

Université Abderrahmane Mira de Bejaia
Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion
Département des sciences économiques



MEMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de
MESTER EN SCIENCES ECONOMIQUES

Option : Economie du Transport

LE ROLE DES PORTS SECS DANS LE COMMERCE MARITIME : cas de la plateforme extra-portuaire TIXTER de BBA

Préparé par :

- AIDI Massinissa
- KHABACHE Slimane

Dirigé par : Dr MERZOUG Slimane

Date de soutenance :

Jury :

Président : Mr. BOUAISSAOUI Samir

Examineur : Mr. BELKHIRI Aimadedine

Rapporteur : Dr MERZOUG Slimane

Année universitaire : 2016-2017

Dédicace

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

K. Slimane

Dédicace

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

A. Massinissa

Remerciements

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

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

Nous adressons également nos chaleureux remerciements à notre cher encadreur Mr MERZOUG Slimane, ainsi que tout le personnel de la zone logistique de TIXTER et de L'EPB et en particulier Mr BERREHARAH Farid et FARDJELLAH Billal

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

LISTE DES ABRIVIATIONS

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement.

RO/RO: Roll-on/ Roll-off.

BBA: Bordj Bou Arreridj.

EDI: Echange de Données Informatisées.

MADT: Magazine et Aire de Dépôt Temporaire.

EVP : Equivalent Vingt Pieds.

PVD : Pays en Voie de Développement.

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation.

SPA : Société Par Action.

ONCV : Office National de Commercialisations des produits Viticoles.

ENIEM : Entreprise Nationale des Industries de l'Electroménager.

IDE : Investissement Direct Etranger.

SNAT : Schéma National d'Aménagement du Territoire.

STIM : Société de Transport Intermodal de Marchandise.

SNTF : Société Nationale du Transport Ferroviaire.

SIL : Société Intermodal de la Logistique.

EPS : Entreprise Portuaire de Skikda.

EPAN : entreprise portuaire d'Annaba.

AILC : Algérienne Intermodale Logistique du Centre.

SNTR : Société Nationale du Transport Routier.

EPAL : Entreprise Portuaire d'Alger.

ACS : Algerian Containers Service.

MTA : Maghrébine du Transport et Auxiliaire.

EPO : Entreprise Portuaire d'Oran.

EPB : Entreprise Portuaire de Bejaia.

BMT : Bejaia Méditerranéan Terminal.

ZIDI : Zone Industrielle de Développement Intégré.

ZLEP: Zone Logistique Extra-Portuaire.

LO/LO: Left-on /Left-off.

SOMMAIRE

Dédicaces

Remerciements

Liste des abréviations

Introduction générale.....1

Chapitre 1 : Généralités sur les ports secs.....5

- I. Notions de ports secs, plateformes extra portuaires, plateformes logistique : définition et éléments de distinction.....5
- II. Rôle et fonctions des plateformes extra portuaires.....15
- III. Conteneurisation et Multi-modalité: effet sur la saturation des ports de commerce et l'apparition des ports secs.....18

Chapitre 2 : Contraintes des ports de commerce et le rôle des ports secs en Algérie.....23

- I. Contraintes des ports de commerce Algériens.....23
- II. Réglementation et fonctions des ports secs algériens.....34
- III. Les ports secs en Algérie.....37

Chapitre 3 : gestion de la plateforme extra-portuaire de BBA « TIXTER »43

- I. Présentation de la plateforme.....43
- II. L'activité de la zone logistique extra-portuaire de « TIXTER »55
- III. Les différents impacts de la plateforme « TIXTER »68

Conclusion générale.....71

Bibliographie

Liste des illustrations

Lexique maritime

Liste des annexes

Table des matières

Introduction générale

INTRODUCTION GENERALE

Introduction Générale

Le transport maritime, par ses possibilités de massification du transport de marchandises, a facilité la croissance des échanges dans le monde, devenant un acteur incontournable de la mondialisation. C'est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement de marchandises en grande masse sur de longues distances, aussi pour des petits lots sur de courtes distances. Le transport maritime est ainsi le mode le plus important pour le transport de marchandises, d'après la CNUCED, près de 80 % du commerce mondial en volume et plus de 70 % de sa valeur transitent par la mer et les ports. Les pourcentages sont encore plus élevés pour la plupart des pays en développement.

Ce phénomène s'explique par la forte croissance économique de certains pays asiatiques qui ont dopé le commerce mondial, et a été facilité par plusieurs facteurs qui ont contribué au dynamisme et à la modernisation du secteur, tels que la libéralisation des transports, la modernisation de la logistique, ou encore le développement de la conteneurisation.

A côté de ce mouvement de mondialisation, s'est également développée une régionalisation des échanges : les échanges à l'intérieur d'une même zone (Europe, Asie, etc.) ont fortement augmenté.

En effet, la conteneurisation peut être considérée comme la révolution la plus marquante dans l'activité maritime et portuaire, c'est un mode de conditionnement dont l'usage est relativement récent en Algérie. Dans les années 70 et 80, la remorque était plutôt le mode de conditionnement « unitarisé » et intermodal le plus répandu. La preuve étant faite par la structure de la flotte de navires de commerce algérienne, qui comptait et compte encore plusieurs navires RO/RO et aucun porte-conteneurs. Par conséquent, nous pouvons imaginer que l'utilisation du conteneur a été plutôt un choix forcé dans le commerce maritime de l'Algérie, imposé par son statut de quasi importateur net de biens manufacturés conteneurisables, notamment après la libéralisation du commerce extérieur et du transport maritime de marchandises au début des années 90. En effet, c'est durant cette période que la conteneurisation a commencé à se diffuser en Algérie. C'est dans ce contexte, qu'une

demande de transport maritime et de prestations portuaires spécifiques à ce mode de conditionnement est apparue.

Or, il est bien établi qu'une demande à laquelle ne répond pas une offre adéquate, est synonyme de non maîtrise du phénomène en question. Dans notre cas, cela revient à dire que si la demande apparue avec la conteneurisation n'a pas été satisfaite par une adaptation des outils portuaire et maritime algériens, alors la conteneurisation est subie, avec toutes les conséquences évidentes résultant d'une telle asymétrie.

Bien que le secteur du transport maritime ait connu des évolutions majeures au cours des dernières décennies dans le monde, la mauvaise performance des ports algériens prive l'Algérie d'une source de richesses, pénalise le système de production par des coûts élevés et handicape le développement des régions et des villes. L'Etat n'a pas su ou voulu mettre en œuvre une politique déterminée et cohérente à l'égard des ports. Le contexte général caractérisant le fonctionnement des ports algériens, leur insuffisances et les limites du système en place (l'inadaptation de l'organisation en place, le déficit en infrastructures et équipements adaptés) sont aggravés par des lourdeurs administratives, des dysfonctionnements entre les organismes intervenant dans la chaîne portuaire et les procédures de commerce extérieur comportant de nombreuses faiblesses.

Au même temps, un important encombrement des ports les plus importants (Alger, Oran, Skikda et Bejaia) dû à la concentration des marchandises, a causes des délais de séjour, trop longs, des cargaisons dans les enceintes portuaire. Ce problème a pour conséquence la limitation dans la fluidité du passage portuaire due à une réduction considérable de la capacité de stockage portuaire.

A cet égard, et pour remédier a ce problème d'encombrement et de congestion au niveau des ports, une congestion qui selon l'association européenne de la logistique et des transports se compose en deux type : premièrement, la congestion occasionnelle, qui se produit pour des raisons imprévisibles dans laquelle ont subit une perturbation à cause des infrastructures (par exemple le tunnel du Mont Blanc endommagé par un incendie et fermé pour une durée de deux ans), deuxièmement, la congestion structurelle, qui est de nature constante due à des infrastructures mal adaptées, insuffisantes pour le niveau de trafic aux sein de l'environnement où en raison d'un déficit technique. Les procédures administratives où les problèmes de manutention (douanes, procédures de sécurité...) peuvent aussi être des causes de congestion. Il est très difficile de lutter contre la congestion occasionnelle, car elle

ne peut être traitée que quand elle se produit. En revanche, on peut agir sur la congestion structurelle et concentrer les efforts de telle sorte à résoudre le problème de fluidité au niveau des ports.

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

Nous avons choisi ce thème pour faire ressortir l'importance des ports secs et la nécessité de se tourner vers cette solution afin de remédier aux problèmes de congestion des ports maritimes.

Pour réaliser ce travail, nous avons poursuivi une démarche qui commence par l'analyse de la situation des ports algériens et celui de Bejaia en particulier en se basant sur des données disponibles au niveau local et cela avant et après la réalisation du port sec de TIXTER, l'objectif est de montrer et comprendre l'étendu des problèmes contre lesquels le port de Bejaia fait face quotidiennement, notamment en termes d'encombrement portuaire liés au manque d'espace d'entreposage. Par la suite, nous nous sommes basés sur une revue de la littérature, mais surtout, des entretiens avec les responsables de la plateforme logistique extra portuaire de TIXTER à l'occasion de notre stage et ce afin de combler les insuffisances bibliographiques et le manque des données.

Notre travail s'articule sur trois chapitres. Le premier chapitre consiste à donner des généralités sur les ports secs, il expliquera les différentes notions et concepts en rapport avec les ports secs, par ailleurs, les causes qui ont conduits à la création de ses ports avancés, notamment le développement de la conteneurisation et de la multi-modalité et comment ces deux phénomènes ont eu un effet sur la saturation des ports humides. Le deuxième chapitre portera sur les fonctions des ports secs en Algérie et la réglementation qui les régit.

Le troisième réalisé à partir des données récoltées auprès de l'organisme d'accueil, celle-ci comporte un chapitre qui illustrera l'étude du rôle que joue la plateforme extra portuaire de BBA « TIXTER » dans la décongestion du port humide de Bejaia et dans la fluidification du transport maritime, tout en exploitant les données de la partie théorique.

Chapitre 1 :
Généralités sur les ports secs

Chapitre 1 : généralités sur les ports secs

Introduction

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

La chaîne logistique est un réseau de clients, de producteurs et de fournisseurs de services logistiques qui réalisent différentes activités à valeur ajoutée d'une manière séquentielle, dans l'optique de satisfaire le consommateur final. Pour mieux maîtriser le sujet, des notions de bases méritent d'être définies c'est pourquoi dans ce chapitre nous allons essayer de mettre la lumière sur les différentes notions relatives à la logistique extra portuaire.

I. Notions de ports secs, plateformes extra portuaires, plateformes logistique : définition et éléments de distinction

Dans cette section, nous allons voir les différentes notions fondamentales au domaine de la logistique et particulièrement celles liées aux ports secs.

