochaine, avec la possibilité d'autres dessertes les moyens de la compagnie française "Corsica Linéa".

La Compagnie nationale de navigation (CNAN), à travers sa filiale CNAN-Nord, et l'armateur français de transport maritime par conteneurs CMA-CGM ont signé récemment un protocole d'accord pour renforcer leur coopération. Ce protocole d'accord vise à renforcer les liens de coopération en matière d'échanges d'expérience entre les deux compagnies maritimes et s'inscrit dans le cadre de la mise à niveau du secteur du transport maritime de marchandises en Algérie. Donc, il s'agit d'une "coopération opérationnelle d'une ligne maritime commune reliant directement le Nord Europe et les ports d'Algérie".

Le partage d'expertise entre CNAN-Nord et CMA-CGM en matière d'échange et de formation du personnel naviguant et des cadres figure aussi parmi les objectifs de cet accord.

Dans l'objectif de satisfaire la demande croissante en terme de transport maritime, un plan de développement du pavillon national prévoit l'acquisition de 25 navires dont 18 cargos pour CNAN Nord et sept (7) navires pour CNAN Med, l'autre filiale du groupe CNAN, et qui vise principalement à augmenter la part des armateurs nationaux à 30% du marché algérien de

⁴²<http://www.aps.dz> consulté le 31/01/2017 à 11 : 30.

transport maritime de marchandises hors-hydrocarbures à l'horizon 2020 par l'utilisation d'une flotte adaptée, et ce, soit en propriété soit affrété⁴³.

2.4.6. Nouvelles mesures pour faciliter les exportations hors hydrocarbures

Les ports algériens ont traité, durant l'année 2015, 47 millions de tonnes de marchandises dont seulement 5 millions à l'export, d'où la nécessité d'équilibrer la balance en terme de tonnage entre l'import et l'export.

Des nouvelles mesures seront appliquées dans les ports commerciaux pour faciliter le passage des marchandises et augmenter l'exportation hors hydrocarbures qui ne représente que 10% du volume global transitant par les ports.

Il s'est donné pour objectif d'augmenter le volume de marchandises traité à l'export de 10% chaque année d'ici 2019. Pour réaliser cet objectif, il faut :

- Réduire de 50% le temps du traitement et d'attente des bateaux en rade, qui coûtent énormément au Trésor public, à travers notamment la mise en place de guichets uniques dans toutes les enceintes portuaires ;
- Agir sur le coût du transport et de la logistique de la marchandise, dont il représente en Algérie 30% de la valeur du produit alors qu'ils varient, selon les normes internationales, entre 15 et 18%, et ce, afin de soutenir la compétitivité des produits nationaux dans les marchés internationaux.
- Chaque entreprise portuaire doit posséder son propre port sec afin d'assurer un acheminement rapide du port sec vers le port humide et vice-versa⁴⁴.

2.4.7. La reconstitution du pavillon national

La reconstitution et le développement du pavillon national passe par :

- La poursuite et l'accélération de la concrétisation du plan d'investissement visant à l'augmentation de la flotte marchande nationale à même d'assurer une couverture de nos échanges commerciaux maritimes à hauteur au moins de 30 %, actuellement assuré dans presque sa quasi-totalité par des compagnies étrangères ;
- L'incitation des opérateurs nationaux publics en vue de privilégier le recours au pavillon national (CNAN), en fonction de ses capacités, pour le transport de leurs marchandises ;
- La poursuite de la recherche d'opérateurs stratégiques en vue de la concrétisation de partenariats dans le domaine du transport maritime des marchandises.

Ces actions devront être également accompagnées par :

⁴³<http://www.aps.dz> consulté le 31/01/2017 à 11 : 30.

⁴⁴ DJAMA Younes : « Entretien : TALAI Boudjemaâ, Ministre des Travaux Publics et des Transports, au Soir d'Algérie », in site internet : www.mtp.gov.dz, consulté le 31/03/2017 à 12 :06.

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

2.4.8. Lancement des projets de liaison des ports aux autoroutes :

Sept pénétrantes autoroutières reliant les ports à l'autoroute Est-Ouest sont en cours de réalisation. Il s'agit de : Bejaïa (100 km), Djen-Djen (110 km), Skikda (31 km), Ténès (22 km/54 km), Oran (8/26 km), Mostaganem (66 km), Ghazaouet (13/41 km). Dans ce cadre, il reste à lancer : la pénétrante reliant le port d'Annaba à l'autoroute Est-Ouest (28 km). La pénétrante du port d'Arzew ; la pénétrante de Beni-Saf ; la desserte autoroutière le port de Cherchell à l'autoroute Est-Ouest⁴⁵.

2.4.9. Amélioration de la logistique en Algérie

- Création de nouvelles capacités de stockage et de distribution selon les normes admises ;
- l'émergence d'opérateurs logistiques et de transporteurs professionnels ;
- le renforcement du contrôle des activités de transport et de logistique.
- Acquisition de 25 navires de commerce et un navire à passagers en cours de réalisation ;
- Ratification d'un accord de partenariat pour la création d'un chantier de réparation, reconversion et construction navales au port d'Arzew entre l'Erenav et un groupe portugais ;
- La modernisation des sites existants de l'Erenav (Alger-Oran et Bejaïa) à travers des études élaborées par des bureaux d'études internationaux ;
- La modernisation des ports actuels par la réalisation de terminaux à conteneurs⁴⁶.

Conclusion

L'Algérie à assurer un développement portuaire sectoriel au profil des ports pétroliers, mais conscience de cette situation, elle veut rattraper le retard des ports à marchandises diverses qui sont devenus un frein pour son économie maritime. Elle doit saisir sa chance avec des acteurs maritimes étrangère pour l'aider à décoller. Cette aide peut prendre la forme du partenariat.

⁴⁵DJAMA Younes : « Entretien : TALAI Boudjemaâ, Ministre des Travaux Publics et des Transports, au Soir d'Algérie », in site internet : www.mtp.gov.dz, consulté le 31/03/2017 à 12 :06.

⁴⁶ Ibid.

Chapitre II : Le développement du transport maritime de marchandises en Algérie

L'Algérie doit avoir une vision globale d'un transport maritime de bout en bout, ce qui conduit au développement intégré du transport dans les pays étrangers.

Chapitre III

Étude de la politique de développement portuaire mise par de l'EPB

Introduction

Bejaia joue un rôle très important dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen, grâce au dynamisme de son port, à la sécurité de la région, à la bonne politique et les avantages douaniers. Bougie a su attirer beaucoup de puissants marchands.

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 bases sur lesquels a été bâti un processus de développement harmonieux qui ont fait de port de Bejaia, une des premières infrastructures de TM du pays.

Dans ce présent chapitre nous allons présenter l'entreprise portuaire de Bejaia, et l'évolution de son trafic maritime, ensuite, nous étalerons notre travail sur la politique de développement et les contraintes qui handicapent l'activité transitaire du port de Bejaia, et enfin, nous exposons perspectives de développement du port de Bejaia.

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil et évolution du trafic maritime au sein de l'EPB

Dans cette section nous présenterons l'entreprise portuaire de Bejaia et son évolution du trafic maritime de marchandise.

1.1. Présentation de l'EPB

Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique. C'est un point du rivage de la mer, ce port occupe une place très importante en termes de qualité de service, sécurité et productivités.

Aujourd'hui, il est classé deuxième port d'Algérie en marchandises générales et troisième port pétrolier. Il est également le premier port du bassin méditerranéen à être certifié ISO 9001 pour l'ensemble de ses prestations depuis octobre 2000, et à avoir ainsi installé un système de management de la qualité. Cela constitue une étape dans le processus d'amélioration continue de ses prestations au grand bénéfice de ses clients. Elle est notamment certifiée à la Norme ISO 14001 en 2004 et au référentiel OHSAS 18001 en 2007, respectivement pour l'environnement et l'hygiène et sécurité au travail.

Actuellement le port de Bejaia est un premier port algérien à avoir développé :

- ✓ Le trafic des conteneurs frigorifiques ;
- ✓ Un rôle industriel en procédant à l'attraction d'industries génératrices de valeur ajoutée ;
- ✓ Mis en place un réseau informatique local ;
- ✓ Une comptabilité analytique pour une meilleure maîtrise des coûts.

1.1.1. Historique de création de l'EPB

L'entreprise portuaire de Bejaia a été créée le 14 août 1982 par le décret N° 82285 au journal officiel n° 33 du 17 août 1982, est une entreprise socialiste à caractère économique, conformément aux principes de la charte de l'organisation des entreprises, aux dispositions de l'ordonnance n° 71-74 du 16 Novembre 1971 relative à la gestion socialiste des entreprises et les textes pris pour son application à l'endroit des ports maritimes.

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

Elle fut dotée par l'Etat, du patrimoine, des activités, des structures et des moyens détenus par l'ONP, la SONAMA et de l'activité Remorquage, précédemment dévolue à la CNAN, ainsi que des personnels liés à la gestion et au fonctionnement de celles-ci.

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

L'Entreprise Portuaire de Bejaïa, entreprise socialiste, est transformée en Entreprise Publique Economique, Société par Actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989, son capital social fut fixé à Dix millions (10.000.000) de dinars algériens par décision du conseil de la planification n°191 du 09 Novembre 1988. Actuellement, le capital social de l'entreprise a été ramené à 3.500.000.000 Da, détenues à 100% par le service portuaire, par abréviation « SERPORTS ».

Le port de Bejaïa aujourd'hui est réputé mixte, hydrocarbures et marchandises générales y sont traitées. L'aménagement moderne des superstructures, le développement des infrastructures, l'utilisation de moyens de manutention et de techniques adaptés à l'évolution de la technologie des navires et enfin ses outils de gestion moderne, ont fait évoluer le Port de Bejaïa depuis le milieu des années 1990 pour être classé aujourd'hui second port d'Algérie¹.

1.1.2. Les missions et les activités de l'EPB

L'entreprise Portuaire de Bejaia couvre un domaine très vaste d'activité qui concourt en permanence à l'accomplissement de ses missions et activités².

- **Les objectifs de l'EPB**

- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire ;
- Organisation de l'accueil des navires ;
- Une organisation adéquate qui répond aux impératifs du contexte concurrentiel ;
- Une parfaite compréhension des attentes et des besoins clients et partenaires ;
- Une implication et une adhésion profonde du personnel aux objectifs fixés ;

¹ Port de Bejaia : « Nouvelle donne, nouveaux challenges », Edition 2015, p 04.

² Document interne de l'EPB.

- Des ressources suffisantes et disponibles pour satisfaire les clients : des investissements appropriés en infrastructures, en superstructures, en équipements, devront être judicieusement consentis. Leur exploitation devra répondre aux normes indiquées, pour assurer la productivité attendue ;
- Un savoir-faire moderne qui permettra d'instaurer de nouvelles méthodes de travail grâce à la formation continue de tout le personnel ;
- Un système de gestion basé sur les outils les plus récents en matière de management d'entreprise coordonné avec l'hygiène et la sécurité au travail et en fera toujours un thème incontournable dans ses réflexions et ses actions.
- **Ses missions**
 - Assurer l'accostage des navires en toute sécurité ;
 - Assurer le déchargement des marchandises des navires vers les quais ;
 - Prise en charge des cargaisons à l'embarquement/débarquement ;
 - Assurer une disponibilité permanente des moyens humains et matériels ;
 - Gestion et développement du domaine portuaire ;
 - Améliorer en contenu les performances (humaines, matérielles et budgétaires) ;
 - Rentabiliser au maximum les infrastructures et superstructures portuaires.
- **Ses activités**
 - 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'aconage et de manutention portuaire ;
 - L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage.

1.1.3. La présentation des services que pratique l'EPB

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

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

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

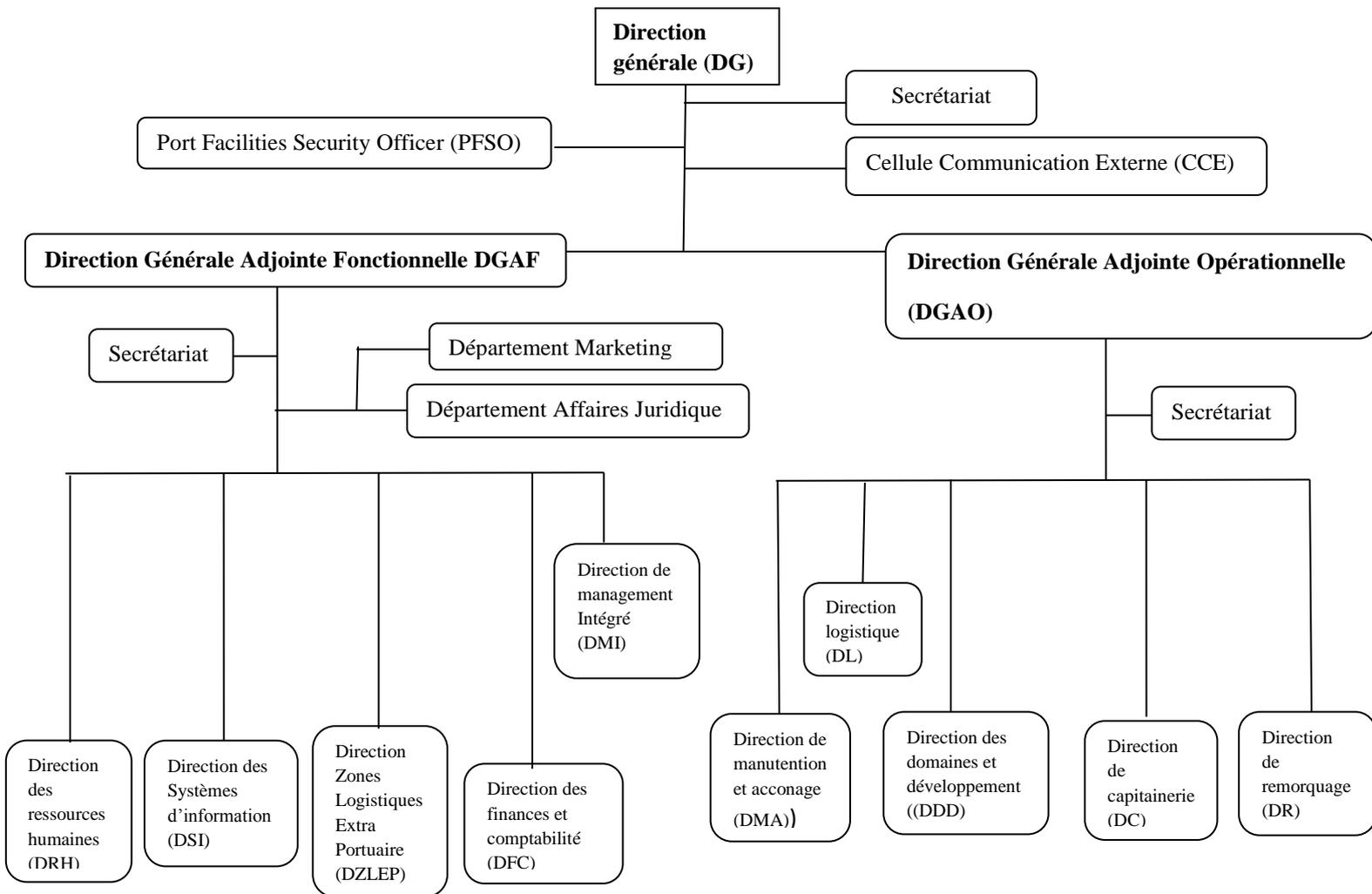
C. Le pilotage : Il est assuré de jour comme de nuit par la direction Capitainerie et est obligatoire à l'entrée et à la sortie du navire. Il consiste à assister le commandant dans la conduite de son navire à l'intérieur du port.

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

E. Les opérations de manutention et d'acconage pour les marchandises : La manutention et l'acconage sont assurés, par un personnel formé dans le domaine. Il est exercé de jour comme de nuit, réparti sur deux vacations de 6h à 19h avec un troisième shift optionnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour des cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7 h du matin.

1.1.4. Présentation des différentes structures de l'EPB

Figure N°07 : L'organigramme général de l'entreprise portuaire de Bejaïa.



Source : Résolution N°04 du conseil d'administration du 05/06/2016.

L'EPB est organisée en directions fonctionnelles et opérationnelles :

- ❖ **Direction opérationnelles :** Il s'agit des structures qui prennent en charge les activités en relation directe avec les prestations de service.

A. Direction générale Adjointe Opérationnelle (DGAO) : elle est chargée de la coordination et de contrôle des directions opérationnelles.

B. Direction manutention et Acconage (DMA) : Elle est chargée de prévoir, organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des actions de manutention et d'acconage liées à l'exploitation du port. Elle abrite les départements suivants :

- **Manutention :** Qui comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement de marchandises, ainsi que les opérations de mise et de reprise des marchandises sous hangar, sur terre-plein et magasins.
- **Acconage :** A pour tâches :

Pour les marchandises :

- La réception des marchandises ;
- Le transfert vers les aires d'entreposage des marchandises ;
- La préservation ou la garde des marchandises sur terre-plein ou hangar ;
- Marquage des lots de marchandises ;
- Livraison aux clients.

Pour les services :

Rassembler toute les informations relatives à l'évolution du traitement des navires à quai et l'estimation de leur temps de sortie ainsi que, la disponibilité des terres pleins et hangars pour le stockage.

D. Direction Domaine et Développement (DDD) : A pour tâches :

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

E. Direction Capitainerie (DC) : Elle est chargée de la sécurité portuaire, ainsi que de la bonne régulation des mouvements des navires, et la garantie de sauvegarde des ouvrages portuaires. Elle assure également les fonctions suivantes :

- **Pilotage :** La mise à disposition d'un pilote pour assister ou guider le commandant du navire dans les manœuvres d'entrée, de sortie ;
- **Amarrage :** Cette appellation englobe l'amarrage et le désamarrage d'un navire. L'amarrage consiste à attacher et fixer le navire à quai une fois accosté pour le sécuriser ;
- **Accostage :** Le port met à la disposition de ces clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir.

F. Direction logistique (DL) : Elle est chargée de mettre en service les moyens techniques pour le chargement ou déchargement des marchandises. Elle exerce aussi les tâches suivantes :

- **L'approvisionnement en pièces de rechange :** Ce service est intimement lié à la gestion technique du port ;

- **La maintenance des équipements** : Structure qui prend en charge la maintenance des grues portuaires, des chariots élévateurs et des autres équipements ;
- **La planification des affectations** : Dont le rôle est le suivi technique et physique des engins pendant leur exploitation aux navires, sur les quais.

G. Direction de remorquage (DR) : C'est au sein de cette direction qu'on n'a exercé notre stage pratique. Cette direction représente une structure très importante, Elle est chargée d'assister le pilote du navire lors de son entrée et de sa sortie du quai. Son activité consiste essentiellement à remorquer les navires entrants et sortants, ainsi que la maintenance des remorqueurs. Les prestations sont :

- Le Remorquage portuaire ;
- Le Remorquage hauturier (haute mer) ;
- Le Sauvetage en mer.

❖ Directions fonctionnelles :

- **Direction Générale Adjointe Fonctionnelles (DGAF)** : Elle chargée de concevoir, coordonner et contrôler les actions liées à la gestion et au développement de l'entreprise.
- **Direction Zones Logistique Extra-Portuaires (DZLEP)** : Elle est chargée de :
 - Rapprocher la marchandise du client final ;
 - Décongestionner les surfaces dans l'enceinte portuaire ;
 - Développer le transfert de masse des marchandises par voie ferroviaire.
- **Direction Audit et Management (DAM)** : Elle est chargée de :
 - La Contribution active à l'instauration et au développement d'une culture au sein de l'entreprise et de la communauté portuaire ;
 - La mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue du Système de Management Intégré (plans projets et indicateurs de mesure).
- **Direction Financière et Comptabilité (DFC)** : Elle est chargée de :
 - La tenue de la comptabilité ;
 - La gestion de la trésorerie (dépenses, recettes et placement) ;
 - Contrôle de gestion (comptabilité analytique et contrôle budgétaire).
- **Direction des Ressources Humaines (DRH)** : Elle est chargée de prévoir, d'organiser et d'exécuter toutes les actions liées à la gestion des ressources humaines en veillant à l'application rigoureuse des lois et règlement sociaux.
- **Direction des Systèmes D'information (DSI)** : Elle est chargée du développement, de la mise à jour et de l'entretien du système d'information portuaire. Elle également chargée du développement des applications informatiques dans l'entreprise.

1.2. Les infrastructures portuaires de l'EPB

Le port s'étale sur une superficie totale de 79 hectares. Sa surface d'entreposage s'étale sur 422.000 m² dont 17.500 m² couverts. Il dispose de plus 3.000 ml de quai, répartis entre

Chapitre III : Étude de la politique de développement portuaire mise par de l'EPB

16 postes à quai pour navires de marchandises générales, 03 postes à quai pour navires pétroliers, un poste Ro-Ro et 01 poste gazier.

❖ Les installations spécialisées

Tableau n°06 : La répartition des installations spécialisées de l'EPB.

Désignation	Les caractéristiques
Le terminal a bois	-300 ml de quai avec 02 postes à quai (20-21) favorisée ; -Emplacement : nouveau quai et quai de la gare ; -tirant d'eau maximum autorisé : 8m à 11,5m ; -superficie du terminal : 7 hectares -capacité total : 19,300 fardeaux gerbés sur 4 niveaux.
Le terminal divers	- 07 postes à quai ; -Emplacement : quai de la casbah, quai ouste et quai de la gare ; - tirant d'eau maximum autorisé : 10m ; -surfaces d'entreposage : 50,218m ² .
L'abri papier	-Emplacement : à l'entrée du poste 19 ; -surface totale : 1286m ² ; -capacité commerciale au sol ; 1528 unités
Le centre de transit des marchandises dangereuses (CTMD)	-Emplacement : nouveau quai (poste 20) ; -surface totale : 700m ² ; -nombre de hangars : 06 sur une surface de 1440m ² .
Le terminal roulier	-Emplacement : poste 18 ; -superficie du parc : 13000m ² .
Le terminal céréalier	-Emplacement : quai sud oust, quai de la gare et nouveau quai ; -400ml de quai avec 3 quais favorisés.
Le terminal pétrolier	-Emplacement : avant-port ; -770ml de quai avec 3 postes à quai spécialisés ; -tirant d'eau maximum autorisé : 13,5m ; -capacité de chargement : 16,8 millions de tonnes.
Le terminal à conteneur	-superficie de bassin : 60ha ; -quai/acconage ; longueur de 500ml, profondeur de 12m ; -nombre de poste à quai : 4 (22, 23, 24) ; -capacité totale de terminal : 10257 EVP.

Source : Etablir par nos soins à partir des données recueillies au sein de l'EPB.

Le port de Bejaia est leader national en matière de traitement du trafic de bois. Grâce à la mise en place, d'un terminal spécialisé en matière du bois, le port de Bejaia se met au diapason d'un marché dynamique et offre des prestations remarquables à sa clientèle, qui compte d'importantes du bâtiment et travaux publics, très exigeantes et pointilleuses en matière de qualité de service.

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

Chapitre III : Étude de la politique de développement portuaire mise par de l'EPB

Le produit papier bénéficie de l'installation d'un abri. D'une superficie de 1200m mètres carrés, l'abri en question est spécialement aménagé pour accueillir des bobines de papier de grand et petit formats, d'en garantir la sécurité et la qualité. Les capacités de cet abri sont estimées à 1,528 unité au sol, avec une possibilité de gerbage sur deux mètre de hauteur.

La sécurité des installations et des personnes ainsi que la préservation de l'environnement sont parmi les préoccupations majeures de l'EPB. Elles figurent en bonne place dans la stratégie de développement du port. La manipulation des produits classés dangereux a nécessité la mise en place d'un Centre de Transit des Marchandises Dangereuses (CTMD).

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

L'EPB occupe la première position pour ce qui est du trafic céréalier. L'activité est dotée des équipements les plus performants. Les rendements de la manipulation des céréales sont passés de 50T/heure à 750T/heure en 2016.

Le terminal à conteneurs du port de Bejaia qui est géré depuis 2005 par BMT, a donné des résultats probants en matière de traitement du conteneur.

❖ Les capacités matérielles de l'EPB

Les deux tableaux suivants représentent les capacités matérielles, qui composent des chariots, des grues, des chargeurs sur pneus, des tracteurs et autres installations.

Tableau n°07 : Les équipements de port de Bejaia (matérielles).

Désignation	Capacité	Nombre d'engins
Chariots élévateurs	De 0,95 à 52 tonnes	76
Grues	De 60 à 124 tonnes	15
Portique à grains	550 tonnes	01
Chargeurs sur pneus	De 02 à 04 m ³	11
Pelles chargeuses excavatrices	De 01 à 1,1 tonnes	03
Minis pelles	De 0,6 à 1 tonnes	09
stackers	42 tonnes	01
Tracteurs semi-remorques	De 20,5 à 50 tonnes	28
Tracteurs Ro-Ro	De 36 à 46 tonnes	02
bennes	Supérieur à 14 tonnes	11
Spreader automatique	41 tonnes	01
Grappin motorisé	9,4 tonnes	02

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

Chapitre III : Étude de la politique de développement portuaire mise par de l'EPB

Tableau n°08 : Les équipements de remorquage du port de Bejaia.

désignation	Longueur	largeur	Effort de traction	Année de réception	Chantier de construction
Cheliff 6	28m	7,60m	20 tonnes	1971	Japon
Seybouse 3	33,50m	8,90m	31 tonnes	1972	Allemagne
Cap Carbon	28m	10,59m	46 tonnes	2005	Holland
Cap Sigli	29,5m	11m	35 tonnes	2005	Espagne
Cap Bouak 2	19,70m	6,10m	12 tonnes	2006	Espagne

Source : établi par nous même à partir des données de l'EPB

➤ Les capacités humaines de l'EPB

L'EPB s'appuie sur une ressource humaine hautement qualifiée qu'elle s'attèle à parfaire les connaissances et à mettre dans les meilleures conditions de travail.

Le tableau suivant représente la forme et le nombre du personnel par direction de l'EPB, qui compose d'un total de 1337 effectifs.

Tableau n° 09 : Les capacités humaines en 2017.

Direction	Cadre	Maîtrise	Exécution	Total
DG (Direction Générale)	4	0	0	4
DGAF (Direction Générale Adjointe Fonctionnelle)	10	1	0	11
DGAO (Direction Générale Adjointe Opérationnelle)	4	0	2	6
DMI (Direction de management Intégré)	11	0	0	11
DSI (Direction des Systèmes d'information)	15	2	1	18
DZLEP (Direction Zones Logistiques Extra Portuaire)	7	0	1	8
DFC (Direction des finances et comptabilité)	14	2	3	19
DRH (Direction des ressources humaines)	17	9	40	66
DMA (Direction de manutention et acconage)	11	44	540	595
DDD (Direction des domaines et développement)	11	9	85	105
DL (Direction logistique)	9	59	140	208
DC (Direction de capitainerie)	27	37	127	191
DR (Direction de remorquage)	33	23	39	95
Total	173	186	978	1337

Source : Document interne de l'EPB.

1.3. Evolution du trafic maritime de marchandise au sein de l'EPB en 2016

Nous allons exposer l'évolution du trafic maritime de marchandises traitées par le port de Bejaia entre 2006-2016.

1.3.1. Évolution de trafic de marchandises

Le tableau n°10 présente l'évolution du trafic «hydrocarbures et hors hydrocarbures » 2006-2016

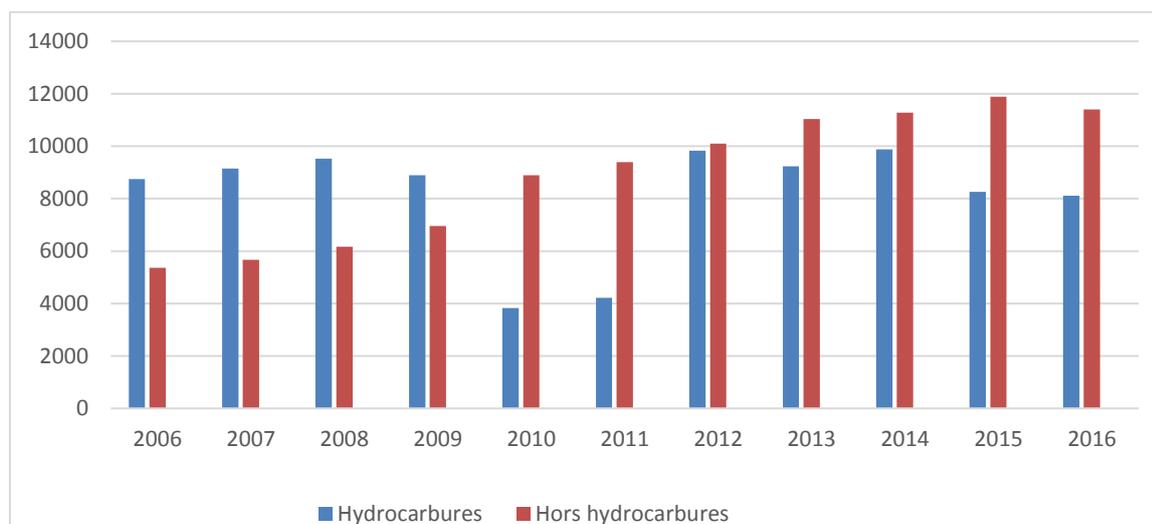
Chapitre III : Étude de la politique de développement portuaire mise par de l'EPB

Tableau n°10 : Trafic global «hydrocarbures et hors hydrocarbures » 2006-2016. (Unité : 1000 tonne).

Années	Trafic hydrocarbures	Trafic hors hydrocarbures	Total
2006	8745	5357	14102
2007	9152	5663	14815
2008	9522	6163	15685
2009	8888	6960	15848
2010	3832	8889	12721
2011	4211	9394	13605
2012	9827	10098	19925
2013	9236	11041	20277
2014	9880	11276	21156
2015	8265	11893	20158
2016	8111	11405	19516

Source : EPB, Rapport annuel et statistiques 2016.