1. Notion de la logistique portuaire

La logistique est l'activité qui a pour objet de gérer les flux physiques, informationnels et financiers d'une organisation, dans le but de mettre à disposition les ressources correspondant aux besoins, et ce, aux conditions économiques et pour une qualité de service déterminée, dans des conditions de sécurité et de sûreté satisfaisantes. La logistique portuaire peut être définie comme étant l'ensemble des moyens stratégiques et opérationnels permettant d'optimiser les fonctions intermodales dans la chaîne portuaire. C'est aussi une démarche permettant de rendre plus rapide et plus efficiente les différentes opérations d'un port.

2. Notion de port

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

commerciales qui en résultent »¹. Mais dans une perspective économique et industrielle, la notion de port évoque généralement un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert de marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses. Il s'agit donc d'un ensemble complexe occupant une place privilégiée, non seulement dans la région dont il constitue un des principaux moteurs de développement, mais également sur le plan national et international². Sa position, généralement à la frontière d'un pays, donc en contact direct avec le monde extérieur, explique les fonctions essentielles que le port doit remplir dans la communauté maritime internationale. En effet, un port se voit allouer au moins trois missions

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

2.1. Les types de ports

D'après la CNUCED, Les ports peuvent être classés selon leur nature, leur localisation, leur statut, leur activité et leur génération. On peut classer les ports en deux catégories en fonction de la nature même de l'abri offert. Les ports naturels sont protégés par un site naturel: baie, péninsule, cap, île. Les ports artificiels sont entièrement protégés par des structures fabriquées.

2.1.1. Classification selon leur nature

- *Les ports naturels*

La majorité des grands ports naturels ont, dans une certaine mesure, bénéficiés d'aménagements comme le dragage des chenaux pour permettre aux navires à fort tirant d'eau de les emprunter. C'est notamment le cas du port New York, un des plus beaux abris naturels au monde. La limite de la marée et la présence du premier pont a souvent déterminé l'emplacement d'une ville importante et d'un port en conséquence : ce fût par exemple le cas de Rouen et de Londres.

¹ L. BAUDEZ, sous module 2A : le rôle du port, manuel du participant « gestion moderne des ports », CNUCED 2012, page 7.

² GUERLET Grégory, la gestion des ports par une entité publique : aspects européens et environnementaux, thèse de doctorat, 2013, page 9.

- *Les Ports artificiels*

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

2.1.2. Classification Selon leur localisation

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

- *Les ports maritimes*

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

- *Les ports fluviaux*

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

- *Les ports lacustres*

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

- *Les ports à sec*

Ils sont relativement récents (depuis les années 1960 aux États-Unis), ils permettent le stockage à terre de petites unités telles que les voiliers de plaisance et les yachts. Ces « ports » sont situés à proximité d'un port de plaisance ou au moins d'une cale de mise à l'eau.

2.1.3. Classification Selon leur mode de gestion

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

- *Les ports publics*

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

- *Les Ports privés*

Les ports privés sont gérés par une entreprise privée. Ce type de port n'existe pas dans tout les pays en raison des principes régissant le domaine public. En revanche, c'est un cas courant dans certains autres pays, notamment développées.

2.1.4. Classification Selon leurs activités

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

- *Les ports de commerce*

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

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

- *Les ports de pêche*

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

- *Les ports de plaisance*

Accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et à moteur. La plupart des bateaux sont de petite taille (inférieur à 20 m), et les places de port sont standardisées grâce à des pontons et des cat-ways, différentes techniques d'amarrage sont utilisées selon les endroits. On y trouve une capitainerie, différents services d'avitaillement, de mise au sec et de réparation, une pompe à carburant, et divers services pour les équipages. Ces ports sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès et d'avitaillement).

- *Les ports militaires*

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

2.1.5. Classification selon leur stratégie de développement

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

- *Ports de 1 ère génération*

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

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

- *Ports de 2ème génération*

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

- ✚ Stratégie développement expansionniste en volume ;
- ✚ Activités de transformation (industries lourdes), services aux navires ;
- ✚ Élargissement de la zone portuaire ;
- ✚ Rapprochement du port et de ses usagers ; début de communauté portuaire ;
- ✚ Relation occasionnelle ville et port ;

- *Ports de 3ème génération*

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

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

- *Ports de 4^{ème} génération*

Ce sont les Ports réseaux, ayant :

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

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

3. Notion de port sec

En dépit de la diversité des concepts, noms et définitions se rapportant à la notion de port sec, l'expression « port sec », aussi appelé parfois « port avancé », « port intérieur » ou « plate-forme logistique multimodal », s'entend d'un lieu donné situé à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution des marchandises et connecté à un port maritime par voie routière, ferroviaire ou fluvial. Un port sec est ainsi appelé parce qu'il est très similaire à un port maritime dans les services qu'il offre³, excepté qu'il n'est pas proche de la mer.

Les fonctions rattachées à un port maritime que l'on pourrait s'attendre à retrouver dans un port sec supposent des installations pour la manutention, le stockage, l'entreposage, l'emportage, le dépotage et l'entretien et la réparation des équipements, un regroupement géographique de sociétés et d'organismes indépendants s'occupant du transport de marchandises (tels que transitaires, expéditeurs, transporteurs maritimes et terrestres, consignataires, conseil des chargeurs) et la fourniture de services connexes (entre autres, inspections douanières, services phytosanitaires, paiement de taxes...etc.). Il est aussi appelé « port sec » parce qu'il permet d'éviter l'engorgement et la saturation du port principal.

³ Mohamed Chérif F.Z, glossaire des termes clés du transport maritime, office des publications universitaire, 2010, Alger, page 72.

Il ne faut pas la confondre avec la notion de « Port à sec » qui permet le stockage à terre de petites unités telles que les voiliers de plaisance et les yachts et qui demeurent en dehors du champ de notre étude.

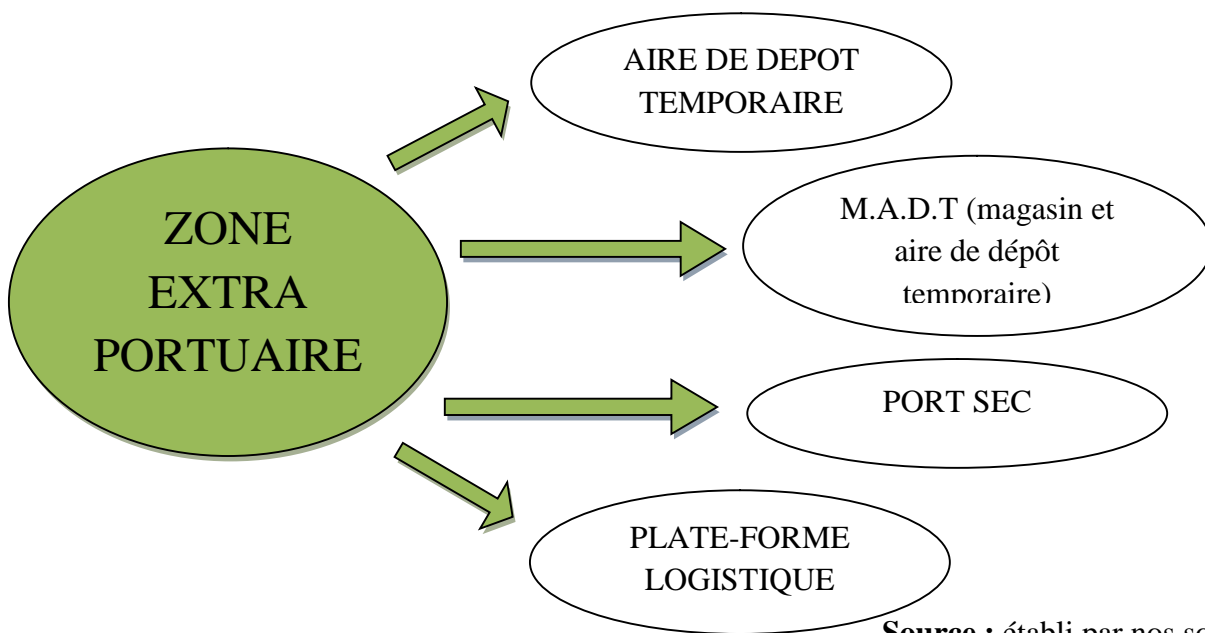
4. Notion de zone extra-portuaire

Une zone extra-portuaire est un espace situé à l'intérieur des terres dont la fonction est l'accueil, le groupage/dégroupage et expéditions des marchandises.

Les fonctions sont quasi-identiques à celles d'un port maritime avec des installations de manutention indexées à des infrastructures intermodales

« Elle est en générale située à proximité des zones d'activités industrielle, elle regroupe différents services connexes notamment : transport, transit, dégroupage, douanes, maintenance, réparation, banque...etc. »⁴

Figure n° 1 : composition d'une zone logistique extra-portuaire



4.1. Pré requis pour l'installation des zones logistique extra portuaire

Pour installer une zone logistique extra portuaire il faut avoir au préalable :

- Des installations pour la manutention de conteneurs (voire de marchandises en vrac)
- Des liaisons avec les infrastructures intermodales

⁴ EPB, 2013, le développement des activités logistiques extra portuaires des projets leviers pour l'optimisation de l'efficacité logistique, euro med, Béjaia, page 8

- Un regroupement géographique de sociétés et d'organismes indépendants s'occupant du transport de marchandises (tels que transitaires, expéditeurs et transporteurs)
- Et la fourniture de services connexes (inspections douanières, paiement de taxes, entreposage, entretien et réparation, et liaisons bancaires au moyen des technologies de l'information et de la communication)

5. Notion de plateforme logistique

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

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

- 1) Mono service et multiservices
- 2) Mono modal ou multimodales
- 3) Portuaires ou aéroportuaires

Par ailleurs, la distinction est faite entre:

4) Plates-formes publiques dédiées à tous les usagers offrant un service public, regroupant l'ensemble des activités ayant un lien entre elles : affrètement, douane, banques, assurances, conseil en logistique...etc.

5) Plates-formes privées appartenant à une entité industrielle ou de service pour ses propres besoins ou de service pour le compte d'autrui.

6) Plates-formes intégrées dans un schéma d'aménagement de l'espace au niveau régional, national ou international.

5.1. l'objet des plates-formes logistiques

La plate-forme logistique doit répondre aux impératifs suivants :

- D'optimisation des implantations des sites de production de l'industriel

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

5.2. Différence entre « entrepôt » et « plateforme logistique »

L'objet de cette étude est de montrer les différences qui peuvent existées entre l'entrepôt et la plateforme logistique, mais aussi les points de similitudes.