Graphe n°03 : Trafic global «hydrocarbures et hors hydrocarbures » 2006-2016. (Unité : 1000 tonne).



Source : établi à partir des données du tableau n°10.

Nous remarquons à partir du tableau précédent, une évolution du trafic hors hydrocarbure de 2006 jusqu'au 2014. En ce qui concerne le trafic des hydrocarbures nous remarquons une évolution durant la période 2006-2008. En revanche 2009-2010-2011, ont été marqué par un recul énorme du trafic des hydrocarbures causé essentiellement par la chute de prix du pétrole en 2009. Après cette période le trafic a repris son évolution.

En 2016, le trafic global s'est établi à 19,5 millions de tonnes, en baisse de 3,18% par rapport à l'exercice 2015.

Chapitre III : Étude de la politique de développement portuaire mise par de l'EPB

Le trafic des hydrocarbures a connu une baisse à l'import et à l'export. La chute des cours de pétrole sur les marchés mondiaux ont eu des répercussions négatives aussi bien sur le trafic hydrocarbures que sur celui des marchandises générales. Cette situation a eu un impact direct sur les échanges internationaux. En effet, le pétrole brut qui représente près de 36% de trafic de l'EPB, a régressé de 1,8% ce qui a causé une légère rétraction du volume des exportations. Les importations ont également connu un recul, totalisant près de 11,6 millions de tonnes, en baisse de 5,3% par rapport à 2015. L'Etat a dû mettre en place un ensemble de mesures visant à les réduire ainsi qu'un programme de relance de la production nationale afin d'atteindre un certain équilibre de la balance commerciale.

1.3.2. Structure des marchandises par le mode de conditionnement

Le tableau suivant présente l'évolution du trafic par mode de conditionnement 2006-2016.

Tableau n°11 : Trafic par mode de conditionnement 2006-2016. (Milliers de tonnes).

Années	Vracs liquides	Vracs solides	Marchandises diverses	Total
2006	9244	2308	2550	14102
2007	9650	2410	2755	14815
2008	9945	2906	2834	15685
2009	9319	3762	2766	15848
2010	4288	5248	3184	12720
2011	4695	5693	3271	13605
2012	10354	5087	4484	19925
2013	9806	5351	5120	20277
2014	10410	5746	5000	21156
2015	8768	6304	5086	20158
2016	8632	6075	4809	19516

Source : EPB, Rapport annuel et statistiques 2016.

Jusqu'à 2014, nous remarquons une évolution du trafic. En 2016, le volume total des vracs liquides, s'est établi à plus de 8,63 millions de tonnes en baisse de 1,55%. Cette légère décroissance a été causée par le trafic hydrocarbures qui a régressé aussi bien à l'import avec -5,34% et à l'export avec -1,33%. Les oléagineux, par contre, ont enregistré une croissance appréciable de 8,13% à l'import et de 858% à l'export.

Le trafic des vracs solides a connu un léger déclin en 2016, réalisant un volume global de 6,075 millions de tonnes, en baisse de -3,63% par rapport à 2015. Cette décroissance est le résultat de la baisse du blé (-10,81%), des autres céréales (-4,58%), du soja (-7,73%) du sucre (-0,34) et principalement du ciment (-37,33%).

Avec un volume total de 4,8 millions de tonnes, le trafic des marchandises diverses a connu une baisse de -5,4% comparativement à 2015. Les principaux produits à l'origine de cette baisse sont : le bois (-7,02%) et le fer (-10,55%).

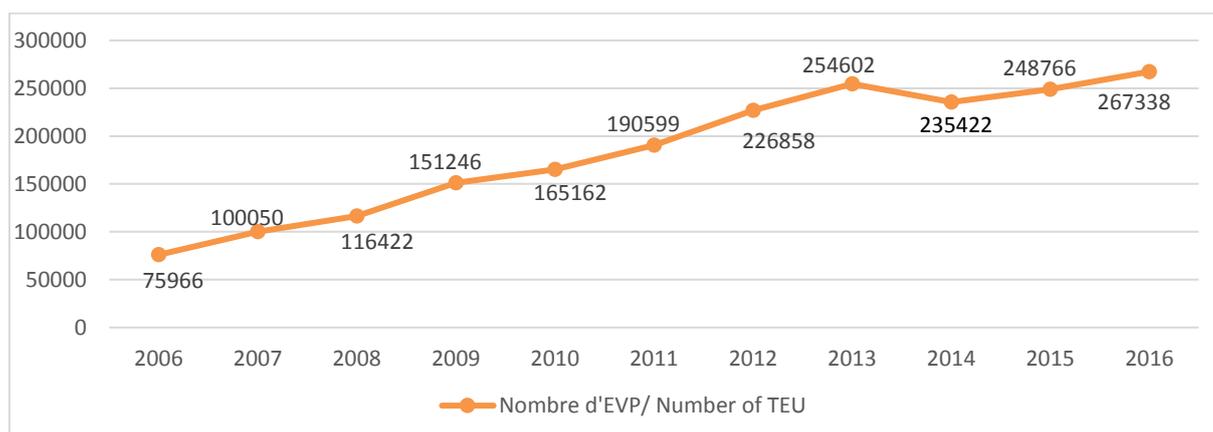
Chapitre III : Étude de la politique de développement portuaire mise par de l'EPB

Ces diminutions sont dues essentiellement, aux mesures étatiques visant à réduire les importations, l'introduction des licences d'importations a eu un impact direct sur les trafics stratégiques du port de Bejaia.

1.3.3. Trafic conteneur

Le graphe n°04 présent l'évolution du trafic conteneurs 2006 -2016.

Graphe n°04 : Trafic conteneurs 2006 -2016.



Source : EPB, Rapport annuel et statistiques 2016.

A partir de 2005 le trafic conteneur a marqué une évolution énorme, grâce à la création de la filiale BMT (Bejaia Mediterranean Terminal). Le trafic conteneurs continue son ascension en 2016, réalisant un total de 267.338 EVP, soit une hausse de 7,4%, avec 18.572 EVP de plus que l'exercice 2015.

Le tableau n°12 présente la répartition du Trafic conteneurs par pays de provenance et de destination.

Tableau n°12 : Trafic conteneurs par pays de provenance et de destination.

	Débarquement			Embarquement		
	Vides EVP	Pleins EVP	Tonnage net	Vides EVP	Pleins EVP	Tonnage net
Cabotage National	/	2 273	29 537	1 869	42	250
Espagne	/	50 787	710 917	44 491	5 971	104 367
Belgique	/	1 316	9 386	1 532	96	422
France	6	17 786	176 430	16 736	1 574	22 479
Italie	/	1 248	18 173	1 300	8	100
Malte	7	60 125	701 250	54 342	5 328	84 252
Danemark	/	171	1 986	/	/	/
Portugal	/	136	1 838	194	/	/
Total	13	133 842	1 649 517	120 464	13 019	211 870

Source : EPB, Rapport annuel et statistiques 2016.

Chapitre III : Étude de la politique de développement portuaire mise par de l'EPB

L'analyse du trafic conteneurs par pays de provenance nous indique que près de 45% des conteneurs pleins proviennent de malte avec plus de 60 mille EVP. L'Espagne et la France viennent en seconde et troisième position avec respectivement 38% et 13% du trafic débarqué. Ces trois pays totalisent ainsi à eux seuls plus de 96% du trafic conteneurs débarqué.

A l'export, les principaux ports de transbordement de la méditerranée (Espagne Malte et France) restent la destination principale des conteneurs embarqués.

1.2.4. Trafic roulier (RO-RO)

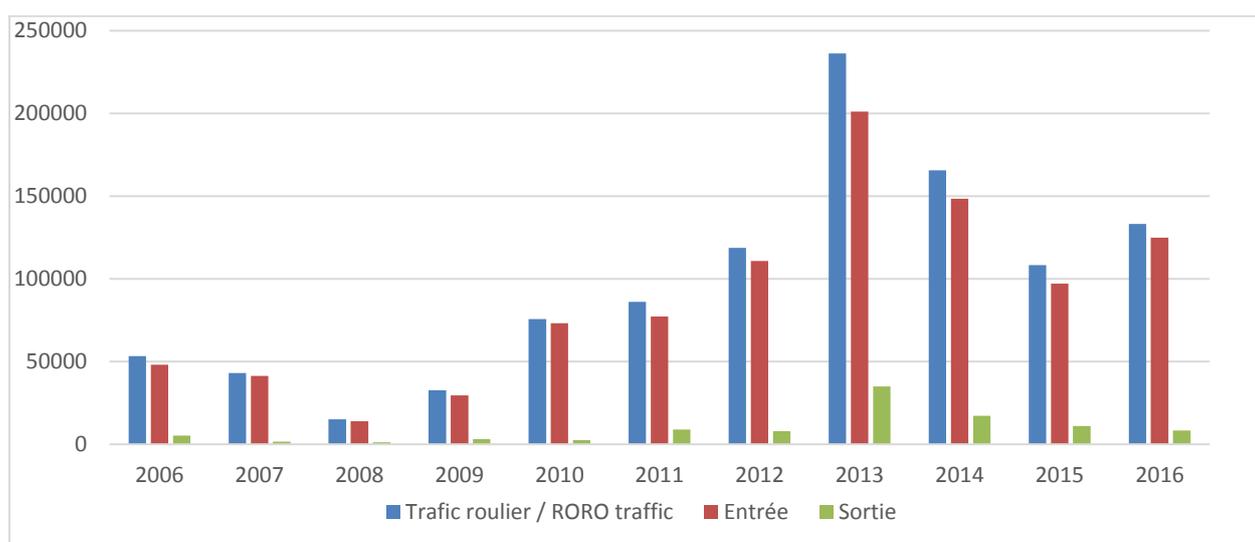
Le tableau n°13 présente l'évolution du trafic RO-RO 2006-2016

Tableau n°13 : Trafic RO-RO 2006-2016 (Unité : Tonnes).

Année	Entrée	Sortie	Total
2006	48 015	5 234	53 249
2007	41 355	1 650	43 005/
2008	13 871	1 229	15 100
2009	29 506	3 058	32 564
2010	73 078	2 559	75 637
2011	77 229	8 950	86 179
2012	110 750	7 904	118 654
2013	201 229	34 936	236 165
2014	148 391	17 265	165 656
2015	97 181	11 034	108 215
2016	124 929	8 306	133 235

Source : EPB, Rapport annuel et statistiques 2016.

Graphe n°05 : Trafic RO-RO 2006-2016 (Unité : Tonnes).



Source : établi à partir des données du tableau n°13.

Chapitre III : Étude de la politique de développement portuaire mise par de l'EPB

Le transport des marchandises par roulier a connu, en 2016, une hausse à l'import de l'ordre de 28% comparativement à l'exercice précédent avec un volume de 124.929 tonnes. A l'export par contre, il a connu une baisse de 24%. Le nombre des navires RO/RO a ainsi progressé de 22 navires.

1.2.5. Evolution de nombre de navires

Le tableau suivant présente l'évolution du nombre de navires 1991-2016.

Tableau n°14 : Evolution du nombre de navires.

Année	Entrée	Sortie	Total
1991	671	672	1343
1993	606	603	1206
1996	580	576	1156
1999	920	920	1840
2002	1157	1156	2313
2005	1223	1221	2444
2008	1208	1213	2421
2012	1383	1382	2765
2014	1392	1392	2784
2016	1351	1350	2701

Source : EPB, Rapport annuel et statistiques 2016.

Nous remarquons que le nombre de navires traités par l'EPB est en évolution ces dernières années. En 2016, le port de Bejaia a traité 1351 navires à l'entrée, soit 41 navires de moins que l'exercice de 2014. La majorité des navires a connu une augmentation excepté les navires RO/RO et hydrocarbures raffinés. La baisse de RO/RO est occasionnée par le manque de postes à quai pour réceptionner ces navires, pour ce qui est des hydrocarbures raffinés leur diminution est due à la conjoncture actuelle qui a affecté ce marché.

Section 02 : Etude de la politique de développement portuaire au sein de l'EPB

Dans cette section, nous allons essayer de faire une étude sur la politique de développement de l'EPB, les différentes contraintes ainsi que les perspectives de développement de TMM.

2.1. La politique de développement de l'EPB

L'EPB applique un programme de développement pour moderniser ses installations et hisser des prestations aux standards internationaux.

2.1.1. La mise en place un bon climat d'affaires pour attirer le partenariat

Le port de Bejaia a un potentiel qui attire les partenariats dans le cadre des investissements, que ce soit en termes des installations portuaires favorable ou en termes de la politique de communication interne et externe de l'entreprise. Et comme exemple des partenaires qu'a pu attirer le partenaire Singapourien :

❖ Création de la BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal)

BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal), est le fruit d'un accord de partenariat sous forme de joint-venture, entre l'EPB et une firme Singapourienne PORTEK, le projet a été présenté au conseil de la participation de l'Etat «CPE» en Février 2004, qui a donné son accord au projet le 29 Mai 2004, pour la création du partenariat et après trois mois c'est la création de la joint-venture, en Janvier 2005. L'arrivée des équipements, et l'exploitation du terminal à conteneur a démarré le 26 Juin 2005, avec la manutention du premier navire porte-conteneur «MSC HOGGAR». Ce terminal est baptisé officiellement par le ministre des transports «Mohamed MEGHLOUI» le 2 Juillet 2005. Erigée sous forme de Société Par Action(SPA)³.

Ces missions :

- ✓ Traiter dans les meilleures conditions de délais, de couts et de sécurité, l'ensemble des navires porte-conteneurs et des conteneurs ;
- ✓ La manutention sur navire aussi bien le chargement et le déchargement des conteneurs et leurs entreposages dans les zones de stockage ;
- ✓ Le service d'acconage sur les aires spécialisées ainsi que leurs livraisons ;
- ✓ Le déchargement des céréales selon les capacités de BMT.

Ces objectifs

La mise à disposition d'une nouvelle technologie dans le traitement du conteneur en vue de réaliser les objectifs suivants⁴ :

- Un gain de productivité ;
- Une réduction des coûts, amélioration de rendement et courtement des temps d'escale ;
- Une fiabilité de l'information et meilleur service clientèle (assurer un service de qualité dans les meilleurs délais) ;
- Faire face à la concurrence nationale et internationale et gagner des parts importantes du marché ;
- Propulser le terminal au stade international ;
- Augmenter la productivité de la manutention et obtenir l'excellence dans la gestion des opérations terminales ;
- Développer le transport de bout en bout ;
- Mettre en place des procédures efficaces de gestion et une prestation de service répondant aux normes universelles ;
- Prise en charge totale et entière des soucis du consignataire pour tout ce qui concerne le conteneur.

³ Document BMT 2015 : « terminal à conteneurs du port de Bejaia », p 01-02.

⁴ Ibid. p 09.

2.1.2. Développer le caractère pionnier d'offre logistique (Développement des activités dans les zones logistiques Extra-portuaires)

Ce projet, contribuera sûrement à l'amélioration de l'efficacité de l'offre logistique du Port de Bejaia. En plus d'améliorer l'acheminement des produits vers les opérateurs économiques.

❖ Création d'une zone logistique à « IghilOuberouak »

Située à environ 5km au Sud Est du port, et d'une superficie de 48560 mètre carré, ce site à une capacité spatiale de 1040 EVP et une capacité commerciale de 19000 EVP.

A. Objectifs du projet :

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

B. Composition et surface des espaces : Le terrain est d'une superficie totale de 48 560 m², il est organisé comme suit⁵ :

Tableau n°15 : La superficie de la zone logistique « IghilOuberouak ».

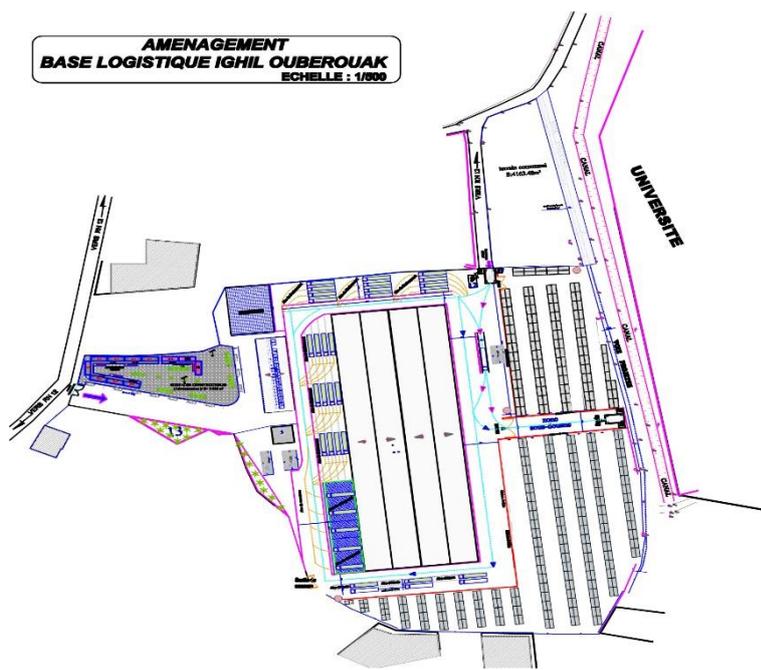
Une aire de stockage sous douanes	16000 m ²
Hangar (magasin) sous douane et hors douane	10200 m ²
Une zone libre pour les manipulations, immobilisations temporaires, installations et autres activités.	≤ 29010 m ²

Source : Fiche technique : EPB, zone logistique « IghilOuberouak ».

C. Plan actuelle de la zone logistique « IghilOuberouak »

⁵ Fiche technique : EPB, zone logistique « IghilOuberouak ».

Figure n°08 : Plan actuel de la zone logistique « IghilOuberouak ».



Source : Fiche technique : EPB, zone logistique « IghilOuberouak ».

- ❖ **Création d'une zone logistique Extra Portuaire à « Tixter » (Wilaya : Bordj Bou Arreridj) :** Située de la wilaya de Bordj Bou Arreridj, l'implantation de cette ZLEP est motivée, d'abord par le souci de décongestionner le port, fluidifier l'acheminement des marchandises vers les opérateurs, et aussi de créer de la valeur ajoutée en matière de logistique.

A. Objectifs du projet :

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

B. Composition et surface des espaces : Le terrain est d'une superficie totale de 141 676 m², sera organisé en six (06) zones :

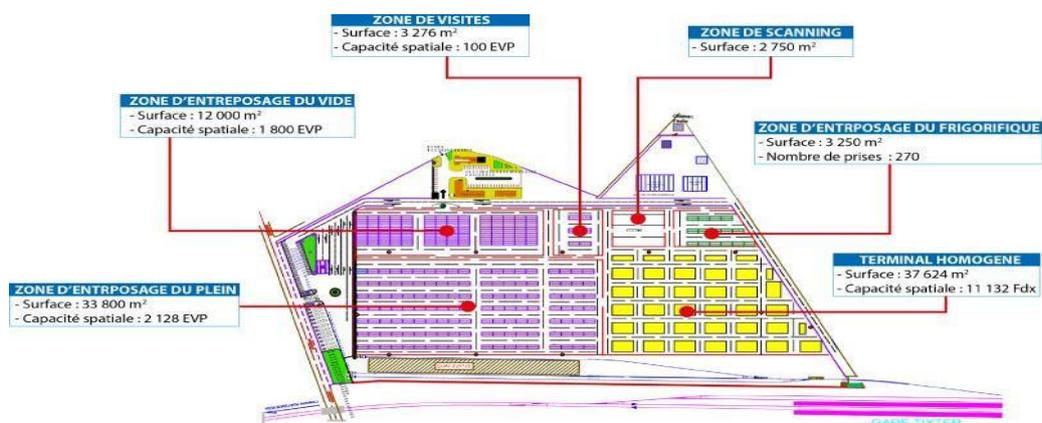
- **Zone d'entreposage des conteneurs pleins (33 800 m²) :** Cet espace est réservé à la réception, traitement et entreposage des conteneurs pleins en transit soit par voie ferroviaire ou routière ;
- **Terminal divers (37 624 m²) :** Cet espace aura absorbé essentiellement le trafic des produits homogènes tels que le bois et les produits métallurgiques, en provenance soit par voie routière ou ferroviaire ;
- **Zone d'entreposage des conteneurs vides (12 000m²) :** Cet espace est réservé à la

réception, traitement et entreposage des conteneurs vides ;

- **Zone dédiées pour les visites** : (3 276 m²) : Cet espace est réservé pour les visites douanières ;
- **Zone de scanning** (2 750 m²) : Zone où, est installé le scanner mobile. Avec toutes les servitudes de sécurité ;
- **Zone d'entreposage du frigorifique** (3 250m²) : Cet espace est réservé à la réception, traitement et entreposage des conteneurs frigorifiques⁶.

C. Plan actuel de la zone logistique Extra Portuaire à « Tixter »

Figure n°09 : Plan actuel de la zone logistique Extra Portuaire à « Tixter ».



Source : Fiche technique: EPB, zone logistique Extra-Portuaire de « Tixter » (Bordj Bou Arreridj).

2.1.3. Renforcer le partenariat entre les différents acteurs de la communauté portuaire

En animant des rencontres avec ces derniers dans le but de, renforcer les relations avec eux, et de faire connaître le port de Bejaia, ces activités ainsi que, ces évolutions et d'améliorer son image à l'environnement extérieur.

➤ Visite :

- **12 Mai 2016** : Son Excellence l'Ambassadeur de France à Alger, Monsieur Bernard EMIE, a effectué une visite au Port de Bejaia. Après avoir suivi avec un grand intérêt la présentation qui lui a faite portant sur l'évolution du port de Bejaia, ses réalisations et son excellence, il a exprimé sa volonté de renforcer la coopération entre le Port de Bejaia et les opérateurs économiques français, notamment dans les activités d'exportation ;
- **19 Mai 2016** : L'Ambassadeur des Pays Bas à Alger, Son Excellence Madame Willemijn VAN HAAFTEN a été reçue par le Président Directeur Général de

⁶ Fiche technique: EPB, zone logistique Extra-Portuaire de « Tixter » (Bordj Bou Arreridj).

l'Entreprise Portuaire de Bejaia. L'objet de la visite a porté essentiellement sur d'éventuels partenariats avec des opérateurs néerlandais ;

- **Le 23 Mai 2016** : Son Excellence l'Ambassadeur du Japon à Alger, Monsieur Masaya FUJIWARA, a effectué une visite au Port de Bejaia, où il a exprimé le souhait de son pays de renforcer ses relations économiques avec l'Algérie. Cette coopération qui vise à soutenir les pays africains, dont l'Algérie, dans leurs projets de développement, peut aboutir vers le financement par la partie japonaise du schéma directeur du Port de Bejaia, notamment par l'Agence Japonaise de Coopération International (JICA)⁷ ;
- **20 Décembre 2016** : Dans le cadre du renforcement des relations de coopération économiques entre l'Algérie et la République Socialiste du Vietnam, son excellence Monsieur PHAM QuocTru, Ambassadeur du Vietnam à Alger, a effectué une visite de travail à Bejaia⁸.

➤ **Actions commerciales :**

- Participation du Port de Bejaia au 3ème Salon International des Transports, de la Logistique et de la Mobilité « Algéria Infrastructures 2016 », qui s'est déroulé du 15 au 18 Février 2016, au palais des expositions des Pins Maritimes à Alger⁹ ;
- Participation du Port de Bejaia, aux côtés de sa filiale « Bejaia Méditerranéen Terminal – BMT » à la 49ème édition de la Foire Internationale d'Alger, qui s'est déroulé du 28 Mai au 02 Juin 2016, au palais des expositions des Pins Maritimes à Alger¹⁰ ;
- Organisée par le FCE en date du 05 Mai 2016 à l'auditorium du campus d'Aboudaou, la 2ème édition des « Rendez-vous économiques des chefs d'Entreprises » a été consacrée au port de Bejaia sous le thème « port de Bejaia, enjeux logistiques et perspectives »¹¹ ;
- Participation de SERPORT au 7ème Salon international des énergies propres, des énergies renouvelables et du développement durable « ERA 2016 », qui s'est déroulé du 24 au 26 Octobre 2016 au Centre des Convention d'Oran¹² ;
- Participation du port de Bejaia avec sa filiale BMT au 1er salon de la logistique « LOGISTICAL » organisé par la CACI du 21 au 24 novembre 2016, au palais des expositions des Pins Maritimes à Alger¹³ ;

⁷ Bejaia port infos N° 90, p 10, 11, 12.

⁸ Bulletin d'information du port de Bejaia N° 91, p 06.

⁹ Bejaia port infos N° 89, p 14.

¹⁰ Bulletin d'information du port de Bejaia N°92, p 10.

¹¹ Bejaia port infos N° 90, p 13.

¹² Bulletin d'information du port de Bejaia N° 92, p 07.

- Participation du port de Bejaia au premier MEDPORTS FORUM, une rencontre de grande envergure à Marseille sur les routes maritimes internationales et la manière de renforcer sa position à l'échelle mondiale. Cette rencontre, à laquelle ont pris part le 30 novembre 2016, 25 ports du pourtour méditerranéen, vise à intensifier la coopération entre les enceintes portuaires des différents pays du Nord comme du Sud de la Méditerranée¹⁴.

2.1.4. Développement des infrastructures

Le Port de Bejaia a continué en 2016 à poser d'importants jalons en matière de développement d'infrastructures portuaires, indispensables permettant la réception des grandes navires, pour faire face à la phase d'expansion et de croissance enregistrée par le commerce maritime international au cours des dernières années.

- ❖ **Les principaux projets** : Les principaux projets entamés en 2016 concernent, le réaligement et l'achèvement des quais, garantit une meilleure circulation, une diminution des attentes et le gain de 12.600 m² en nouveaux espaces de stockage.
- **Réaligement des quais 7, 8, 9, 10 et 11** : Les travaux de réalisation de cette importante infrastructure qui permettra l'augmentation des capacités de réception des navires et l'optimisation des zones de manutention et d'entreposage, sont achevés. Prise en charge par l'entreprise COSIDER TP-Alger, la réalisation de ce projet permet le gain d'un quai de 355 ml, d'un poste RO/RO d'un linéaire de 30 mètres ;
- **L'aménagement d'un poste d'accostage RO/RO pour car-ferries** : Les travaux de cet ouvrage conçu exclusivement pour la réception des car-ferries, consistent en la réalisation d'un poste RO/RO d'un linéaire de 30 mètres avec un tirant d'eau de -09 m et d'un quai de 78 ml. Il est également prévu la réalisation d'un terre-plein d'une surface de 830 M². Le taux d'avancement physique des travaux est estimé à 70% ;
- **La réalisation de deux (02) appontements pour remorqueurs** : Ces travaux qui ont été confié à l'entreprise public COSIDER, consistent en la réalisation de deux appontement Parallèles à l'appontement existant, sont respectivement d'une longueur de 62,35 m et 80, 35m¹⁵ ;
- **Réhabilitation des postes quai 17, 18, 19, 21 et 22** : La réalisation des travaux de ces postes a été confiée à l'entreprise COSIDER Travaux Publics et consistent en la réhabilitation des postes à quai 17, 18 et 19 sur une longueur de 520 ml et les postes 21 et 22, sur une longueur de 200 ml¹⁶.

¹³ Bulletin d'information du port de Bejaia N° 91, p 07.

¹⁴ Ibid. p 04.

¹⁵ Bejaia port infos N° 89, p 16-17.

¹⁶ Bulletin d'information du port de Bejaia N° 91, p 11.

- ❖ **Les principales acquisitions :** En continuité avec son programme d'acquisition, engagé depuis plusieurs années, dans le cadre de la modernisation et du renforcement de son parc, l'EPB a procédé aux principales fournitures et construction en 2016 et qui sont :
 - ✓ Une grue portuaire LHM 420 LIEBHERR ;
 - ✓ Trois grues portuaires LHM 280 LIEBHERR ;
 - ✓ Une grue télescopique de 83 tonnes LIEBHERR ;
 - ✓ Une grue télescopique MANITOWOC ;
 - ✓ Une grue télescopique de 90 tonnes MANITOWOC ;
 - ✓ Canot pousseur de 8,70 m SEE MERRE ;
 - ✓ Canot pousseur de 11,35 m SEE MERRE ;
 - ✓ Un camion-citerne 12000 litres NITRACO-SPA INTRA-CO-SPA ;
 - ✓ Un camion à gasoil 8M3 de marque IVECO EUROCARGO ;
 - ✓ Un portique à gains mobile sur pneus VIGAN ;
 - ✓ Dix défenses d'accostage HPI FENDER-TEAM ;
 - ✓ (31) défenses d'accostage cylindrique acquise auprès de SHIBATA FENDER TEAM ;
 - ✓ Quatre trémies doubles EPE SOMIND Montagne en cours (poste18) ;
 - ✓ Une trémie à deux sorties EPE/FAGECO ;
 - ✓ Des câbles de levage GOTIWALD EPB/ACSAL ;
 - ✓ Un scanner mobile acquis auprès de HTDS France ;
 - ✓ Une balayeuse de voirie EPB/DULEVO ;
 - ✓ Un remorqueur ASD 70 tonnes de traction¹⁷.

2.1.5. Mesures de facilitation pour les opérations d'exportation

L'EPB a mis en place des mesures afin de faciliter les transactions d'exportations.

A. Au niveau des zones logistiques :

- ❖ Mise en place d'une zone logistique multimodale à Tixter avec dispositif dédié aux opérations d'exportation ;
- ❖ Projet d'installation d'un terminal fruitier au niveau de la zone logistique de Tixter, doté d'entrepôts frigorifiques et prestations annexes telle que la manutention, l'entreposage, l'emportage, le conditionnement...etc ;
- ❖ Mise à disposition d'une ligne de services ferroviaire/routière pour les opérations de chargement vers le port de Bejaia depuis Tixter ;
- ❖ Régime tarifaire et procédural spécifique pour les opérations d'exportation (gratuité de séjour des marchandises durant 10 jours...).