Tableau n°1 : différence entre « entrepôt » et « plateforme logistique »

Entrepôt	Plate-forme logistique
<p>✚ Un entrepôt est une zone de stockage ou les produits sont entreposés pendant un certain temps, avant d'être utilisés en l'état ou transformés.</p>	<p>✚ une plate-forme logistique (ou de cross docking) est au contraire une zone de stockage temporaire, par laquelle les produits transitent quelques heures avant d'être réexpédiés vers d'autres destinations.</p>
<p>✚ Un entrepôt permet ainsi de réguler les besoins en marchandises d'une entité de production ou de distribution en fonction des contraintes des différents acteurs de la chaîne logistique (fournisseurs,</p>	<p>✚ Une plate-forme logistique quant à elle, joue un rôle de massification des flux (groupage) et de réorientation en fonction des provenances et des destinations.</p>

transporteurs ...)	
--------------------	--

Source : établi par nos soins

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

II. Rôle et fonctions des plateformes extra portuaires

Dans cette section, nous allons présenter les différentes fonctions ainsi que le rôle des plateformes extra portuaires.

1. Le rôle des plateformes extra portuaires

On peut résumer ce rôle en trois grandes catégories :

1.1. Le rôle logistique :

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

1.2. Rôle macroéconomique :

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

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

1.3. Rôle microéconomique :

- Offrir et mettre à la disposition de l'économie des intrants nécessaires à la production
- Réduire les coûts et la durée d'acheminement des produits à travers un pôle unique qui regroupe tous les intervenants
- Garantir la sécurité des marchandises par la mise en place des techniques et équipement appropriés pour les opérations physiques de manutentions, de stockage, de livraison,...etc.
- Créer un dynamisme économique entre les différents intervenants de la chaîne logistique (transporteurs de personnel et de marchandises, transport multimodal)
- Renforcer la communication entre les différents acteurs logistiques (ports, aéroports, plateformes logistiques,...etc.
- Rentabiliser des infrastructures de transports dites improductives (couloirs maritimes, réseaux routiers et ferroviaires,...etc.

2. Les fonctions des plateformes extra portuaires

Une plateforme extra-portuaire a les mêmes fonctions qu'un terminal à conteneurs marin, il existe quatre fonctions de base⁵

⁵ TIGHILT Fodil, 2013, Entreposage des TCS et optimisation des zones dans un port sec, manuel de formation, page 47

- 1) La réception ;
- 2) L'entreposage ;
- 3) L'organisation ;
- 4) Et le chargement.

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

La fonction **réception** implique la préparation de l'entrée des conteneurs, l'enregistrement de leurs arrivées et la collecte des informations utiles les concernant.

La fonction **stockage** consiste à placer les conteneurs dans le terminal dans un emplacement où ils peuvent être retirés quand c'est nécessaire.

La fonction **organisation** implique la préparation du départ du conteneur du terminal.

Et enfin, la fonction **chargement** consiste à placer le conteneur correctement dans le camion ou le train.

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

- ✚ Une activité, qui est toujours exécutée, concerne la vérification des conteneurs et des châssis. Une telle activité consiste à vérifier par exemple les dommages qui peuvent toucher les conteneurs, la fonctionnalité des châssis et si ou non le conteneur et/ou le châssis adéquat est dedans ou dehors.
- ✚ Il y a aussi l'activité d'emballer et de déballer les conteneurs dans les entrepôts du terminal⁶.

⁶ L'activité d'emballer et de déballer les conteneurs est exécutée chaque fois que la cargaison à transportée est une cargaison inférieure à la charge d'un conteneur, ces petites cargaisons doivent être consolidées en premier lieu dans un seul conteneur.

III. Conteneurisation et Multi-modalité: effet sur la saturation des ports de commerce et l'apparition des ports secs

La conteneurisation est sans nul doute l'une des révolutions les plus marquantes de l'économie maritime et portuaire. Les réseaux maritimes et portuaires qui lui sont associés constituent aujourd'hui, l'épine dorsale de la mondialisation. L'expansion du transport multimodal en générale est du maritime en particulier s'explique en gros par les avantages qu'on tire de la généralisation du conteneur considéré l'« outil roi » du transport multimodal. Cette section sera réservée à définir les deux phénomènes de conteneurisation et du multi modalisme et ressortir l'effet de leur développement sur la saturation des ports de commerce notamment ceux des pays en développement.

1. Définition de la conteneurisation

Ce terme désigne le fait de transporter de la marchandise par conteneur. Le véritable démarrage de la conteneurisation intervient dans les années 1960. Aujourd'hui, le parc mondial compte 11 millions de conteneurs maritimes

Un conteneur (container en anglais) est un coffre rigide destiné à contenir la marchandise et à accélérer la manutention et la rotation des navires dans le cadre du commerce international. Principale mode de conditionnement en logistique maritime, il est également utilisé en transport ferroviaire et routier.

1.1. Naissance de la conteneurisation

Avant l'avènement de la conteneurisation, les pratiques de la manutention n'avaient pas évolué depuis plus de 100 ans⁷. L'utilisation des modes de conditionnement classique (palettes, sacherie, big bag, colis...etc.) constituait des processus lent qui exigeaient beaucoup de main-d'œuvre et les cargaisons étaient facilement dégradables. C'est pourquoi l'invention du conteneur est considérée comme la plus importante innovation du 20ème siècle dans le transport de marchandises.

La conteneurisation est une idée simple née aux Etats-Unis d'Amérique et qui justement tire sa force de sa simplicité. Malcolm McLean, un transporteur routier américain, est considéré comme son inventeur pendant la seconde moitié des années cinquante. Son idée

⁷ Allison PADOVA, Tendances dans le secteur de la conteneurisation et capacité des ports canadiens, article n° PRB 05-75, bibliothèque du parlement canadien, janvier 2006.

consista à acheminer une forte capacité, ils correspondaient au gabarit des remorques routières, longues de 35 pieds, dénuées de leur châssis. La généralisation progressive de l'utilisation du conteneur imposa une standardisation de celui-ci.

2. Définition du transport multimodal

On parle de multi-modalité entre deux lieux si on peut les relier par des trajets empruntant des modes de transport différents, par exemple la multi modalité entre deux villes renvoie à l'existence à la fois d'une ligne de chemin de fer et d'une autoroute.

Le développement de la conteneurisation à entrainer celui du transport multimodal maritime, notamment dans les pays développés pour absorber le volume important des marchandises qui afflux aux ports et pour une meilleur desserte terrestre.

L'évolution de ces deux phénomènes, notamment la conteneurisation s'est fait très vite, en à peine un demi-siècle, elle se taille actuellement une place de choix dans les échanges maritimes internationaux. En effet, en 2014, le commerce mondial des marchandises conteneurisées a progressé de 5,3% selon les estimations et a atteint 171 millions d'EVP⁸. Cette rapide progression est due principalement aux avantages que présente la conteneurisation.

3. Avantages de la conteneurisation

On reconnaît de multiples avantages à la conteneurisation, les plus importants sont :

- Développement de l'inter modalité⁹ et de la gestion logistique.
- Réduction des coûts et délais de traitement au port.
- Réduction des temps d'escale des navires et accroissement du nombre de rotations des porte-conteneurs.
- Optimisation de l'exploitation de l'espace dans les ports et sur les moyens de transports.
- Economie sur l'emballage.
- Sécurité et confort de la marchandise

⁸ Rapport CNUCED sur le transport maritime 2015, Secrétariat de la CNUCED, Genève, 2016

⁹ Le transport intermodal correspond au « mouvement de marchandises (sur une même unité de charge ou sur un même véhicule) par différents mode de transport successifs sans qu'il y ait manutention des marchandises elles mêmes lors du changement de mode ». Dans le cadre d'un transport intermodal de marchandises, le véhicule peut être un véhicule routier, ferroviaire, maritime ou fluvial. Dans le cadre de cette définition, il est clairement stipuler qu'il n'y a pas d'opérations de manutention des marchandises elles-mêmes. Celles-ci doivent alors être transportées dans un contenant bien déterminé

- Le conteneur permet de répondre aux exigences de développement durable
- La réalisation d'économies sur les frais de personnel naviguant et amélioration des conditions de travail.
- Réduction des coûts de l'assurance.
- Meilleure organisation portuaire.

Néanmoins, la conteneurisation comporte aussi des contraintes surtout pour les pays en voie de développement qui n'arrivent pas à s'adapter aux nouvelles exigences du transport maritimes, des contraintes beaucoup plus structurelles et organisationnelles qui ont eu comme conséquence l'encombrement des ports maritimes, notamment ceux des PVD. En effet, la conteneurisation impose des investissements colossaux, ses derniers sont loin d'être à la portée des PVD, en voici les plus en vue.

4. Les contraintes de la conteneurisation

Les contraintes que présente la conteneurisation sont pour la plupart liées aux coûts des investissements et les pré-requis que cette dernière exige afin de la contenir et mieux la maîtrisées, on peut en citer :

- **La spécialisation privative des quais :** la conteneurisation impose la spécialisation des quais par la création de terminaux à conteneurs. En effet, les quais ainsi occupés par les équipements lourds spécialisés, que sont les portiques de quais de débarquement et d'embarquement de conteneurs, deviennent inutilisables pour le traitement des navires autres que porte-conteneurs. L'usage des quais devient exclusif et privatif au profil des conteneurs¹⁰
- **Adaptation des infrastructures :** les infrastructures de transbordement (quais, terre-pleins, liaisons terrestres) par les autorités portuaires et les terminaux impliqués représentent des investissements massifs.

« Plusieurs pays en voie de développement ne peuvent se permettre de telles infrastructures et donc leur participation active dans le commerce international est limitée »¹¹. Même les pays développés qui ont des moyens énormes en termes de

¹⁰ Toufik ALILAT, « les enjeux de la conteneurisation dans les ports Algériennes. Cas du port de Bejaia. Mémoire de magister, Bejaia, 2005, page 51.

¹¹ Nicolas ZIEHMS, Le transport multimodal de fret, Mémoire de DESS en logistique, université Paris 1, avril 2004.

financement, font des études très approfondis avant de décider d'engager de tels méga projets.

- **L'adaptation des équipements et l'outillage :** dans un terminal à conteneurs, le traitement de ces derniers exige des outillages spécialisés, de haute technologie et par conséquent très chers¹².
- **L'adaptation de la flotte de navires de commerce :** il est nécessaire de transformer la flotte nationale de commerce, en l'adaptant ou en faisant acquisition de navires porte-conteneurs afin de répondre aux exigences de la conteneurisation et ne pas dépendre des armements conteneurisés étrangers. Or, ce type de navires est fort onéreux.
- **Constitution d'un parc national de conteneur :** de même que la flotte navale de commerce, il est nécessaire de constituer un parc national de conteneurs, à moins de recourir à la location auprès de sociétés de leasing (comme l'a fait la CNAN pendant des décennies)¹³. La contrainte ici est également le coût élevé d'acquisition des conteneurs (en raison des cours élevés du fer sur le marché mondial). A cela d'ajoute le fait que généralement les conteneurs sont commercialisés par les pays développés, étant donné les normes draconiennes imposées par la standardisation qui nécessite une bonne maîtrise technologique.
- **Adaptation des liaisons terrestres :** le volume de trafic qui transite par un terminal à conteneurs est important et le transbordement terrestre se fait à une cadence plus faible que le chargement ou le déchargement du navire. Le terminal doit donc être relié le plus directement possible aux grands axes de desserte terrestre : voie ferrée, route, éventuellement voie fluviale.
- **Les contraintes d'une conteneurisation non maîtrisée :** la conteneurisation non maîtrisée, mais subie, génère des contraintes économiques se traduisant par des coûts élevés. Ces contraintes ont pour origines essentiellement l'inadaptation d'infrastructure portuaire, de l'exploitation et de la gestion. Elles se manifestent au travers de la facturation et des tarifs portuaires appliqués sur la base du volume horaire, ce qui n'encourage pas la productivité, elle-même réduite à cause des déficiences en matière d'équipements et de terminaux spécialisés

¹² Toufik ALILAT, « les enjeux de la conteneurisation dans les ports Algériennes. Cas du port de Bejaia. Mémoire de magister, Bejaia, 2005, page 52.

¹³ Le Phare, Journal des échanges internationaux, des transports et de la logistiques n°75, KGN Multimédia, Alger, juillet 2005.

Enfin, l'effet de l'avènement de la conteneurisation et de la multi-modalité sur la congestion des ports est une réalité, le développement de ces deux phénomènes ne représente pas que des bienfaits, mais aussi des contraintes précédemment citées. En effet, la croissance en termes de trafic conteneurisé va directement déclencher des problèmes de stockage des conteneurs, se qui influence directement la performance des terminaux à conteneurs¹⁴. Les PVD sont les plus touchés par ces problèmes ce qui explique leur faible participation aux échanges internationaux.

Pour remédier à ces problèmes et pour améliorer leur compétitivité, les ports doivent attirer dans leur hinterland proche le maximum d'implantation d'activité d'où l'intérêt de la création des plateformes logistiques extra portuaires (ports secs), c'est-à-dire des espaces à l'intérieur du pays qui assurent les mêmes services que ceux des ports maritimes, afin de décongestionner ces derniers et d'augmenter leurs capacités d'accueils de conteneurs.

A l'image des pays en voie de développement (PVD), l'Algérie a concentré des efforts dans ce sens, des enveloppes conséquentes ont été réservées pour la création des ports secs qui rentre dans le cadre du programme national de développement des ports.

Conclusion

En guise de conclusion, les ports secs jouent un rôle déterminant dans la libéralisation des espaces portuaires et participent ainsi à la décongestion des ports maritimes et donc aussi à la réduction des coûts logistiques. « *La mise en service des zones extra-portuaire, permettra de renforcer les capacités d'accueil des marchandises, apporter une valeur ajoutée aux opérateurs en rapprochant les marchandises de leurs lieux de domiciliation et offrir des solutions internationales intégratives pour les importateurs industriels* »¹⁵.

De façon générale le port sec permet pour un pays enclavé, de rationaliser, rentabiliser et sécuriser le système d'approvisionnement et d'exportation d'un pays, il abritera les administrations et organismes professionnels de la chaîne de transport et de transit (Douanes, Transitaires, Opérateurs Economiques) au même lieu pour faciliter les opérations de commerce.

¹⁴ Soufiane BOUGHABA, Lhoussaine OUABOUCH, Said AKRICH, problèmes de stockage de conteneurs sur la performance logistique portuaire, la logistique au service du développement économique, 9^{eme} édition du colloque international LOGISTIQUA EST Berrechid, Maroc 19-20 mai 2016, page: 768.

¹⁵ Aimadedine BELKHIRI, Abderezak DJEMILI, les zones extra-portuaires peuvent-elles réduire les coûts logistiques des opérateurs du commerce extérieur ?, La logistique au service du développement économique, 9^{eme} édition du colloque international LOGISTIQUA EST Berrechid, Maroc 19-20 mai 2016, page: 34

Chapitre 2 :

Contraintes des ports de commerce et le rôle des ports secs en Algérie

Chapitre 2 : Contraintes des ports de commerce et le rôle des ports secs en Algérie

Introduction

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

A cet effet, le fait de réserver des espaces de stockage en dehors des ports s'imposait d'elle-même. Ces espaces s'appellent « ports secs ». Les ports secs peuvent être définis comme zone extra portuaire, aire de dédouanement, entrepôt sous douane public ou privé, magasins et aires de dépôt temporaire.

Ces aires de stockage se situent à l'extérieur des ports et sont sous contrôle douanier.

« Les ports secs existaient dans les textes depuis avril 1995, mais en réalité c'est l'ordonnance 75-40 portant séjour de marchandises dans les ports qui a institué les zones dites extra-portuaire et qu'on appelle aujourd'hui ports secs. Ainsi, les ports secs ont été créés à Alger, Annaba, Bejaia, Oran et Skikda en application de la l'article 1^{er} de l'ordonnance 75-40 »²⁰.

Ce chapitre sera réservé en premier lieu à évoquer les différentes contraintes contre lesquelles les ports de commerce algériens font face et la création des ports secs comme solution, par la suite nous présenterons le cadre juridique qui régit les ports secs algériens, et enfin nous évoquerons les différents ports secs qui existe en Algérie.

I. Contraintes des ports de commerce Algériens

Le transport maritime est sans aucun doute l'acteur principal des échanges internationaux. En effet, $\frac{3}{4}$ de ces derniers se font par voie de la mer. Ce rôle s'est affirmé davantage suite à la baisse des barrières douanières, conséquence des vagues de libéralisations économiques menées principalement par les pays développés.

²⁰ Kamel, Khelifa (2002), les ports secs, le Phare n° 40, Kinshasa, page: 32

En revanche, la faible participation des PED aux échanges s'explique par la qualité insuffisante de leurs infrastructures de transport (Merzoug, 2014).

La qualité insuffisante de service et le sous-développement des infrastructures de transport sont un maillon faible dans la fonction d'échanges des PED. Ces derniers accusent un retard dans le transport maritime par conteneur, développé à partir des années 50, qui est considéré comme un mode d'acheminement moderne. « *Les contraintes propres à ces pays qui freinent l'expansion de la conteneurisation comme mode de transport moderne et le développement du service de transport maritime sont :*

- *Climat économique instable qui n'incite pas à des investissements lourds qu'exige la conteneurisation*
- *La nature des relations marchandes : faiblesse des flux en direction des PED*
- *Déséquilibre du trafic : saisonnalité et irrégularité des flux*
- *Le sous-équipement portuaire qui ne facilite pas la conteneurisation.*

À cet effet, les armateurs équipent leur porte-conteneur de grues pour pallier à leur manque dans les enceintes portuaires, mais qui s'avèrent moins productives »²¹.

La situation maritime algérienne n'est pas très différente de celle des PED, les échanges internationaux se font principalement par la voie maritime. Par ailleurs, le sous-développement du système portuaire algérien doté d'infrastructures très limitées a fait que le pays n'a pas pu maîtriser le phénomène de la conteneurisation, ce dernier a été en grande partie subi. « *La conteneurisation, en Algérie, n'est pas maîtrisée, mais à des degrés élevés subie, l'outil portuaire et la flotte battant pavillon national n'étant pas adaptés aux exigences de celle-ci* »²²

Cette situation a ressorti les problèmes et les limites des ports algériens.

Dans cette section nous allons justement essayer de soulever ces différents problèmes qui se posent au niveau des ports algériens.

²¹Merzoug Slimane (2013), un littoral sans maritimité : obstacle aux échanges extérieurs, *Les Cahiers du Cedimes*, Vol.7 -N°2-, page : 44

²²Toufik ALILAT, 2005, les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens, mémoire magister, université Abderrahmane Mira, Bejaia, page : 138.

1. Une filière portuaire inadéquate

L'Algérie a investi uniquement dans les ports pétroliers. Ces ports sont adaptés au trafic d'hydrocarbures. En revanche, les ports polyfonctionnels accusent un retard important. Ils sont confrontés à différents problèmes, notamment celui de l'état des infrastructures. Ce sont des ports de la première génération. Ils sont simplement des points de rupture de charge et non pas des places logistiques. Ils ont été construits au début de la colonisation française et ils ont gardé le même aspect. Les pouvoirs publics se sont contentés de gérer le legs. Leur configuration se résume en une série de bassins courts et étroits avec des hangars rapprochés des quais, séparés entre eux par des môles étroits. Ce type de configuration s'était développé lorsque les navires étaient plus petits et lorsque les marchandises étaient arrimées sous forme d'articles distincts.

La profondeur réduite des ports algériens pose un problème d'accostage notamment pour les gros navires qui ne trouvent pas le tirant d'eau nécessaire. Ils sont obligés donc de se diriger vers d'autres ports pour être allégés et reviennent ensuite au port initial avec toutes les conséquences que cela implique (temps, frais, manutention supplémentaire...).

Cette configuration est incompatible avec l'évolution actuelle : grands navires et intermodalisme. Cette donnée oblige les armateurs qui desservent les ports algériens à recourir aux cargos de petites tailles. 60 % se situent dans la gamme de 2 000 à 10 000 tpl (tonnes de port en lourd)²³. Ce sont des navires de petites tailles et non économiques et qui empêchent les chargeurs algériens de tirer profit des opportunités offertes par les ports d'embarquement en les obligeant à payer des taux de frets plus élevés²⁴.

Concernant des superstructures, l'écart est très important. Si on prend l'exemple des céréales, l'Algérie est un grand importateur de cette matière. Cependant, le seul port qui possède un grand poste céréalier est celui d'Alger, ceci pénalise les navires céréaliers qui se voient rester en attente ce qui rallonge leurs temps d'escale. Cette situation oblige les armements à recourir au conditionnement en sacs au détriment du plus économique, le vrac.

²³Radhia TADJINE, Malika AHMED ZAID, environnement de l'entreprise logistique et infrastructure Axe 5, capacité logistique et gouvernance des ports algériens, université de Tizi Ouzou, page 2.

²⁴ Les armateurs sont libres de fixer leurs tarifs dans le respect des règles de concurrence. Pour déterminer son prix, le transporteur calcule le coût à la cellule (slot), soit sur un porte-conteneur, l'emplacement d'une boîte de 20 pieds. Pour cela, il considère les frais de fonctionnement du navire- capital, équipage, assurances, combustible, et les coûts inhérents à la route desservie – frais de passage portuaire, coûts éventuels de canaux..., l'augmentation de la taille des navires à pour effet de réduire les coûts unitaires, ainsi les taux de frets chutes.

D'ailleurs, c'est pour cela que la compagnie maritime française CMA CGM a créé en 2005 un port sec à Rouïba dans la banlieue d'Alger pour soulager le port de transit de conteneur.

Par ailleurs, on remarque une mauvaise répartition de rôle des ports en Algérie. En effet ces derniers sont complémentaires au lieu d'être concurrentiels. On peut clairement ressentir le rôle important que joue le port d'Alger qui monopolise le trafic au détriment des autres ports. Les ports secondaires jouent un rôle mineur à l'échelle nationale, cette situation n'est que l'expression de la centralité de l'Etat, ce qui bloque l'émergence de la région et des ports secondaires. On peut donc déduire que la notion de l'aménagement du territoire n'est pas prise en compte.