B. Au niveau du port

- ❖ Une franchise de 10 jours pour le paiement des frais d'entreposage et de magasinage avant embarquement, des marchandises d'origine algérienne destinées à l'exportation ;
- ❖ Des réductions allant jusqu'à 50%des frais d'entreposage et d'embarquement¹⁸.

¹⁷ Bulletin d'information du port de Bejaia N° 91, p 12, 13.

2.1.6. Réduire les surcoûts et générer des cash-flows afin d'assurer une capacité d'autofinancement et rentabiliser les investissements :

Il ne faut surtout pas confondre la Capacité d'Autofinancement avec le « Cash-Flow ». En effet, le « Cash-Flow » est l'ensemble des flux de trésorerie entrants ou sortants de compte bancaire de l'EPB. La Capacité d'Autofinancement ne prend pas en compte les encaissements ou décaissements de la période et ne s'intéresse qu'à l'activité de la période.

Donc, l'EPB cherche toujours à maximiser le profit et rationaliser les dépenses, pour financer de nouveaux investissements et augmenter le fonds de roulement. Avec la Capacité d'Autofinancement, vous pouvez rembourser vos emprunts et investir dans les nouveaux projets.

Néanmoins, ce n'est pas sa seule utilité. Donc n'occupez pas toute la Capacité d'Autofinancement pour un financement les investissements alors que vous en utilisez une partie pour un autre emploi.

2.1.7. Etre le précurseur de processus de développement de la chaine de transport maritime, routier, et ferroviaire

- ❖ **La réhabilitation de la voie de la zone de l'arrière port :** L'état de dégradation avancé constaté sur la voirie de la zone arrière port de Bejaia, après expertise et l'étude transmises aux services de la Direction de l'Urbanisme de l'Architecture et de la Construction de la Wilaya de Bejaia (DUAC), a nécessité une prise en charge urgente des travaux pour sa réhabilitation. Étant donné que cette dernière dessert le port pour les besoins de sa communauté entre autres, l'Entreprise Portuaire de Bejaia, NAFTAL, SONATRACH et CEVITAL, qui connaissent un trafic intense (passage de nombreux poids lourds, semi-remorques et porte-conteneurs). Le projet a été scindé en trois parties : La première partie qui s'étend sur 470 ml allant du carrefour CEVITAL à l'accès BMT, a été réhabilitée et ouverte à la circulation en date du 29/09/2016. La deuxième partie de 450 ml a également été finalisée et ouverte à la circulation en date du 28/12/2016. Par contre, la troisième partie a été entamée le 08/01/2017.¹⁹
- ❖ **Le transfert de conteneurs via le rail :** La liaison ferroviaire entre le port de Bejaia et la zone logistique Extra-portuaire de Tixter, dans la wilaya de Bordj Bou-Argeridj a facilité le convoyage de conteneurs qui ont été transféré vers Tixter, notamment en matière de massification de transfert des marchandises, permettant l'optimisation des flux de fret. Ce projet permettra de décongestionner les routes et réduira les accidents de la circulation, causés en majorité par les camions²⁰.

2.1.8. Orienter la gestion du capital humain vers le développement des compétences

Après l'analyse des personnes recrutées par la DRH, en terme de leurs connaissances, compétences acquises, qualifications professionnelles, expériences de travail, et leur engagement envers l'entreprise, et après avoir déterminé où se trouvent les faiblesses des

¹⁸ Bejaia port infos N° 90, p 08.

¹⁹ Ibid. p 17.

²⁰ Bulletin d'information du port de Bejaia N° 91.

employeurs, l'EPB s'engage dans un processus d'investissement de développement de son capital humain désirant approfondir et améliorer leurs compétences à travers des formations pertinentes, des stages, des envois en missions et des similaires que ce soit au niveau national ou à l'étranger.

L'EPB veille également à assurer que le développement du son capital humain soit efficace, qui peut avoir des répercussions sur l'entreprise et qu'il contribue directement à la réussite globale de l'EPB.

Cette dernière, applique aussi la stratégie de rajeunissement des effectifs, dont elle renouvelle son capital humain vieil par un capital plus jeune, plus actif, bien sûr après avoir assuré le transfert des connaissances, des compétences requises de l'employeur ancien au nouveau employeur. L'EPB assure la motivation de ces employeurs et veille sur leurs engagements, leurs compétitivités, ainsi que leurs travaux collaboratifs. Comme elle offre des opportunités pour ces effectifs (Des rémunérations, des véhicules, des téléphones portables personnels, des logements...etc.) dans le but de les motiver et d'avoir plus de rendement pour l'entreprise.

2.1.9. Privilégier et développer en permanence la culture de communication interne et externe

La communication interne favorise la circulation de l'information et permet de rendre commun les idées ainsi que de vaincre les barrières entre les employeurs, comme traditions, mentalités et conservatrices, qui améliore le partage et le travail dans un esprit d'équipe, pour cela, l'EPB vise à la création d'une dynamique de groupe à travers les projets d'amélioration et le renforcement de la communication inter-structure. Alors la participation et l'expression collectives des employées développent le sentiment d'appartenance du personnel, qui contribue à confronter la légitimité de l'EPB aux yeux de ses différents partenaires, indispensables pour mériter leur implication active dans l'amélioration de son efficacité et de son développement. Alors qu'une bonne communication interne de qualité est un moyen d'intégrer les collaborateurs constitue un instrument privilégié pour créer et entretenir un bon climat de travail et de répondre aux exigences des clients de l'EPB et sa relation, sa démarche soit toujours privilégiée et efficace avec les parties intéressées (personnel, clients, partenaires, fournisseurs, sous-traitants...etc).

2.2. Les contraintes au développement de TMM au port de Bejaia

Avec la politique de développement adapté par l'EPB, cette dernière a pu en grande partie faire face à l'évolution du commerce extérieur en Algérie, mais, elle rencontre toujours des obstacles qui empêchent, et qui handicapent son net développement. Citant entre autres :

2.2.1. Moyenne d'attente en rade

Consciente de ces carences, la direction de l'EPB espère toujours une diminution des délais d'attente en rade pour développer le TMM. L'attente moyenne en rade est passée de 5,97 jours en 2015 à 5,42 en 2016, soit -0,55 jours, cela explique la baisse du nombre moyen des navire/jour en rade.

Les principales causes de ces retards : La lenteur des procédures bureaucratiques, comme les contrôles qualité ou ceux des services phytosanitaires, documents et les différents organismes qui interviennent de manière indépendante et cela prend malheureusement beaucoup du temps. Tout ce retard handicapé le développement de TM.

Autre problème de taille, celui de l'indisponibilité de laboratoires qualifiés pour assurer certaines analyses au niveau du port. Une fois le bateau à quai, pour réaliser des analyses phytosanitaires de certaines denrées alimentaires, il faut attendre trois jours au minimum.

2.2.2. Système de gestion

L'EPB acquiert et produit tout ou long de son activité un grand nombre de documents stockés et exploités au sein de ses différentes structures. Leur gestion, rencontre certaine contrainte telles que : la saturation des espaces d'archivages et de classement des documents, des difficultés lors de la recherche et la récupération de l'information, une lourdeur ressentie dans plusieurs processus documentaires et un manque de visibilité sur certaine processus qui est dû à la difficulté d'accès aux informations et en document en temps réel.

Afin de libérer les structures des contrainte et lourdeur de processus manuels administratifs, pour se focaliser sur des missions plus qualitatives, l'entreprise a décidé d'investi dans une solution de gestion électronique de documents. A pour objectifs :

- Conserver les documents durant des périodes très longue ;
- Garantir l'authenticité et la confidentialité des documents.

2.2.3. La taille et la surface réduite du port de Bejaia

Le port et composée de trois bassins avec une taille réduite :

- **Bassin de l'Avant-Port** : sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10,5 m et 13,5 m. Disposant d'installations spécialisées, l'avant-port et celui de grand bassin est destiné à traiter les navires pétroliers, mais lui aussi disposant d'une profondeur réduite qui empêche l'entrée des navires ayant une profondeur supérieur.
- **Bassin du Vieux Port** : sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 8 m.
- **Bassin de l'Arrière Port** : Sa superficie est de 55 hectares et ses profondeurs varient entre 10,5 m et 12 m.

Les deux derniers bassins sont destinés à traiter les navires de marchandises générales, disposant aussi d'une taille réduite, celle-ci est considère comme étant un entrave majeur pour l'entrée des navires de grand taille.

Malheureusement à cause de sa position géographique, l'EPB ne peut pas faire des extensions sur terre (La ville qui se situe du côté de Sud, l'aéroport de l'Est et la montagne par l'Ouest). Alors qu'il ne reste à l'EPB que l'élargissement vers le large qui coute trop chers (Plus, elle investit vers le large, plus, elle trouve la profondeur).

2.2.4. Les règlements de l'Etat

Avec une gestion étatiste qui a duré depuis l'indépendance du pays les ports algériens ont souffert du manque d'esprit concurrentiel, du moment que c'est le gouvernement qui décide et gère tout. C'est le cas de l'EPB, dont, le PDG ne peut pas décider même si il a une stratégie d'extension ou de développement à appliquer en tant que c'est une gestion administrative (toute politique de développement revient aux décisions de l'Etat).

2.2.5. Saturation du réseau routier

Le transport routier de marchandise et très important rôle car il est dernier recours de la chaîne de transport de marchandise quand celles-ci arrivent au port. Ajoutons à cela la saturation du réseau routier relié au port et à l'arrière-port, un réseau devenu ingérable en raison de la multitude de camions poids lourds qui viennent quotidiennement charger des marchandises. Le port de Bejaia est très productif, mais malheureusement, l'environnement immédiat n'évolue pas au même rythme, ce qui a conduit à une asphyxie du port de Bejaia.

Donc, la modernisation et élargissement des routes et devenu une nécessité absolu afin d'assurer un bon acheminement de marchandise du port de Bejaia au l'endroit de destination.

2.3. Perspectives au développement

Les résultats obtenus par le Port de Bejaia durant ces dix dernières années et les projets en cours offrent des perspectives d'avenir positives, et l'EPB vise à améliorer encore plus la situation du port.

2.3.1. Schéma directeur de développement du port

Le schéma de développement à long terme qu'a inscrit le port de Bejaia permettra sans doute de renforcer les capacités commerciales, d'autant plus que la nouvelle pénétrante reliera directement le port à l'autoroute Est-Ouest.

Les grandes phases du Schéma directeur de développement concernent :

Phase 01 : Programme immédiat (2017) : Il s'agit principalement de la réalisation d'un nouveau poste à quai en prolongement du poste 24 (nouveau quai). La réalisation de cet important ouvrage a été confiée à l'entreprise « China Harbour Engineering Company » (Chec China) Il s'agit de la construction d'un quai en palanches, dans le prolongement du nouveau quai actuel, sur une longueur de 170 m et d'un tirant de 12m, permettra de renforcer les capacités du port et avoir un gain en terre-plein de 20.000 m² d'aires d'entreposage.

Phase 02 : Programme à moyen terme (2019-2020) : Ce programme prévoit l'extension du port par la création de surfaces additionnelles et la construction d'un nouvel espace de quais, offrant 6 nouveaux postes à quai pour les navires porte-conteneurs et autres navires, avec un tirant d'eau de 16 mètres. Les principaux travaux prévus sont :

- La construction de postes à quai sur une longueur de 870 ml à 15 m de profondeur.
- La création de 62 Ha de terre-plein.
- La protection des terre-pleins sur 11773ml.

- Le dragage de l'arrière port à une profondeur de 16 m.
- L'élargissement des phases Abdelkader et la Casbah à 150 m et leur approfondissement à 16m.
- Le transfert du sport nautique

Phase 03 : Programme à long terme (horizon 2025) : Le port de Bejaia projette la construction de postes à quai sur une longueur de 214 ml et à une profondeur de 15 m. Il est également prévu la réalisation de 03 appontements pour la réception des gros navires pétroliers et de 26 hectares de terre-pleins pour l'installation des équipements spécialisés. La vision de ce projet revêt un intérêt assuré aussi bien pour le port, que pour la communauté portuaire et la ville de Bejaia est son hinterland. En plus d'une nouvelle réalisation, qui répondra à toutes les normes et exigences techniques, économiques, et opérationnelles, de nouveaux aménagements au niveau de l'actuel port pétrolier seront à envisager à l'effet de réaliser une zone touristique proprement dite, qui fera profiter les habitants de la région ainsi que ses visiteurs. Le port sera rendu à la ville et une marina sera créée²¹.

Figure n°10 : Plan actuel du port de Bejaia.



Source : Document interne de l'EPB

²¹ EPB : Fiche technique, Un port diversifié, un pôle logistique incontesté.

Figure n°11 : Plan futur du port de Bejaia.



Source : document interne de l'EPB.

2.3.2. La réalisation de la nouvelle gare maritime

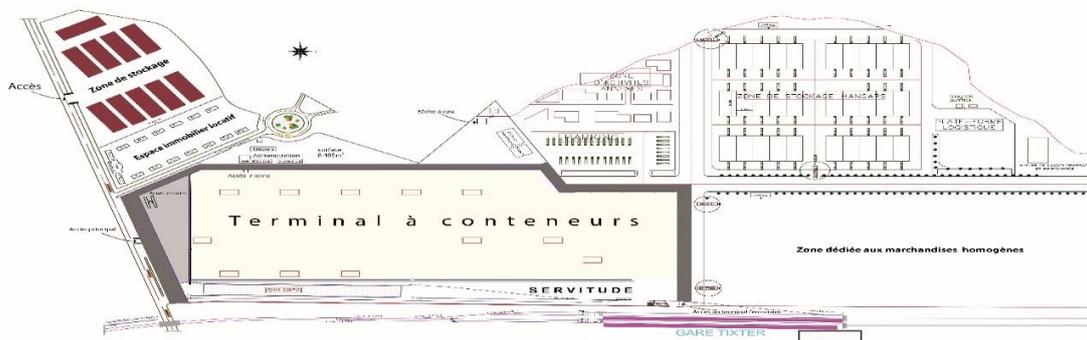
Une nouvelle gare maritime répondant aux normes internationales, est en cours de réalisation. Cette nouvelle infrastructure va inévitablement améliorer les conditions d'escale et d'accueil des passagers et le transit de leurs véhicules. L'avancement des travaux de réalisation de la nouvelle gare maritime est estimé à 84%. Le projet dont les travaux de réalisation ont été confiés à Batimetal, sera réalisé sur une superficie totale de 27.135 m², répartie sur 8.160 m² pour le bloc extérieur et 18.975 m² pour le bloc intérieur. Dans le bloc extérieur, il est prévu la réalisation d'un parking à étages d'une capacité de 267 places. Des restaurants panoramiques, des cafétérias, ...sont également prévus, en plus de l'enregistrement des passagers et de leurs bagages pour ensuite accéder au bloc intérieur via des passerelles.