Le cabotage national n'est pas développé alors qu'il aurait pu être une solution qui allégera les insuffisances des réseaux de transport terrestre en l'incluant dans la chaîne logistique de transport.

Dans la même dynamique, la plupart des ports algériens se situent dans des milieux urbains, leurs voies de sortie débouchent sur des artères urbaines. Cet étouffement des ports se répercute directement sur la fluidité du transit de la marchandise. Une des solutions est de redonner aux ports secondaires le rôle de desserte de leurs arrière-pays fondamental respectif, aussi de construire des voies de dérivation rapide ceinturant le centre-ville ou l'agglomération pour éviter la circulation urbaine.

2. Des ports très mal gérés

Le monopole que détiennent les entreprises portuaires algériennes depuis leurs créations, notamment sur les activités de manutentions, d'acconage et remorquage oblige le client à solliciter un prestataire unique sans avoir le choix ni avoir le pouvoir de négocier les tarifs de prestation ou de revenir sur la qualité de service. « *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, leur accordant une large autonomie* »²⁵.

En plus des dysfonctionnements qui existent sur le terrain (arsenal juridique, bureaucratie), les entreprises portuaires s'avèrent improductives, elles cumulent les missions de service public avec les activités commerciales (le remorquage, la manutention et l'acconage) alors que ses

²⁵Mohamed Chérif F-Z, 2004, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie « problèmes et perspectives », office des publications universitaires, 2ème édition, Alger, page 98.

dernières auraient pu être privatisées, d'une part pour une meilleure prestation et d'autre part pour séparer le service public des activités commerciales conformément aux conditions fixées par voie réglementaire²⁶.

Le laxisme de cette politique de gestion apparaît sur le terrain par la faiblesse de la productivité portuaire : le rendement portuaire algérien, de 10 conteneurs à l'heure, reste le plus faible en Méditerranée. Pour les marchandises, les délais de transit sont de 23 jours contre 4 à 5 jours chez les voisins marocains et tunisiens²⁷.

3. Impact des problèmes portuaires sur les transports maritimes

Dans cette section nous allons ressortir l'impact que les différentes contraintes rencontrées au niveau des ports algériens ont sur le transport maritime et le système portuaire algérien en général, et essayer de ressortir le manque à gagner que l'activité algérienne subie.

3.1. La destination Algérie coûte très cher

Le sous-développement des infrastructures portuaires algériennes pèse lourdement sur l'économie du pays, ajouté à cela des équipements d'exploitations inadaptés, expliquant ainsi la faiblesse des rendements, les longs séjours des navires à quai, les attentes prolongées sur rade, toutes ces faiblesses coûtent très cher. Effectivement, ces faiblesses dans les chaînes logistiques font du transport de marchandises vers l'Algérie l'un des plus coûteux du bassin méditerranéen.

Les tarifs sont fixés par les armateurs en prenant en compte le risque de séjour prolongé de leurs bateaux. Il en est de même pour l'assurance, à cela s'ajoute les pénalités comme celles des surestaries. Tous ces surcoûts se répercutent au final sur le consommateur algérien. De ce fait, « *le transport d'un conteneur de 20 pieds (cotation bord/bord) de Marseille – Alger coûte 1100 euros, le même tarif que celui appliqué pour Marseille – Tunis, pourtant sur une distance plus longue* »²⁸.

²⁶ Art : 892 de la loi n°98-05 du 27/06/1998, modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 de 23 octobre 1976 portant code maritime.

²⁷M'hammed Setti, Mohamed-Cherif F-Z, César Ducruet, Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ?, Revue géographique des pays méditerranéens, n° 116, 2011, page : 88

²⁸M'hammed Setti, Mohamed-Cherif F-Z, César Ducruet, Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ?, Revue géographique des pays méditerranéens, n° 116, 2011, page : 89

La pénalité la plus importante supportée par l'économie algérienne est celle des surestaries²⁹. Ces dernières, sont une pénalité payée à l'armateur parce que le navire (ou le conteneur) loué pour un temps déterminé (appelé starie) n'a pas respecté les délais convenus dans le contrat passé entre destinataire algérien et l'expéditeur des marchandises. En revanche, lorsque le navire est traité plus tôt que le temps convenu, le réceptionnaire algérien peut recevoir une prime appelée *dispatch money*³⁰.

De ce fait, le manque a gagné de la chaîne de transport en Algérie a fait des ports algériens d'importantes sources de pertes financières au lieu d'être des générateurs de valeurs ajoutées et de richesse.

3.2. Les éléments conditionnant et la particularité des ports algériens

Les armateurs et les chargeurs cherchent une meilleure offre de service portuaire, notamment en termes de volume de trafic et surtout de la fiabilité (la durée d'escale). Ils accordent un intérêt aussi aux liaisons intérieures, ainsi qu'aux atouts des ports, à titre d'exemple : la réparation navale. Les pays développés conscients de l'importance du marché portuaire ont su adaptés leurs capacités en réalisant les investissements nécessaires pour tout d'abord satisfaire les clients et ensuite conquérir de nouveaux marchés.

En revanche, les ports des pays en voie de développement n'ont pas les mêmes aptitudes, pour répondre à ces critères, il y a des éléments qui les conditionnent à rester sous-développés. Dans le cas des ports algériens, c'est la faiblesse des cadences de manutention, une mauvaise gestion des stocks et sans oublier des effets négatifs de la bureaucratie, l'ensemble de ces contraintes, ainsi que d'autres problèmes précédemment cités alourdissent la rentabilité du transport maritime et l'existence de ces contraintes poussent les armateurs étrangers à affréter des navires conventionnels quand il s'agit de ces pays-là, généralement pas très sophistiqués, ceci réduit de manière considérable le développement des transports maritimes, stimulés par la technologie.

²⁹Les surestaries : est une somme à payer par l'affréteur d'un navire à l'armateur pour chaque jour, dépassant le nombre de jours convenus dans la charte-partie, pour le chargement ou le déchargement du navire, en Algérie, pour chaque bateau en séjour prolongé sont de 6 000 à 12 000 euros par jour et peuvent atteindre le double dans certains cas.

³⁰ Dispatch money : prime de rapidité payée par l'armateur aux affréteurs, quand les opérations de chargement ou de déchargement sont terminées avant le délai fixé par la charte-partie.

3.3.L'attente des navires

Le mouvement des navires aux ports algériens est très statique, l'examen du mouvement de la navigation ces dernières années des navires ayant fait escale dans les ports nationaux ne cesse de régresser. En revanche, la jauge nette moyenne a progressé, cela peut être expliqué par la taille du navire moyen qui a doublé (Mohamed Chérif F-Z), cela confirme donc la tendance observée au niveau de l'armement mondial et qui se traduit par des réductions des coûts de fret.

En résumé, la tendance demeure en faveur des navires de tailles non économiques, ce qui constitue un manque à gagner énorme, notamment en ne permettant pas de profiter des économies d'échelle que permet les grands navires de réaliser et empêchant les chargeurs algériens de tirer profit des possibilités offertes par les ports d'embarquement, en les obligeant à payer des taux de frets élevés.

Cette analyse du mouvement de la navigation reflète parfaitement le défaut des structures portuaires qui ne sont pas en mesure de recevoir des navires de grande taille qui exigent un tirant d'eau et des installations spécialisées. Le mouvement très lent des navires dans les ports algériens a eu comme effet un coup de fret plus élevé. Les flottes modernes tirent leurs hautes productivités et rentabilités du temps de passage au port. Au même titre, les usagers du transport maritime prennent très au sérieux la notion du temps, l'intérêt de l'armateur est lié à la rotation rapide de ses navires, elle-même est liée aux conditions de séjour et l'efficacité portuaire.

En Algérie, le développement de la flotte maritime n'a pas été suivi par celui des opérations portuaires. En effet, on peut remarquer que le nombre de rotation des navires à baisser ces dernières années. Cela est dû à l'encombrement des ports algériens, notamment celui d'Alger et d'Oran qui peut être lié à deux étapes très importantes dans l'opération portuaire qui sont le temps passé en rade et à quai.

« *Les navires céréaliers battent le record avec un séjour en rade de 17 jours suivi par les cargos avec 6.5 jours* »³¹, ces données sont énormes et traduisent à elles seules l'ampleur du phénomène de la congestion qui frappe ces ports. Ce temps perdu par les navires est imputable à l'insuffisance des infrastructures portuaires et de cette situation résulte des

³¹ Mohamed Chérif F-Z, 2004, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie «problèmes et perspectives», office des publications universitaires, 2^{ème} édition, Alger, page : 98

surcoûts répercutés totalement sur le fret maritime, soit d'une manière directe le taux de fret, soit d'une manière indirecte par des surestaries, qui varient selon la taille des navires.

En période d'encombrement, les délais d'attentes des navires prennent des proportions considérables. Le retard des ports algériens apparaît à travers leur inadaptation à l'évolution technologique survenue dans les transports maritimes.

3.4. Les contraintes liées au groupement des charges

La révolution du transport maritime a été fondée sur l'idée du gigantisme, associé à celle de la spécialisation. Cette révolution dans la navigation est guidée par le gain de la productivité et les ports se sont adaptés à cette révolution. Le développement de l'inter-modalisme³² est l'une des principales causes du passage du rôle des ports classiques, Interface terre /mer, à un rôle de plate-forme de transport intégré. Leur rôle se situe dans l'optimisation de la chaîne de transport intégré en tant que facteur important de compétitivité.

Si les ports des pays développés sont souvent associés à ces développements, les pays en voie de développement ne font que subir les effets de ces nouvelles technologies et l'exemple de la conteneurisation illustre parfaitement ce décalage.

Depuis les années 1980, la conteneurisation a connu une croissance très rapide en Algérie. « *Le nombre de conteneurs ayant transités par les ports nationaux était de 30 910 EVP, en 1994 il est de 90 710 EVP, soit un taux de croissance de 293%* »³³. Cette croissance rapide a incité les autorités portuaires à se munir d'un terminal à conteneurs. Les navires porte-conteneur sont les navires qui acheminent essentiellement les conteneurs. L'apparition du transroulage (roll on – roll off) a révolutionné le transport maritime.

L'acquisition des navires rouliers par l'armement national a renforcé le trafic roulier qui représente une part non négligeable du trafic portuaire, un choix de navires obligé car ses derniers n'exige pas des infrastructures portuaire développées. Le manque de navires porte-conteneurs montre bien la déficience technologique des ports Algériens qui ne sont pas équipés pour se genre de grands navires.

³² L'inter-modalisme ou le transport intermodal correspond au « mouvement de marchandises (sur une même unité de charge ou sur un même véhicule) par différents modes de transport successifs sans qu'il y ait manutention des marchandises elles-mêmes lors du changement de mode ».

³³ Mohamed Chérif F-Z, 2004, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie « problèmes et perspectives », office des publications universitaires, 2^{ème} édition, Alger, page : 100

Parmi les avantages de la conteneurisation, la réduction des temps d'escales des navires et l'accoisement du nombre de rotations des porte-conteneurs, cet avantage est surtout attribuer au gain en temps de transbordement. « *Seulement de 10 à 20 heures pour décharger 1000 EVP sont requises contre 70 à 100 heures pour une quantité de vrac similaire* »³⁴. Le traitement rapide des navires réduit le temps d'accostage des navires, ce qui se traduit par une meilleure rentabilité chez l'armateur, une meilleure productivité portuaire, sachant qu'un navire à l'arrêt n'est pas lucratif. Actuellement, la situation portuaire algérienne se caractérise par une rareté de terminaux à conteneurs, d'un manque d'une large desserte routière et ferroviaires mais surtout d'insuffisances de surfaces d'entreposage due à l'exigüité naturelle des sites portuaires. Toutes ces contraintes freinent le développement de la conteneurisation et le transroulage.

La structure du commerce extérieur algérien est caractérisée par un déséquilibre entre les importations et les exportations, cette situation, n'est guère favorable à l'économie algérienne. En effet, tandis que les importations associent aux biens d'équipements, produits manufacturés, et produits alimentaires sont transportés par conteneurs, les exportations constituées à 95% d'hydrocarbures ne convient pas à ce mode de conditionnement, donc cela empêche les armateurs à rentabilisé leur navires au retour. Par ailleurs, les chargeurs algériens ne tirent pas profit des effets favorables de la conteneurisation (massification des flux et logistique). L'Algérie doit diversifier ses exportations si elle veut que ce déséquilibre ne s'accroisse pas, les deux principales entreprises qui ont recours aux conteneurs sont l'ONCV pour les vins, et l'ENIEM pour quelques produits électriques. Du côté du transport intérieur, le rythme de rotations est très faible à cause de l'absence d'infrastructures routières et ferroviaires conséquente et à cause de la situation physique de l'hinterland proche des grandes villes qui empêche une bonne desserte.

Les accès menant aux ports et à la zone urbaine sont souvent confondus, ce qui ne facilite pas une bonne célérité dans les opérations d'évacuation. Rappelons à cet effet que la conteneurisation sera source de surcoût si le développement des modes de transports terrestres n'intègre pas la logique du conteneur. L'importance de ce service est de telle que l'Etat algérien doit le prendre en charge afin d'assurer une prestation de qualité et éviter tout dysfonctionnement. Sur le plan institutionnel, la lourdeur des procédures douanières, notamment pour le conteneur reste une contrainte non-négligeable. En effet, des procédures

³⁴Toufik ALILAT, 2005, les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens, mémoire magister, université Abderrahmane Mira, Bejaia, page : 49

souvent incompatibles avec les exigences de rapidité et de continuité de circulation des marchandises qu'exige la conteneurisation, ceci contribue à réduire les aires d'entrepôts du port déjà insuffisants. A cela s'ajoute les délais insuffisants accordés par les armateurs (concernés par la rotation des boîtes) pour le traitement de leurs navires estimés à 15 jours, Alors qu'actuellement les délais de passages au port sont estimés en moyenne à 25 jours³⁵, cela cause le paiement de plus de surestaries.

Enfin, la mal formation du personnel portuaire qui continue encore à croire que le conteneur est utilisé pour de l'emballage perdu, où utilisé comme un moyen de stockage, et le fait que dans l'esprit des usagers il n'y ait pas de distinction entre les exigences du traitement du général cargo et celui du conteneur.

Tous ces obstacles précédemment cités empêchent le développement de l'activité portuaire algérienne, l'utilisation du ro-ro reste indispensable comme solution à court terme, cependant, à long terme la conteneurisation doit s'imposer en Algérie surtout que cette dernière ne risque pas de compromettre le commerce extérieur notamment par un refus d'adaptation à l'évolution technologique. Le système portuaire algérien doit suivre le développement de la conteneurisation, notamment par la mise en place de capacités portuaires nouvelles appropriées à ce type de trafics afin de mieux bénéficier des avantages de la conteneurisation.

4. Programme national de développement portuaire

L'Algérie souffre du manque d'attractivité des IDE, notamment à cause de sa politique fiscale et aux lourdeurs bureaucratiques. Néanmoins, elle a confié la gestion des terminaux à conteneurs à des compagnies étrangères dans le but de rattraper le retard accumulé dans ce domaine, Ce dernier peut être attribué aux différentes contraintes précédemment évoquées, notamment celles liées aux infrastructures sous-développées, au manque de moyens moderne, au manque de technologie au niveau des ports, et enfin à la précarité de la gestion portuaire algérienne.

« *Le retard accumulé par l'ensemble des ports algériens peut être imputé aux facteurs suivants:*

- *Les contraintes structurelles liées à la vétusté et à l'inadaptation des infrastructures et superstructures;*

³⁵Mohamed Chérif F-Z, 2004, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie «problèmes et perspectives», office des publications universitaires, 2^{ème} édition n° 4563, Alger, page : 102

- *Le déficit accumulé en matière d'équipements, de procédures de facilitation et de développement en général du complexe portuaire;*
- *Les difficultés issues de l'organisation globale »³⁶.*

A cet effet, Un programme de grande envergure a été établi par l'Etat algérien pour faire face et pour réduire l'effet de ses contraintes sur les ports algériens et surtout en vue de développer les infrastructures de transport,

Des enveloppes financières conséquentes sont donc réservées à leur développement, mais dans lesquelles la part revenant aux investissements portuaires est moins importante³⁷.

Les plus importants projets consistent à la réalisation d'un terminal de transbordement de conteneurs au port d'Alger et au port de Djendjen, ainsi que la consolidation et la modernisation des ports existants (extension des aires de stockage et des linaires des quais). Sur un autre plan et afin d'améliorer la connectivité des ports avec l'arrière-pays, le schéma national d'aménagement des infrastructures de transport terrestre prévoit des pénétrantes autoroutières et un dédoublement des voies ferrées pour relier les principaux ports à l'autoroute est-ouest et aux régions intérieures du pays.

Dans cette optique, les pouvoirs publics ont incités différents ministères (intérieur-industrie-finances-énergie-agriculture-commerce et douanes) de conduire des travaux de groupe de travail interministériel pour élaborer un plan logistique national sur le court et le moyen terme et ce, pour améliorer la logistique en Algérie.

Parmi les objectifs de ce plan, on peut citer : le rééquilibrage des flux sur la façade maritime ; la 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 ; l'assurance d'une croissance soutenue du transport et du développement du transport intermodal et multimodal.

Avec le Schéma national d'aménagement du territoire (SNAT), l'Algérie s'est dotée d'un instrument juridique volontariste de rééquilibrage du territoire, destiné à assurer un

³⁶Merzoug Slimane (2013), un littoral sans maritimité : obstacle aux échanges extérieurs, *Les Cahiers du Cedimes*, Vol.7 -N°2-, page : 46

³⁷Dans le programme de soutien à la relance économique à court et moyen termes 2001/2004, le coût global des travaux publics (toutes les infrastructures de transport à l'exception de celles qui relèvent du transport ferroviaire pour laquelle le montant s'élève à 54,6 milliards de DA) est estimé à 45,3 milliards de DA. Sur ce montant seuls 8,5 milliards sont affectés aux infrastructures maritimes, le reste est réparti sur les infrastructures routières avec 30,9 milliards de DA et 5,9 milliards de DA aux infrastructures aéroportuaires (S. MERZOUG, 2013).

développement durable du pays par le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité du territoire national à travers la réalisation d'infrastructures³⁸.

Ces infrastructures de base réalisées, en cours de réalisation ou en phase d'extension, sont constituées de ports, d'axes autoroutiers, de voies ferrées et d'aéroports, et, de par leur couverture à l'échelle nationale, seront à même d'être l'ossature structurelle pour asseoir un plan logistique national.

Au stade actuel, la logistique reste limitée à quelques zones extra-portuaires (ports secs) surtout autour de l'agglomération algéroise pour décongestionner les ports existants et quelques plateformes aménagées pour répondre aux besoins internes de leurs promoteurs dans le secteur de la distribution, mais qui restent insuffisants.

II. Réglementation et fonctions des ports secs algériens

Les ports secs en Algérie doivent jouer pleinement leur rôle, que ce soit à l'échelle de la nation ou à l'international, ceci afin de faire face aux nouvelles contraintes et évolutions économiques, institutionnelles, technologiques, environnementales et du transport maritime, mais aussi pour accompagner le nouveau contexte de la mondialisation et de la globalisation du commerce. Pour mieux répondre à ces impératifs nationaux et internationaux, une refonte du mode de gestion et d'organisation de cette activité est nécessaire, il est devenu essentiel de doter ce secteur d'un cadre législatif et réglementaire qui aura pour objet de fixer les modalités de gestion des ports secs et les charges de l'exploitant en matière de fourniture, d'entretien et de réparation des installations nécessaires à l'exécution du service et les conditions dans lesquelles s'exerce le contrôle douanier.

³⁸ Afin de s'adapter au monde qui change constamment et afin de faire face aux défis dont l'Algérie doit faire face (l'émergence de nouveaux acteurs économiques, le nouveau contexte énergétique, le rôle toujours croissant des nouvelles technologies, l'insécurité mondiale, l'enjeu des nouvelles émigrations sub-sahariennes, Le SNAT précise que le pays doit répondre à certaines exigences : La première doit être de répondre aux déséquilibres de localisation de la population et des activités dans le territoire, La seconde exigence est celle de la mise en attractivité de nos territoires, troisième exigence qui est celle de la préservation et de la valorisation du capital naturel et culturel de notre pays.

1. Base légale des ports secs

Les ports secs sont régis par les dispositions légales du code des douanes, à savoir l'article 67 de la loi n°79-07 du 21 juillet 1979. Un article intervenu par la promulgation de la décision du 22 Rabie Ethani 1432 correspondant au 27 mars 2011 relative aux ports secs.

2. Objectifs visés par la création des ports secs

Les objectifs pour lesquels sont créés les ports secs comme les MADT sont d'assurer une situation juridique aux marchandises qui ne peuvent pas recevoir un régime douanier autorisé juste après leur conduite en douane. En d'autres termes, les marchandises seront placées en situation d'attente de dédouanement. Ainsi que de garantir la perception du montant des droits et taxes exigibles de ces marchandises en cas de mise à la consommation, c'est-à-dire éviter une situation probable qui vise à éluder le paiement des droits et taxes. Et enfin garantir à l'administration des douanes une prise en charge légale des marchandises par le fait que ces dernières constituent le gage des droits et taxes.