2.3.3. Extension de la zone logistique Extra Portuaire« Tixter »

- ❖ **Terminal ferroviaire et zone de réception des conteneurs (171 676 m²)** : Cet espace est réservé à la réception, traitement et entreposage des marchandises conteneurisées (Espace réalisé 9,2 HA + projet d'extension : 3 HA) en transit soit par voie ferroviaire ou routière.
- ❖ **Zone d'entreposage abritée (30 238 m²)** : Pour des fins d'activités connexes au terminal à conteneur, un espace abrité (10 hangars avec une superficie couverte de 20 000 m²) et sécurisé sera dédié notamment pour les opérations de dégroupage/groupage, triage, nettoyage, étiquetage, ...etc.
- ❖ **Terminal divers (120 000 m²)** : Cet espace aura absorbé essentiellement le trafic des produits homogènes tels que le bois et les produits métallurgiques, en provenance soit par voie routière ou ferroviaire.
- ❖ **Espace immobilier locatif (14 000 m²)** afin d'accueillir les services logistiques de soutien aux opérations de commerce extérieur (Transit, consignation, banque, assurance, transports,... etc.).

- ❖ **Parc de stationnement** (15 000 m²) : Au vu des conditions d'opérabilité, il est réservé une surface pour le stationnement des véhicules de transport d'une capacité physique de 250 camions.
- ❖ **Plateforme logistique** (100 000 m²) : Dans un souci de développer des prestations intégratives des marchandises en pré ou post dédouanement, des activités à valeur ajoutée seront développées dans cet espace.
- ❖ **Espace concession** (30 000 m²) : Un espace libre sera réservé aux professionnels de la logistique qui voudront soumissionner pour l'implantation de superstructures pour le développement de prestations en soutien aux activités de la zone logistique²².

Figure n°12 : Plan projeté de la zone logistique Extra Portuaire « Tixter ».



Source : EPB: Fiche technique, zone logistique Extra-Portuaire de « Tixter » (Bordj Bou Arreridj).

Conclusion

Le port de Bejaia considéré comme étant le port le plus stratégique en Algérie, son expérience en matière de traitement de marchandises générales. Sa position géographique lui procure une rade est l'une des plus sûres de la rive sud de la méditerranée. Son positionnement au cœur de la méditerranée occidentale et au centre de la côte algérienne lui confère d'importants atouts sur le plan économique et une place privilégiée sur les routes maritimes.

La force de l'EPB réside également dans sa vision claire dans sa politique de développement portuaire. En sus des atouts géographiques combinés aux efforts considérables d'investissements, un programme ambitieux dont les répercussions engendreront des effets positifs sur le court, moyen et long terme, en matière de productivité du port. Les performances atteintes par L'EPB sont, le fruit entre autre, d'un effort soutenu sur le renouvellement du matériel de manutention et l'acquisition des nouvelles infrastructures, répondant aux normes universelles et aux exigences du trafic de plus en plus denses, et la mise en exploitation des zones logistiques de Bordj Bou-Arreridj et d'Ighil Ouberouak qui ont permis en grande partie de décongestionner le port, ainsi que la concrétisation et la réalisation de plusieurs projets sur le plan des infrastructures et superstructures, dédiés à l'entrepôtage

²² Fiche technique : EPB, zone logistique Extra-Portuaire de « Tixter » (Bordj Bou Arreridj).

Chapitre III : Étude de la politique de développement portuaire mise par de l'EPB

des marchandises en courtes durées, qui garantit une meilleure circulation avec une diminution des attentes. L'EPB, dispose également d'une bonne qualité de prestation de services (la gestion par terminal, la sécurité grâce à l'installation des caméras, la propriété du port, ainsi que la possibilité d'enlèvement la nuit...etc.), et d'un personnel hautement qualifiés avec un système d'information pertinent et fiable qui ont contribué à la satisfaction de la plus part des clients et d'élargir sa part du marché.

Grâce à ce programme, le port de Bejaia enregistre, au fils des années, des performances en progression continue. Cette vision consiste à maintenir le Port de Bejaïa au rang de port performant, catalyseur de la compétitivité de l'économie nationale, moteur du développement régional du territoire et acteur incontournable dans le positionnement national en tant que plateforme logistique dynamique.

Conclusion générale

Conclusion Générale

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

Le TM nécessite l'intervention de différents acteurs spécialisés, des moyens et des techniques modernes dans le but d'atteindre l'efficacité en termes de coût et la satisfaction des clients. Ce dernier est réglementé par des conventions, des incoterms et des contrats pour mieux gérer des transactions du commerce international.

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

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

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

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

Conclusion Générale

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

Afin d'améliorer la situation portuaire à Bejaia, l'Etat doit encourager le partenariat public privé, qui permettra de disposer de moyens financiers et de savoir-faire adéquats et d'atténuer la concurrence entre les ports, assurer un contrôle douanière permanent pour la fluidité des échanges, et accélérer les projets d'extension et de modernisation, réaliser plus d'investissement concernant les ports polyfonctionnel et les équipements portuaires. En plus, l'amélioration des réseaux routières et ferroviaire qui sont d'une grande importance lors d'arriver des marchandises au port, pour assurer un bon acheminement de marchandise au lieu de destination en courte durée.

Bibliographiques

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages

- BELOTTI Jean : «transport international de marchandises », Édition Vuibert, 5eme Édition, France, 2015.
- BENNISSAD.H : « la réforme économique », Edition OPU Alger, 1992.
- BIZOLON Pierre : «L'organisation économique du monde», Edition Casteilla, 1996.
- BLANCHETON Bertrand : « science économique », Édition Dunod, paris, 2009.
- BOUCHET Pierre : « Transport international dans l'économie mondial », Edition Economica, Paris, 2009.
- BOUCHET Pierre : « Le transport international dans l'économie mondial », 2eme Edition Economica, Paris, 1991.
- BOUCHET Pierre : « Le transport maritime », Edition Economica, Paris, 1992.
- CHEVALIER Denis, DUPHIL François : « Transporter à l'international », Edition Foucher, Vanves, 2009.
- DAMIEN Marie-Madeleine : « transport et logistique », Édition Dunod, France, 2001.
- FREDERIC : « Commerce International », France, Paris, seuil 1996.
- GIRINE Michel, MACAMA Emina : « pollution chimique accidentelles de transport maritime », Edition Quae, France, 2007.
- KOULOURIS Michel : « relation maritime internationales », Édition efremer, France, 1973.
- MARCQ Jean-Patrick : « Risques et assurances transport et logistique », 2ème édition l'argus, France, 2011.
- MARTINI Huber, LEGRAND Ghislaine : « Commerce international », Edition Dunod, Paris, 2013.
- MONTAS Arnaud : « droit maritime », Edition Vuibert, France, 2012.
- SILEM Ahmed : « Encyclopédie de l'économie et de gestion », Edition hachette, 1994.
- El KHALIF Mhamed El Kamel : « Guide des transports internationaux des marchandises », Edition Dahleb, Alger, 1994.

Bibliographie

Mémoires

- LUVAMBANO A.M : « L'organisation Mondiale de commerce et de transport maritime », centre CMDT, université Aix Marseille, promotion 2000.
- BEKADA Djamel Eddine : « la pêche et ses statistique : cas des ports de Baní Saf, Oran, Arzew et Mostaganem », mémoire de magister, option gestion des ressource halieutique, 2013.
- GEHA Mariano : « Transport Maritime au BENIN : quelles perspectives pour la relance de la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime CO.BE.NA.M », Université du Littoral. Côte D'OPALE Ecole Supérieur de Gestion d'Informatique et des Sciences Maitrise en Management International Cycle II. 2009-2010.
- KHAYER. M et ZEROUKLANE. N : « la politique maritime algérienne après la libéralisation de commerce extérieur », mémoire online, option science économique, université de Bejaia, 2008.
- MERZOUG Slimane : « étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie », thèse en doctorat, option Gestion du Développement, université de Bejaïa, 2014.
- MERZOUG Slimane : « la place du transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaïa », mémoire de magister, option Gestion du Développement, université de Bejaïa, 2005.
- SAIDI Hichem, MESSAOUDENE Toufik : « Les freins au développement de transport maritime de marchandises à Bejaia », mémoire de master, option Finance et Commerce International, Université de Bejaia, 2012/2013.

Revue et articles

- Annuaire statistique des ports de commerce, 2012.
- Art 375-02 : « illustration de la convention de Bruxelles », modifié en 1968.
- Art 390-04 : « illustration de la convention de Bruxelles », modifié en 1968.
- Art 738 du CMA.
- Art : « le code maritime », N738, 2002.
- Art, LOUCHET André, « la revue maritime », 2009.

Bibliographie

- ART: «Bejaia ports infos », N°88, 2016.
- Article 860-01 : « illustration de la convention de Bruxelles », 25/08/1924.
- Centre National sur l'Information Statistique des Douanes, année 2016.
- Cf HILL Samue: «World trade review and outlook, Shipping holdings», sept 1986.
- Cf. A. vigarie : « Vers une nouvelle équilibre mondial dabs les transports maritimes», Rotterdam 26-28 avril 1977.
- Cf. BOUCHET Pierre : « Croissance économique du transport international sur la côte ouest du Bassin Pacifique », Revue Transport, n°279, octobre 1984.
- Cf. Review, 1991, Fearnleys (Oslo).
- Cf.ver laque, « géographie des transports maritime », Paris Dain, 1975.
- CNAN groupe SPA, plan de développement de la CNAN, groupe 2013/2016, disponible sur : [http : //www.cnannord.com/liste_news.php](http://www.cnannord.com/liste_news.php).
- CNUCED : « Etude sur les transports maritimes », 2015.
- CNUCED : « Etude sur les transports maritimes», 2011.
- CNUCED : « Les transports et le développement », 6 avril 2001.
- Conférence européenne des ministères des transports : « la sûreté de transport international de conteneurs », Édition OCDE, paris, 2005.
- DJAMA Younes : « Entretien : TALAI Boudjemaâ, Ministre des Travaux Publics et des Transports, au Soir d'Algérie ».
- IFRI : « Le commerce mondial au 21ème siècle », 2002.
- Journal officiel de la république algérienne n°376, 13/02013.
- Journal : « el watan économique », Édition, 23/03/2013.
- Ministère de l'Education National Eduscol : « Éducation au développement durable, Présentation générale du transport maritime », septembre 2007.
- NEFFOUS Mohamed Mankour : « le nouveau code maritime algérien », 23/10/1976.

Bibliographie

- Note du secrétariat de la CNUCED : « Efficacité des transports et facilitation du commerce pour une plus large participation des pays en développement au commerce international », octobre 2003.
- OMC : « Statistiques du commerce international », 2015.
- OMC : communiqué de presse/768, 7 avril 2016.
- Revue Economica, article « statistique de l'O.M.C » édité le 25/10/2004.
- SETI Mohamed, MOHAMED-CHERIF Fatima-Zohra et DUCRUET César : « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », Revue géographique des pays méditerranéens n°116, 2011.
- TADJINE Radhia, AHMED ZAID Malika : « capacité logistique et gouvernance des ports algériens », 2014.

Sites internet

<http://fr.allafrica.com>.

<http://www.annaba-port.com/presentation.php>.

<http://www.arzewports.com>.

<http://www.djendjen-port.com/downloads/Djen%20Djen%20Infos%20N%C2%B002>.

<http://www.lemaghreb.dz>.

<http://www.portalger.com.dz/presentation-du-port>.

<http://www.andi.dz/index.php/fr/secteur-de-transport>.

<http://www.aps.dz>

<http://www.djazairess.com>

<http://www.maghrebemergent.com>.

www.mompelie.fr/ladocumentation.

www.mtp.gov.dz.

<http://www.radioalgerie.dz>.

<http://www.transactiondalgerie.com>.

Annexes

Liste des annexes

Annexe n° 01 : Les principales compagnies maritimes et leurs stratégies de développement.

Annexe n° 02 : Equipements de manutention.

Annexe n° 03 : Equipements navals.

Annexe n° 04 : Produits importés et exportés.

Annexe n° 05 : Trafic par pays de provenance.

Annexe n° 06 : Trafic par pays de destination.

Annexe n°07 : Trafic des hydrocarbures selon pays de provenance et de destination.

Annexe n°08 : Trafic cabotage national.

Annexe n°09 : Evolution du nombre de navires.

Annexe n°10 : Nombre de navires et jauge brut.

Annexe n°11 : Moyenne d'attente en rade et séjour à quai.

Annexe n° 01 : Les principales compagnies maritimes et leurs stratégies de développement.

Les stratégies de développement des compagnies diffèrent selon leur continent d'appartenance. Devant le fulgurant développement asiatique, les compagnies européennes privilégient le regroupement et les stratégies innovantes, alors que les compagnies asiatiques jouent le jeu des alliances.

Du côté des armements conteneurisés, quelques grands acteurs mondiaux se distinguent. Le néerlandais Maersk Line est le leader mondial, et a confirmé sa position en achetant l'armement anglo-néerlandais P&O (Peninsular and Oriental Steam Navigation Company) Nedlloyd. L'ensemble représente désormais 17% du trafic maritime mondial avec 800 navires. Le deuxième mondial est la compagnie italo-suisse MSC (Mediterranean Shipping Company). Groupe français, CMA CGM se positionne au 3ème rang mondial pour le transport de conteneurs, après avoir racheté le français Delmas à Bolloré Investissement. La CMA CGM dispose ainsi désormais de 235 navires, ce qui représente une capacité totale de 675 000 EVP. Dans le top 5 se trouve également l'armement taiwanais Evergreen, précédé de l'allemand Hapag Lloyd, division du transport par conteneurs de TUI (Touristique Union International), qui a mis la main sur le canadien CP (Canadien Pacifique) Ships. Hapag Lloyd exploite désormais 139 navires.

Le Taïwanais Evergreen fait partie du top 5 mondial, il est connu pour avoir été le premier asiatique à percer le cercle restreint des compagnies à taille mondiale. Au Japon, Nippon Yusen Kaisha (NYK), Mitsui OK Line (MOL) ainsi que K Line sont les principaux acteurs. Le chinois COSCO (China Ocean Shipping Company) est aujourd'hui le 7ème armement mondial, à jeu égal avec China Shipping. D'ici 2010, COSCO aura une capacité totale de 800 000 EVP. La flotte asiatique, qui représente moins de la moitié de l'offre mondiale en terme de transport, espère se hisser au rang des armateurs européens en s'appuyant sur ses principaux acteurs. Du côté des entreprises de manutention des conteneurs, on retiendra le nom du premier manutentionnaire mondial, Hutchison Port Holding (HPH), société ayant son siège à Hong-Kong. En 2005, HPH a manutentionné 33,2 millions d'EVP. Les opérateurs PSA International, avec 32,4 millions d'EVP manutentionnés en 2005, AP Moller Terminal (APM), avec 24,1 millions d'EVP et DPW avec 13,3 millions d'EVP.

Source : GBEHA Mariano : « Transport Maritime au BENIN : quelles perspectives pour la relance de la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime CO.BE.NA.M », Université du Littoral. Côte D'OPALE Ecole Supérieure de Gestion d'Informatique et des Sciences Maitrise en Management International Cycle II. 2009-2010, p16, 17.