3. Règles de création et d'exploitation des ports secs

Elles sont définies par la décision du 22 Rabie Ethani 1432 correspondant au 27 mars 2011 relatives aux ports secs en application des dispositions de l'article 67 de la loi n°79-07 du 21 juillet 1979 (voir annexe n°1). Ces règles peuvent être récapitulées dans les points ci-après :

3.1. Personnes habilités à créer les ports secs

Le port sec peut être créé par une autorité portuaire ou un consignataire de cargaisons dans des zones extra-portuaires considérée comme un prolongement naturel d'un port maritime et ne peut être rattaché qu'à un seul port maritime (article 2).

3.2. Conditions d'établissement et de mise en exploitation des ports secs

Avant toute exploitation des ports secs, il faut avoir un dossier complet (article 5) auprès du chef de l'inspection divisionnaire des douanes territorialement compétent (article 9), et produire le registre du commerce permettant la mise en exploitation du port sec.

3.3. Formalités d'agrément des ports secs

La décision d'agrément des ports secs relève du domaine de compétence du chef d'inspection territorialement compétent. Pour que le port sec soit agréé par l'administration des douanes, les conditions suivantes doivent être remplies :

- Le dossier d'agrément doit être complet.
- Les lieux doivent être conformes en matière de sécurité, d'hygiène, d'équipement. Les locaux doivent être sécurisés et fermés à double clés, dont l'une est détenue par le service des douanes, pour permettre le dépotage des marchandises expédiées en groupage dans un seul conteneur³⁹.

3.4. Responsabilités de l'exploitant des ports secs

L'exploitant est responsable sur les marchandises entreposées dans le port sec. Il est tenu d'assurer la sécurité et le gardiennage des marchandises en séjour au port sec (article 11), l'acheminement de la marchandise vers le port sec se fait sous escorte douanière et sous la responsabilité de l'exploitant (article 14). Il s'agit là, d'une obligation de moyens. En cas de perte ou d'avarie de la marchandise, l'exploitant ne peut prouver son innocence que par la preuve de force majeure (preuve de l'effort fourni en vue d'une bonne conservation des marchandises).

3.5. Délais de séjour des marchandises dans les ports secs

Sachant que les marchandises ne peuvent en aucun cas excéder le délai de 24 heures à compter du débarquement effectif des marchandises au port maritime (article 16). Une fois les marchandises arrivées au port sec, le délai de séjour est fixé à 21 jours avant d'être mises sous douane, ce délai commence à courir à partir du moment du dépôt de la déclaration sommaire⁴⁰, les autorités douanières précisent que les marchandises dépassant les 21 jours aux ports secs devraient être transférées vers les entrepôts sous douanes. Au-delà de cette période, les propriétaires ont un délai de 2 mois supplémentaire pour déclarer leurs marchandises sous peine de la saisie provisoire. Passée la période de 2 mois et 21 jours, intervient la saisie définitive des marchandises puis sa vente aux enchères.

³⁹ Article 69 du code des douanes.

⁴⁰ La déclaration sommaire : La déclaration sommaire d'entrée ou encore "déclaration sommaire anticipée" (entry summary declaration) est une des obligations qui incombe au transporteur ou son représentant, l'importateur ou son représentant, ou toute personne en mesure de présenter ou faire présenter les marchandises et qui a pour objet de contrôler le type de marchandise qui doit entrer sur le territoire douanier communautaire.

3.6. Manipulations autorisées

Les manipulations permettant la conservation et l'allotissement des marchandises tel que le tri, le dépoussiérage, le changement d'emballage..., sont autorisées sous contrôle douanier (article 19).

3.7. Fermeture des ports secs

En cas de fermeture d'un port sec, l'exploitant n'est libéré de sa responsabilité vis-à-vis de l'administration des douanes qu'après régularisation de tous ses comptes et des contentieux éventuellement relevés (article 12). En cas de décès ou de faillite de l'exploitant, l'administration des douanes prends toutes les mesures conservatoires destinées à sauvegarder les intérêts du trésor public.

Le chef de l'inspection concernée prononce, à cet effet l'annulation de l'agrément après régularisation de la situation ci-dessus, le receveur des douanes territorialement compétant accorde la main levée de caution pour libérer l'exploitant de ses obligation envers l'administration des douanes (article 13).

3.8. Dispositions particulière aux ports secs

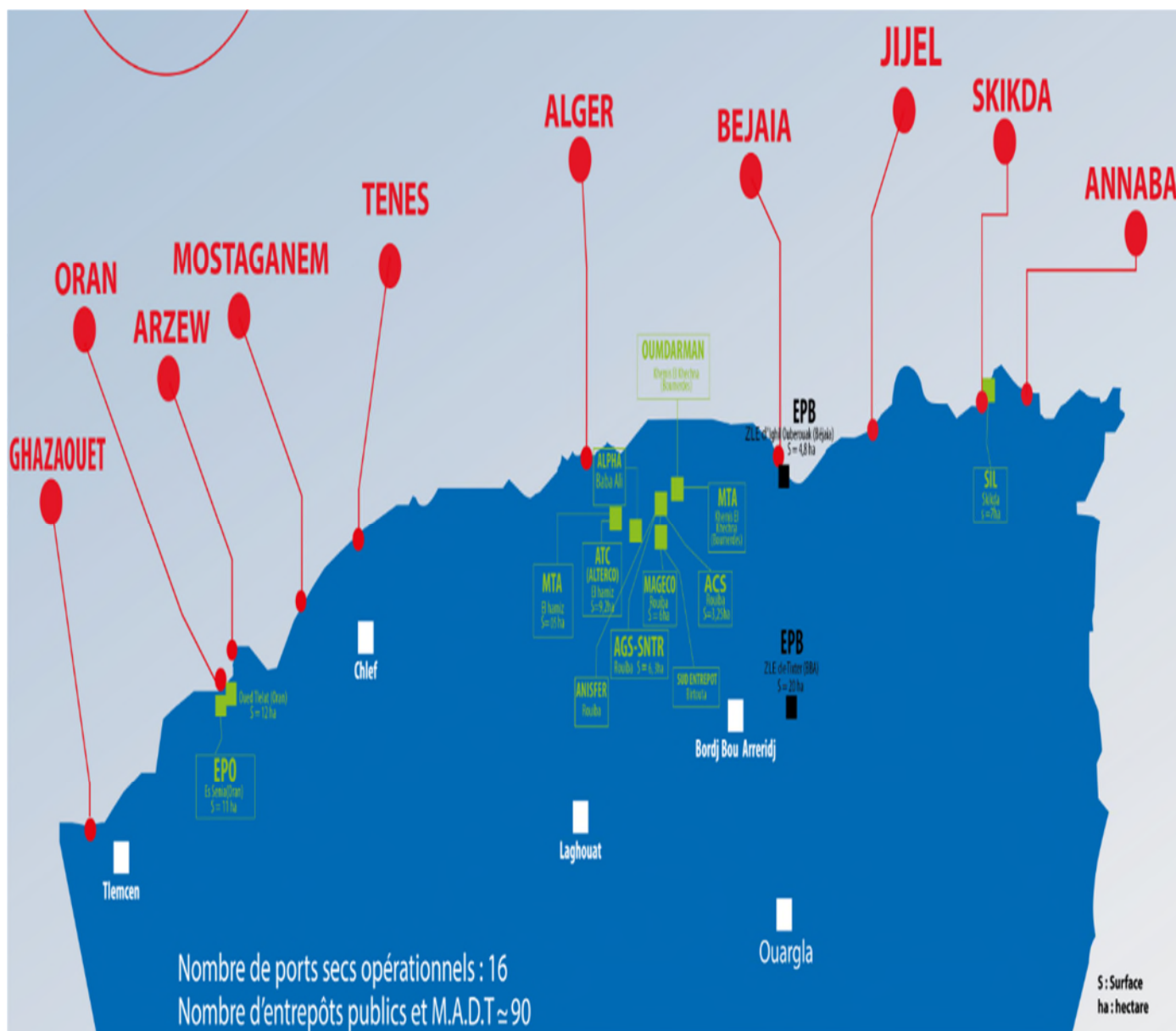
Ne sont admises dans les ports secs que les marchandises conteneurisées (article 3). Leurs acheminement vers ces lieux doit se faire sous couvert d'une déclaration simplifiée de transit accompagnée d'une copie du manifeste ou sous escorte douanière (article 15) et sous la responsabilité de l'exploitant lorsqu'il s'agit de deux circonscriptions régionales rapprochées. Le transfert des marchandises vers les ports secs peut s'effectuer en dehors des heures légales du travail (week-end et jours fériés) sous autorisation des services des douanes territorialement compétant (article 18).

Les contrôles sanitaires, phytosanitaires, de qualité et de conformité se font, sous réserve de l'accord des administrations publiques concernées, dans l'enceinte du port sec.

III. Les ports secs en Algérie

Il existe en Algérie 16 ports secs reliés principalement au 5 ports maritimes de Skikda et Annaba, Bejaia, Alger, et Oran, Dans cette section nous allons présenter les différents ports secs (zones extra portuaires) qui sont reliées aux différents ports maritimes en Algérie.

Figure n°2 : Localisation des zones extra portuaires en Algérie



Source : Entreprise Portuaire Bejaia (EPB)

- Entrepôt sous douane
- Projet en cours de réalisation
- Port sec
- Port maritime

1. Le port de Skikda et Annaba

Répondant aux contraintes de congestion du port d'Annaba à l'effet du développement important du trafic conteneurs, et afin de soulager et d'augmenter la capacité de stockage du port de Skikda, les deux entreprises portuaires de ces deux ports ainsi que la Société de transport intermodal (STIM- filiale 100% de l'SNTF) ont réalisé le premier opérateur de partenariat public-public portuaire et ferroviaire en créant la Société Intermodale de Logistique (SIL) qui a pour activité :

- Gestion des ports secs ;
- Gestion et exploitation de plateformes logistiques ;
- Réception, magasinage et livraison de conteneurs, véhicules, engins et marchandises de toute nature en mode libre et sous douanes ;
- Empotage et dépotage des marchandises ;
- Groupage, dégroupage de marchandises ;
- Toutes activités annexes liées au transport et à la livraison des marchandises ;

Dans le cadre de ses activités, la SIL exploite quatre sites localisés comme suite :

- Site du port sec (EPE SIL Spa unité Skikda) d'une superficie de sept hectares, situé à la petite zone industrielle de Skikda, de capacité 3800 EVP.
- Site (EPE SIL Spa Direction Générale) d'une superficie de 12 hectares jouxtant le site du port sec de 07 HA à Skikda, de capacité 7800 EVP.
- Site d'une superficie de 18 hectares situé à HAMROUCHE Hamoudi (Skikda), dédié à l'entreposage libre et magasinage des produits destinés à l'exportation.
- Site d'une superficie de 10 hectares situé dans la gare des marchandises d'Annaba⁴¹ à l'ALLELICK- EL-BOUNI précisément à seulement 4 Km des installations portuaires d'Annaba destinée présentement à l'Entreposage des conteneurs vides, de capacité 3800 EVP pleins et 4800 EVP vides. Cette zone extra portuaire sera développée au fil du temps pour faire d'elle un Port Sec géré par la Société Intermodale de Logistique (SIL) sous forme de partenariat (EPAN, EPSK et STIM) avec pour objectif la fluidification du trafic portuaire et l'amélioration de la qualité de services toujours au profit des usagers portuaires. Ce Port Sec sera ancré au projet visant la mise en place d'un pôle logistique « EST ».