Annexe n° 02 : Equipements de manutention.

EQUIPEMENTS

EQUIPEMENTS DE MANUTENTION

Désignation	Capacité	Nombre d'engins
Chariots élévateurs à pinces	De 0,95 à 1,5 T	06
	4T	03
Chariots élévateurs à fourches	3T	12
	5T	09
	6T	05
	7T	11
	8T	03
	10T	13
	12T	03
	18T	05
	28T	03
	32T	03
	42T	01
Grue portuaire GOTTWALD	52T	01
	63T	01
Grue portuaire LIEBHERR	80T	01
	64T	06
Grue télescopique GROVE	124T	01
	90T	01
Grue camion	60 T	01
	50 T	02
	59 T	01
Portique à grains	83 T	01
	550I/H	01
Chargeurs sur pneus	2m ³	02
	4 m ³	09
Pelles Chargeuses excavatrices	De 01 - 1,1T	03
Minis pelles	De 0,6 à 1T	09
Stackers	42T	01
Tracteurs semi-remorques	20,5T	18
	38T	06
	50T	04
Tracteurs Ro-Ro	36T	01
	46T	01
Bennes	sup 14T	11
Spreader automatique	41T	01
Grappin motorisé	9,4T	02

Annexe n° 03 : Equipements navals.

EQUIPEMENTS NAVALS

Equipements de Remorquage :

CAP CARBON

Année de construction : 2005
Chantier de Construction : DAMEN (Holland)
Jauge Brute :289Tnx
Longueur hors tout : 28m
Largeur hors membres : 10,59m
Propulsion : 02 Aquamaster Astern Drive
Puissance Machine :4000 CV (MAK)
Effort de Traction:46 Tonnes
Lutte Anti Incendie : FIFI 1 Double Canon 2X 1200m³/h
Classification Bureau-Veritas- AUT- UMS Clean Sea, Haute Mer

CAP SIGLI

Année de Construction :2005
Chantier de Construction : U N Valencia (Espagne)
Jauge Brute : 365 Tnx
Longueur hors tout : 29,50m
Largeur hors Membres : 11m
Propulsion :02 Tractor Azimutal
Puissance Machine : 3500 CV (MAK)
Effort de traction : 35 Tonnes
Lutte Anti Incendie FIFI 1 Double Canon 2X 1300m³/H
Classification Bureau-Veritas- AUT-UMS Clean Air Clean Sea,Haute Mer

SEYBOUSE 3

Année de construction: 1972
Chantier Construction : Elmshorn (Allemagne)
Jauge Brute : 260Tnx
Longueur hors tout : 33,50m
Largeur hors Membres : 8,90m
Propulsion : 01 Hélice à Pales Orientables
Puissance Machine : 2300 CV (MAK)
Effort de Traction : 31 Tonnes
Lutte Anti Incendie : 03 Canons 450 m³/h
Classification : Bureau Veritas, Haute mer

CHELIFF VI

Année de Construction : 1971
Chantier de Construction : Kanagawa Japon
Jauge Brut :161Tnx
Longueur hors tout : 28m
Largeur hors Membres : 7,60m
Propulsion : 01 Hélice pas fixe
Puissance Machine : 1500 CV

Effort de traction : 20Tonnes
Lutte Anti Incendie : 03 Canons
Classification Bureau-Veritas

CAP BOUAK II

Année de Construction 2006
Chantier de Construction Zamakona (Espagne)
Jauge Brut 79 Tnx
Longueur hors tout : 19,70m
Largeur hors Membres : 6,10m
Propulsion 02 Hélices pas fixe
Puissance Machine 1000CV (Guascor)
Effort de Traction 12 Tonnes
Lutte Anti Incendie
Classification Bureau Veritas, Navigation Côtière

Equipements de Pilotage :

DESIGNATION	TYPE	ANNEE
Cap-Bouak	DAMEN	1997
Canot Mina 4	ECOREP	1997
Canot Mina 5	ECOREP	1997
SIDI Bouali	DAMEN	2005
SIDI Yahia	DAMEN	2005
BUGIA	MARINE ALUTECH	2012
EL MARSА	MARINE ALUTECH	2013
OUED DAS	SEE MERRE	2014
BIR ESSELAM	SEE MERRE	2014

Annexes n° 04 : Produits importés et exportés.

PRODUITS IMPORTES & EXPORTES/ IMPORTED & EXPORTED PRODUCTS المصدرة والمستوردة و المواد

PRODUITS/PRODUCTS	IMPORTATIONS / UNLOADED/ الواردات		Var. %	EXPORTATIONS / LOADED/ الصادرات		Var. %
	2015	2016		2015	2016	
Pdts. Agricoles & Denrées alimentaires / Agricultural products and foodstuff/ منتوجات زراعية و مواد غذائية	7 597 722	7.290.129	-4,05	404 837	483.707	+19,48
Animaux vivants / Living animal / حيوانات حية	252	148	-41,27			
Blé / Wheat / قمح	1.144.366	1.020.686	-10,80			
Autres céréales /other cereals / حبوب أخرى	2.577.427	2.459.370	-4,58			
Fruits et légumes / Fruits & vegetables/ الخضرة و الفواكه	3.942	3.719	-5,65			
Matières textiles / Textile materials/ منتوجات النسيج	6.846	6.095	-10,96			
Bois / wood/ خشب	659.655	613.365	-7,02			
Sucre / sugar/ سكر	1.551.915	1.546.615	-0,34	397 624	463.065	+16,45
Lait / Milk/ حليب	60.726	83.521	+37,53			
Vins et Alcools / Wine & alcohols / الخمور	28.144	40 068	+ 42,37			
Nourriture pour animaux / Animal food/ علف الحيوانات	985.162	909.047	-7,7			
Oléagineux / oleaginous/ الزيوت	501.702	542.492	+8,13	2 026	19.414	+858
Autres / Others/ مواد أخرى	77.585	65 003	- 16,22	5 187	1.228	-76,33
PRODUITS PETROLIERS/PETROLEUM PRODUCTS/ مواد بترولية	1.088.108	1.030.022	-5,33	7.176. 893	7.081.498	-1,33
Pétrole brut / Crude oil/ البترول الخام				7.176.893	7.081.498	-1,33
Hydrocarbures raffinés / Refined Hydrocarbons محروقات مكررة	995.897	935.066	-6,10			
Gaz Butane / Gaseous Hydrocarbons/ البوتان غاز	92.211	94.956	+2,97			
Pdts Métallurgiques / Metallurgic products/ مواد معدنية	929.933	833.147	-10,41			
Métaux Ferreux / ferrous metals/ معادن حديدية	916.953	820.191	-10,55			
Métaux non Ferreux /non ferrous metals/ حديدية غير معادن	12.980	12.956	-0,18			
Minéraux et Matériaux de construction / Minerals & construction material/ معادن و مواد البناء	1.125.260	789.266	-29,86			
Ciment / Cement/ الإسمنت	922.925	578.373	-37,33			
Autres / others/ مواد أخرى	202.335	210.893	+4,22			
Engrais / Fertilizers/ الأسمدة	57.393	45.327	-21,02			
Engrais Naturels / Natural fertilizers/ اسمدة طبيعية	33.074	20.633	-37,61			
Phosphate / Phosphates/ فوسفات	24.319	24.694	+1,54			
Produits Chimiques / Chemical products/ مواد كيميائية	388.425	421.799	+8,59			
Marchandises Diverses / Various goods/ بضائع مختلفة	1.099.923	1.217.319	+10,67	289 949	324.610	+11,95
TOTAL/ المجموع	12.286.764	11.627.009	-5,36	7 871 679	7.889.815	+0,23

Annexe n° 05 : Trafic par pays de provenance.

TRAFIC PAR PAYS DE PROVENANCE/TRAFFIC BY REGION OF ORIGIN/ حركة البضائع حسب البلد المصدر

PAYS	Vrac Liquides	Vrac Solides	Marchandises Générales	Hydrocarbures	Total
Algérie	-	8 000	11 310	967 520	986 830
Pays de L'UMA					
Maroc	-	-	54 084	-	54 084
Total Pays de L'UMA	-	-	54 084	-	54 084
Pays Arabes					
Egypte	8 600	-	-	-	8 600
Total Pays Arabes	8 600	-	-	-	8 600
Pays UE					
Allemagne	5 000	26 250	3 758	-	35 008
Belgique	-	-	40 207	-	40 207
Bulgarie	-	-	16 895	-	16 895
Espagne	42 400	221 553	984 431	62 502	1 310 886
Finlande	-	-	98 961	-	98 961
France	-	601 350	540 211	-	1 141 561
Grèce	-	-	111 842	-	111 842
Italie	6 000	3 300	508 724	-	518 024
Hollande	780	5 000	-	-	5 780
Malte	-	-	930 587	-	930 587
Portugal	-	-	250 667	-	250 667
Royaume Uni	-	127 009	11 520	-	138 529
Suède	-	27 500	161 066	-	188 566
Slovénie	-	-	264 083	-	264 083
Total Pays de L'UE	54 180	1 011 962	3 922 952	62 502	5 051 596
Pays Hors UE					
Croatie	-	-	32 153	-	32 153
Lettonie	-	86 057	22 472	-	108 529
Roumanie	-	6 300	-	-	6 300
Russie	110 769	-	14 843	-	125 612
Turquie	-	-	35 226	-	35 226
Ukraine	56 675	155 881	23 486	-	236 042
Total Pays Hors UE	167 444	248 238	128 180	-	543 862
Pays Amérique du Nord					
Canada	2 800	87 164	-	-	89 964
USA	8 000	467 336	2 548	-	477 884
Total Amérique du Nord	10 800	554 500	2 548	-	567 848
Pays Amérique du Centre					
Uruguay	-	37 793	-	-	37 793
Total Amérique Central	-	37 793	-	-	37 793
Pays Amérique du Sud					
Argentine	119 975	2 318 160	-	-	2 438 135
Brésil	86 151	1 785 695	-	-	1 871 846
Mexique	-	-	47	-	47
Total Amérique du Sud	206 126	4 103 855	47	-	4 310 028
Pays Asie					
Chine	-	-	11 926	-	11 926
Indonésie	47 248	-	-	-	47 248
Malaisie	7 194	-	-	-	7 194
Total Pays Asie	54 442	-	11 926	-	66 368
Total Général	501 592	5 964 348	4 131 047	1 030 022	11 627 009

Annexe n° 06 : Trafic par pays de destination.

حركة البضائع حسب بلد الوجهة / TRAFIC PAR PAYS DE DESTINATION / TRAFFIC BY REGION OF DESTINATION/ الوجهة

Pays/ Countries/ البلدان	Hydrocarbures Hydrocarbons المحروقات	Mses générales Various goods المواد العامة	Sucre vrac Bulk sugar سكر صلب غير معب	Sucre sacs Sugar bags سكر محمل في الأكياس	Mélasse Molasses دبس السكر	Huile Acide	Total المجموع
Algérie/ Algeria الجزائر نر	/	295	/	/	/	/	295
Belgique/ Belgium/ بلجيكا	/	1 011	/	/	/	/	1 011
Brésil / Brazil/ البرازيل	502 939	/	/	/	/	/	502 939
Espagne /Spain/ إسبانيا	930 251	282 216	/	/	3 300	/	1 215 767
France / France/ فرنسا	975 831	3 466	/	/	2 900	/	982 197
Grèce/ Greece/ اليونان	/	/	/	/	3 150	/	3 150
Hollande/ Holland/ هولندا	327 804	/	/	/	/	2 300	330 104
Indonésie/ Indonesia/ أندونيسيا	377 763	/	/	/	/	/	377 763
Italie / Italy/ إيطاليا	2 745 714	13 297	/	/	4 200	/	2 763 211
Malte / Malta/ مالطا	/	293 223	/	/	/	/	293 223
Portugal / Portugal/ البرتغال	164 015	1 146	/	/	/	/	165 161
Royaume Uni/ UK المملكة المتحدة/	161 017	/	/	/	3 500	/	164 517
Turquie / Turkey/ تركيا	/	/	39 800	/	/	/	39 800
U.S.A/ U.S.A/ الولايات المتحدة الأمريكية	484 885	/	/	/	/	/	484 885
Canada	163 365	/	/	/	/	/	163 365
Cuba	167 634	/	/	/	/	/	167 634
Bahamas	80 280	/	/	/	/	/	80 280
Mauritanie	/	/	/	54 779	/	/	54 779
Maroc	/	4 153	/	/	/	/	4 153
Egypt	/	/	34 500	17 055	/	/	51 555
Soudan	/	/	36 000	/	/	/	36 000
Lybie	/	/	/	8 026	/	/	8 026
Total/Total/ المجموع	7 081 498	598 807	110 300	79 860	17 050	2 300	7 889 815

Annexe n°07 : Trafic des hydrocarbures selon pays de provenance et de destination.

Trafic des hydrocarbures selon pays de provenance et de destination (tonnes/tons) :

Provenance/Origin			Destination		
Pays/Countries	Tonnage	Produit/Product	Pays/ Countries	Tonnage	Produit/Product
Algérie/Algeria	872 564	Hydrocarbures/Hydrocarbons	Allemagne/Germany	/	Pétrole Brut Crude oil
	94 956	Butane/Gaseous Hydrocarbons	Brésil/ Brazil	502 939	
Espagne/Spain	62 502	Bitume/Bitumen	Espagne/Spain	930 251	
			France/France	975 831	
			Hollande/Holland	327 804	
			Indonésie/Indonesia	377 763	
			Irlande/Ireland	/	
			Italie/Italy	2 745 714	
			Portugal/Portugal	164 015	
			Royaume Uni/United Kingdom	161 017	
			USA	484 885	
			Canada	163 365	
			Bahamas	80 280	
			Cuba	167 634	
Total		1 030 022	Total	7 081 498	

Annexe n°08 : Trafic cabotage national.

النقل الساحلي الوطني / NATIONAL COASTAL TRAFFIC / TRAFIC CABOTAGE NATIONAL

Ports	PROVENANCE / ORIGIN					DESTINATION / DESTINATION				
	Navires chargés Loaded ships السفن المشحونة			Navires vides Empty ships السفن الفارغة		Navires chargés Loaded ships السفن المشحونة			Navires vides Empty ships السفن الفارغة	
	Nbre/ال عدد	T.J.B/GRT السعة الخام	Mses /goods البضائع	Nbre/ العدد	T.J.B / GRT السعة الخام	Nbre/ العدد	T.J.B /GRT السعة الخام	Mses/Goods البضائع	Nbre/ العدد	T.J.B /GRT السعة الخام
Alger / Algiers الجزائر	15	186097	69568	0	0	1	3986	11	19	118355
Oran وهران	0	0	0	0	0	0	0	0	16	143881
Annaba عنابة	1	5256	2007	0	0	0	0	0	10	67494
Mostaganem مستغانم	0	0	0	1	6382	1	7260	108	2	12847
Ghazaouet غزوات	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1851
Arzew أرزيو	15	102641	47875	0	0	0	0	0	22	147515
Ténès تنس	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3754
Skikda سكيكدة	125	1196216	859380	2	13609	1	7227	176	135	1382991
Djen djen جن جن	0	0	0	0	0	0	0	0	9	79881
Total المجموع	156	1490210	978830	3	19991	3	18473	295	215	1958569

Annexe n°09 : Evolution du nombre de navires.

Années Years السنوات	Nombre de navires / Number of ships/ عدد السفن			Marchandises / Goods / البضائع		
	Entrées / Arrival/ دخول	Sorties / Departure خروج	Total المجموع	Débarquées / unloaded الواردات	Embarquées / loaded الصادرات	Ensemble / Total المجموع
1991	671	672	1343	1.838.116	7.274.765	9.112.881
1992	633	635	1268	1.587.258	7.406.932	8.994.190
1993	606	603	1206	1.478.841	7.661.652	9.140.493
1994	599	602	1201	1.723.981	6.944.530	8.668.511
1995	639	640	1279	1.644.835	7.421.360	9.066.195
1996	580	576	1156	1.261.909	7.918.322	9.180.231
1997	686	689	1375	1.695.428	7.913.796	9.609.224
1998	797	792	1589	2.313.007	8.196.390	10.509.397
1999	920	920	1840	2.513.970	7.905.337	10.419.307
2000	1049	1047	2096	2.924.983	7.797.697	10.722.680
2001	1030	1032	2062	3.093.948	7.891.972	10.985.920
2002	1157	1156	2313	3.633.413	8.010.004	11.643.417
2003	1135	1142	2277	3.702.789	8.089.947	11.792.736
2004	1209	1218	2427	4.295.852	8.537.424	12.833.276
2005	1223	1221	2.444	5.192.511	8.809.915	14.002.426
2006	1256	1266	2.522	5.866.337	8.236.117	14.102.454
2007	1236	1232	2.468	6.307.159	8.508.572	14.815.731
2008	1208	1213	1.421	6.990.931	8.693.845	15.684.776
2009	1400	1404	2.804	7.856.330	7.991.675	15.848.005
2010	1311	1313	2.624	9.301.676	3.419.106	12.720.782
2011	1280	1276	2.556	9.876.089	3.729.413	13.605.502
2012	1383	1382	2.765	10.618.525	9.307.182	19.925.707
2013	1396	1400	2.796	11.424.286	8.852.173	20.276.459
2014	1392	1392	2784	11.773.839	9.382.966	21.156.805
2015	1359	1361	2721	12.286.764	7.871.679	20.158.443
2016	1351	1350	2701	11.627.009	7.889.815	19.516.824

Annexe n°10 : Nombre de navires et jauge brute.

Type de navires / Type of ships	Nombre de navires / Nber of ships		Jauge brute (1000 TX) / Gross Tonnage (1000 Tx)	
	2015	2016	2015	2016
Car-ferries / ferry boats	15	12	363	295
Cargos / General cargos	615	530	4 392	4.114
Céréaliers / Grain carriers	120	114	2 830	2.603
Portes conteneurs/ container carriers	218	248	2 561	2.791
RO/RO	64	86	440	617
N/ Essence / Gasoline	137	147	1 120	1.379
Pétroliers / Tankers	96	101	4 275	4.308
Butaniers / Butane carriers	32	35	199	208
Huiliers / oil carriers	62	78	611	752
Total	1 359	1.351	16 791	17.070

Annexe n°11 : Moyenne d'attente en rade et séjour à quai.

TYPE DE NAVIRES / Type of ships	Attente en rade moyenne (j) / Average wait in the road (days)		Séjour à quai moyen (j) / Average stay alongside the quay (days)	
	2015	2016	2015	2016
Car-Ferries / ferry boats	/	/	0,48	0,26
Cargos / General cargos	4,7	6,95	2,87	3,27
Fer & Tubes / Iron & tubes	6,89	3,87	3,02	2,93
Céréaliers / Grain carriers	11,78	8,77	6,58	6,65
Bois / wood	5,32	2,74	2,52	2,91
Cimentiers / cement ships	8,34	3,07	4,16	3,16
RO/RO	2,4	0,81	1,97	1,73
Hydrocarbures raffinés / refined hydrocarbons	0,42	0,86	2,07	2,02
Butaniers / Butane carriers	1,75	2,41	2,34	2,25
Huiliers / oil carriers	3,51	3,66	2,01	1,87
Total	5,42	4,33	3,12	3,08

Remerciement

Dédicaces

Sommaire

Liste des abréviations

Liste des tableaux et figures

Introduction générale.....	1
Chapitre I : Le transport maritime et le commerce extérieur.....	3
Introduction.....	3
Section 01 : Généralités sur le transport maritime.....	3
1-1:Définition de transport maritime.....	3
1.2. Évolution du transport maritime dans le monde.....	3
1.3. Les caractéristique de transport maritime.....	5
1.3.1. Le gigantisme.....	5
1.3.2. La spécialisation.....	6
1.3.3. Polyvalence.....	6
1.3.4. La conteneurisation.....	6
1.4. Les différents intervenants et les contrats de transport maritime.....	6
1.4.1. Les intervenants.....	6
1.4.1.1. L'armateur.....	6
1.4.1.2. L'agent maritime (consignataire).....	6
1.4.1.3. Le commissionnaire de transport.....	7
1.4.1.4. Le transitaire.....	7
1.4.1.5. Le chargeur.....	7
1.4.1.6. Le courtier maritime.....	7
1.4.1.7. La douane.....	8
1.4.1.8. Le réceptionnaire.....	8
1.4.1.9. Le manutentionnaire (ou acconier).....	8

Table des matières

1.4.2. Le contrat de transport maritime.....	8
1.4.2.1. Les incoterms maritimes.....	8
1.4.2.2. Le connaissement (bill of lading).....	9
1.4.2.3. La tarification.....	10
1.4.2.4. L'affrètement maritime.....	11
1.5. Les risques liés au transport maritime.....	11
1.5.1. Avaries particulières.....	11
1.5.2. Avaries communes.....	12
1.5.3. Risque exceptionnels.....	12
Section 02 : Le commerce extérieur dans le monde.....	12
2.1. Évolution de commerce extérieur.....	13
2.1.1. L'échange avant le 18eme siècle.....	13
2.1.2. L'échange après le 18eme siècle.....	13
2.1.2.1. La période allant de 1800 jusqu'au 1945.....	13
2.1.2.2. La période allant de 1945 jusqu'au 1990.....	14
2.1.2.3. La période allant de 1990 à nos jours.....	14
2.2. Les déterminants du commerce international.....	15
2.2.1. Les déterminants macroéconomiques du commerce international.....	15
2.2.1.1. Les différences de techniques de production.....	15
2.2.1.2. Les différences de dotation de facteurs de production.....	15
2.2.1.3. La taille des marchés.....	15
2.2.1.4. La gravitation.....	16
2.2.2. Les déterminants microéconomiques du commerce international.....	16
2.2.2.1. Les effets permanents des chocs.....	16
2.2.2.2. Les différences dans les conditions initiales de production.....	16
2.2.2.3. Patrimoine technologique et activité de recherche et développement (R&D).....	16
2.2.2.4. Les effets d'agglomération.....	16

Table des matières

2.2.2.5. L'innovation	17
2.2.2.6. Le cycle de vie de produit	17
2.2.3. La différenciation des produits.....	17
2.2.3.1. Le commerce de variété.....	17
2.2.3.2. Le commerce de qualité	17
2.2.3.3. L'interdépendance stratégique	17
2.3.Évolution générale de trafic maritime.....	17
2.4. Le rôle de transport maritime dans le commerce extérieur et le développement économique	20
2.4.1. Les progrès technique et leurs effets sur la croissance économique.....	20
2.4.2. Les taux de fret et leurs effets sur la valeur et les quantités de marchandises échangées.....	20
2.4.3. Prix de transport et les quantités de produits échangés.....	21
2.4.4. Le transport maritime et la facilitation des échanges.....	21
2.5. La géographie des échanges internationaux par voie maritime.....	22
2.5.1. La diversification des transports maritimes dans les pays en voie de développement.....	23
2.5.2. Les relations transpacifiques prennent le pas sur les relations transatlantiques.....	24
2.5.3. Les changement des réseaux de vrac.....	24
2.5.4. Le réseau des marchandises diverses se mondialise.....	24
Conclusion.....	24
Chapitre II : Le développement du transport maritime de marchandises en Algérie.....	26
Introduction.....	26
Section 01 : La présentation du commerce extérieur et du transport maritime en Algérie	26
1.1. L'évolution de commerce extérieur en Algérie.....	26
1.2. L'évolution de transport maritime en Algérie.....	29
1.3. Prédominance du transport maritime dans le commerce extérieur.....	30

1.4. Evolution du trafic maritime.....	31
1.5. Les principaux ports en Algérie.....	33
1.5.1. Les ports pétrolières	33
1.5.2. Les ports polyfonctionnels	34
1.5.3. Les deux ports moyens.....	35
Section 02 : Etude du cadre réglementaire et organisationnel du TM en Algérie.....	36
2.1. Cadre réglementaire et organisationnel du transport maritime.....	36
2.1.1. Cadre organisationnel du transport maritime.....	36
2.1.2. Le cadre réglementaire de transport maritime en Algérie.....	39
2.2. Programme national et politique portuaire adaptée par l'Etat algérien face au secteur maritime et portuaire.....	41
2.3. Obstacles au développement de secteur du transport maritime en Algérie.....	42
2.3.1. Une infrastructure portuaire inadaptée.....	42
2.3.2. Plateforme logistique et faible taux de conteneurisation.....	43
2.3.3. Un sous-équipement flagrant.....	43
2.3.4. La gestion des ports.....	44
2.3.5. Insuffisance en espaces portuaires.....	44
2.3.6. Les infrastructures routières et ferroviaires.....	45
2.3.7. Atonie du système portuaire algérien.....	45
2.4. Perspectives et projets de développement du TMM en Algérie.....	45
2.4.1. Extension des ports en Algérie.....	45
2.4.2. La création d'une entreprise de modernisation des grands navires en Algérie en partenariat avec des sociétés étrangères disposant d'une expérience requise.....	46
2.4.3. Le futur grand port commercial du centre.....	46
2.4.4. L'ouverture d'une ligne maritime entre l'Algérie et l'Arabie Saoudite.....	46
2.4.5. Ouverture d'une ligne maritime Mostaganem-Marseille (France) en 2018.....	47

2.4.6. Nouvelles mesures pour faciliter les exportations hors hydrocarbures.....	48
2.4.7. La reconstitution du pavillon national.....	48
2.4.8. Lancement des projets de liaison des ports aux autoroutes.....	49
2.4.9. Amélioration de la logistique en Algérie.....	49
Conclusion.....	49
Chapitre III : Étude de la politique de développement portuaire mise par l'EPB.....	51
Introduction.....	51
Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil et évolution de trafic maritime au sein de l'EPB.....	51
1.1. Présentation de l'organisme d'accueil.....	51
1.1.1. Historique de création de l'EPB.....	51
1.1.2. Les missions et activités de l'EPB.....	52
1.1.3. La présentation de services que pratique l'EPB.....	53
1.1.4. Présentation des différentes structures de l'EPB.....	54
1.2. Les infrastructures portuaires de l'EPB.....	56
1.3. Evolution du trafic maritime de marchandise au sein de l'EPB en 2016.....	59
1.3.1. Évolution de trafic de marchandises.....	59
1.3.2. Structure des marchandises par le mode de conditionnement.....	61
1.3.3. Trafic conteneurs.....	62
1.2.4. Trafic roulier (RO-RO).....	63
1.2.5. Evolution de nombre de navires.....	64
Section 02 : Etude de la politique de développement portuaire au sein de l'EPB.....	64
2.1. La politique de développement de l'EPB.....	64
2.1.1. La mise en place un bon climat d'affaires pour attirer le partenariat	64
2.1.2. Développer le caractère pionnier d'offre logistique (Développement des activités dans les zones logistiques Extra-portuaires).....	66

Table des matières

2.1.3. Renforcer le partenariat entre les différents acteurs de la communauté portuaire en animant des rencontres avec ces derniers	68
2.1.4. Développement des infrastructures.....	70
2.1.5. Mesures de facilitation pour les opérations d'exportation.....	71
2.1.6. Réduire les surcoûts et générer des cash-flows afin d'assurer une capacité d'autofinancement et rentabiliser les investissements.....	72
2.1.7. Etre le précurseur de processus de développement de la chaîne de transport maritime, routier, et ferroviaire.....	72
2.1.8. Orienter la gestion du capital humain vers le développement des compétences.....	72
2.1.9. Privilégier et développer en permanence la culture de communication interne et externe.....	73
2.2. Les contraintes au développement de TMM au port de Bejaia.....	73
2.2.1. Moyenne d'attente en rade.....	73
2.2.2. Système de gestion.....	74
2.2.3. La taille et la surface réduite du port de Bejaia	74
2.2.4. Les règlements de l'Etat	74
2.2.5. Saturation du réseau routier	75
2.3. Perspectives au développement.....	75
2.3.1. Schéma directeur de développement du port.....	75
2.3.2. La réalisation de la nouvelle gare maritime.....	77
2.3.3. Extension de la zone logistique Extra Portuaire« Tixter ».....	77
Conclusion.....	78
Conclusion générale.....	80
Bibliographie	
Annexes	
Table des matières	

Etude de la politique de développement portuaire mise en œuvre par l'EPB face à l'évolution de commerce extérieur en Algérie

Résumé

Le transport maritime, par ses capacité de massification et expédition des marchandises d'un lieu à un autre, facilité les échanges internationaux et la croissance économique dans le monde. Le mode de transport le plus utilisé dans l'acheminement des marchandises en grande masse.

L'État algérien a pris conscience que le passage vers la mondialisation suppose forcément des efforts de mise à niveau et de modernisation de ses ports. De ce fait, il reconnaît la nécessité d'investir pour moderniser les installations, et en lançant une série d'actions et de projets future pour le développement de transport maritime de marchandises.

Le port de Bejaia est considéré comme étant le port le plus stratégique en Algérie, ainsi que dons son expérience en matière de traitement de marchandises générales. La force de l'EPB réside dans sa vision claire dans sa politique de développement du TMM, qui consiste à maintenir le Port de Bejaïa au rang des ports les plus performant, et un acteur incontournable dans le positionnement national en tant que plateforme logistique dynamique.

Mots clés

Transport maritime de marchandise, politique de développement, contrainte, perspective.

Summary

Shipping, through its ability to massify and ship goods from one place to another, facilitates international trade and economic growth in the world. The mode of transport most used in the routing of goods in bulk.

The Algerian State has realized that the transition to globalization necessarily involves efforts to upgrade and modernize its ports. Therefore, it recognizes the need to invest to modernize facilities, and by launching a series of future actions and projects for the development of maritime freight transport.

The port of Bejaia is considered to be the most strategic port in Algeria, as well as its experience in handling general cargo. The strength of the EPB lies in its clear vision in its policy of developing the TMM, which consists of maintaining the Port of Bejaïa as one of the most efficient ports and a key player in the national positioning as a dynamic logistics platform.

Keywords

Maritime transport of goods, development policy, constraint, perspective.