2. Le port de Bejaia

La stratégie adoptée par le port de Bejaia consiste à jouer un rôle de pivot, sur le plan logistique dans le développement économique des régions constituant son Hinterland. Le développement des plateformes logistiques répond à cette ambition et s'intègre parfaitement dans cette stratégie. Il en est ainsi des projets de création des plateformes logistiques de TEXTER et d'Ighil Ouberouak.

⁴¹ Entreprise Portuaire de Skikda (EPS)

2.1.Zone logistique de Tixter

Située dans la wilaya de Bordj Bou Arreridj, à mi-chemin du chef-lieu de cette dernière et Sétif, l'implantation de cette zone extra-portuaire est motivée, d'abord par le souci de décongestionner le port maritime de Bejaia, fluidifier l'acheminement des marchandises vers les opérateurs, et aussi de créer de la valeur ajoutée en matière de logistique.

Le terrain d'une surface de 20 ha sera organisé en trois zones :

- **Une zone A** : terminal ferroviaire et zone de réception des conteneurs d'une superficie de 141 676 m²
- **Une zone B** : espace dédiée pour le stockage logistique d'une superficie de 44 238 m²
- **Une zone C** : zone de services, tels que l'administration, parking pour camions, et maintenance des engins de manutention.

2.2.Zone logistique d'Ighil Ouberouak

Située à environ 5 km au sud-est du port maritime de Bejaia, et d'une superficie de 48 560 m², ce site a une capacité spatiale de 1 040 EVP et une capacité commerciale⁴² de 19 000 EVP. Il est constitué de plusieurs parties et essentiellement de deux hangars de 10 200 m² et 750 m², et de deux entrées principales, dont l'une d'elle est reliée à la RN 09.

3. Le port d'Alger

Le port d'Alger compte à lui seul 5 ports secs dont 4 sont privés créés et gérés par des sociétés privées, notamment celui de Birtouta (SUD ENTREPOT), El hamiz (ATC-ALTERCO 9.2h, MTA 5h), Baba Ali (ALPHA), Khemis El Khechna (MTA) et un port sec public implanté à Rouïba (MAGECO 6h, AGS-SNTR 6.3h, ANISFER, ACS 3.25h).

Ce dernier se situe plus précisément à Haouch El Bay, d'une capacité de 100 000 conteneurs, et d'une superficie globale d'environ 9 hectares. Ce port sec a pour objectifs d'alléger la pression qui s'exerce sur le port humide d'Alger et la souplesse de la circulation des marchandises à l'import ou à l'export, ce qui constitue un gain de temps, et de charges pour les opérateurs. La gestion a été confiée à l'Entreprise Publique Algérienne Intermodal Logistique du Centre (AILC). Ce port entre dans le cadre du plan national de création des

⁴² La capacité spatiale : c'est le nombre maximal de conteneurs qu'un port sec peut entreposé à la fois.

La capacité commerciale : c'est le nombre maximal de conteneurs (entrant et sortant) qu'un port sec peut traiter pendant une année.

zones logistiques, qui prévoit le développement de plusieurs zones logistiques à travers le territoire national.

Selon le directeur général de l'AILC, l'objectif de cet espace est le traitement et le stockage des conteneurs et ainsi l'augmentation des capacités du port d'Alger, notamment par la libération des zones de stockage interne, ainsi que le soulagement des réseaux routiers par la diminution de la circulation des conteneurs, qui seront désormais transportés par voie ferroviaire à partir du port humide d'Alger.

Dans le même contexte, deux autres ports secs rattachés au port de la capitale, seront opérationnels prochainement, l'un sera géré par l'Entreprise Portuaire d'Alger (EPAL) et l'autre par la Société Nationale des Transports Ferroviaires (SNTF). La gestion de ces deux nouveaux ports est confiée à la Société Publique Algérien Containers (ACS), une société par actions créée par l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL, 51% du capital), et la société nationale des transports routier (SNTR, 49% du capital). Elle a comme activité principale :

- Transfert des conteneurs du port humide vers le port sec ;
- Entreposage et magasinage des conteneurs ;
- Manutention et relevage ;
- Livraison des conteneurs aux clients.

La société ACS se voit donc attribuer un nouveau rôle qui consiste à gérer les deux nouveaux ports secs, après avoir été spécialisé dans la gestion d'entrepôt sous douane. Aujourd'hui, elle se voit appelée à jouer un rôle plus important à travers le développement de sa plateforme logistique au service de tous les intervenants dans la chaîne logistique, et assister tous les opérateurs économiques dans les opérations d'export afin de promouvoir le produit national.

4. Le port d'Oran

La wilaya d'Oran dispose actuellement d'un port sec opérationnel d'une capacité d'accueil de près de 3.000 conteneurs, sur une superficie de 11 hectares à Es-Senia. Ce premier port sec été réalisé par la «Maghrébine de Transport et Auxiliaire» (MTA), issue de la SONATMAG⁴³ dans la zone industrielle d'Es-Senia.

⁴³ SONATMAG : Société nationale de transit et de magasinage

Cette infrastructure est destinée à tous les opérateurs dans cadre conventionnel défini par l'exploitant. Ce port comprend un terminal à conteneur, des structures abritant des services de douanes, le service chargé du contrôle aux frontières, le service phytosanitaire, l'inspection vétérinaire, les transitaires, les consignataires et les services de MTA. Ce projet s'inscrit dans le cadre de développement de l'EPO, et vise à redynamiser l'activité économique. Toutes les formalités sont accomplies dans ce port.

En effet, une fois les conteneurs réceptionnés au port d'Oran, ils seront acheminés sous escorte douanière dans un délai n'excédant pas les 24 heures à compter du débarquement effectué de marchandises. Une fois ces conteneurs réceptionnés au port sec, l'opérateur pourra accomplir toutes les formalités douanières, notamment le dépôt de la déclaration, le dédouanement de la marchandise et par conséquent, son enlèvement conformément au règlement en vigueur.

Conclusion

Le constat majeur sur les ports algériens est qu'ils partagent un certain nombre de caractéristiques propre aux pays en développement. Les difficultés et contraintes rencontrées tendent à freiner l'adaptation de ces ports aux exigences de la mondialisation de l'économie maritime. Une chaîne de transports fractionnés, un faible taux de conteneurisation et le sous-équipement portuaire sont autant d'obstacles que les ports algériens doivent surmonter pour relever les défis de la mondialisation, malgré les efforts d'investissement récents et en cours qui reste insuffisants. Néanmoins, de nouvelles dynamiques prennent place avec la création des ports secs en prenant conscience de l'importance de ces derniers dans le dynamisme de la chaîne logistique portuaire.

Les ports secs jouent aussi le rôle d'interface entre les transports maritimes et les transports terrestres d'une part, et d'autre part entre réseaux ferroviaires et réseaux routiers, ils contribuent donc largement au développement et au dynamisme ainsi qu'à rentabilisé les différents modes du transport, c'est donc des centres de création de richesses. Les ports secs ou les ports intérieurs sont un compliment indispensable pour les ports maritimes algériens, non seulement ils permettent d'alléger la cargaison des ports maritimes et réduire la congestion portuaire en permettant une meilleur redistribution des marchandises, mais aussi ils permettent un meilleur profil et des économies d'échelle, et favorisent la productivité portuaire en simplifiant les opérations administratives.

***Chapitre 3 : gestion de la plateforme extra-portuaire
de BBA « TIXTER »***

Chapitre 3 : gestion de la plateforme extra-portuaire de BBA « TIXTER »

Introduction

L'entreprise portuaire de Bejaia a engagé un projet d'intégration en aval de ses activités, et ce par le développement des solutions logistiques extra-portuaires intégrées. Dans ce cadre-là, deux projets ont été entamés, le premier est fini en l'occurrence la zone logistique de TIXTER (Bordj Bou Arreridj) et le deuxième en cours de finalisation IGHIL OUBEROUAK (Bejaia), El-Kseur.

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

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

Dans cette optique, nous allons dans ce chapitre nous intéresser à la plateforme logistique extra portuaire de TIXTER. Nous allons tout d'abord présenter cette plateforme, ensuite voir les différentes fonctions, objectifs ainsi que la nature des flux arrivant et sortant de la plateforme, et aussi faire un constat sur les avantages et contraintes de se projet. Enfin, nous allons essayer de ressortir les différents impacts de cette plateforme sur le développement socio-économique de la région.

I. Présentation de la plateforme

Un site logistique est un point de rupture de charge qui est une sorte de relais au point maritime, doté d'installations sous douane, destiné à faciliter le traitement des marchandises aussi bien à l'importation qu'à l'exportation. C'est aussi un terminal multimodal où peuvent arriver des engins de logistique, décharger ou charger des produits pour d'autres destinations.

La prérogative principale qui sera assignée à l'exploitation d'un site logistique est la mise à disposition du produit demandé, dans un endroit convenable et au bon moment à la faveur des opérateurs. Cela revient aussi au respect des conditions de préservation de qualité, dans

les délais appropriés et au moindre coût. Il s’agit dans ce sens de s’associer avec des opérateurs pour optimiser leurs chaînes d’approvisionnement. La création de la plateforme logistique extra-portuaire de TIXTER est le fruit de la collaboration de plusieurs partenaires, notamment l’EPB (+BMT), les services de contrôle aux frontières, plusieurs armateurs ainsi que certains opérateurs (importateurs/industriels). Cette section sera réservée pour faire une présentation complète de la plateforme TIXTER.

1. Présentation de l’organisme d’accueil

Dans le souci d’une amélioration quantitative de l’infrastructure portuaire et du service fourni, et afin d’augmenter la capacité de réception du terminal à conteneurs, et surtout dans une quête continue d’une meilleure rentabilité portuaire. L’EPB a entamée depuis mars 2016 l’exploitation de la zone extra-portuaire de TIXTER, située dans la wilaya de Bordj Bou Arreridj, elle est d’une superficie de 20ha, elle cible essentiellement les marchandises conteneurisées et homogènes, cette zone à pour objectif de doter le port de Bejaia d’une valeur ajoutée, notamment en termes de réduction des délais, de coûts et l’amélioration de qualité de service logistique.

2. Historique du projet TIXTER

On peut résumés l’historique de la création de la zone logistique extra-portuaire de TIXTER en deux étapes, la première est l’étape de la prospection et l’acquisition du terrain, débutée en 2008 et finalisée en décembre 2012. La deuxième étape est celle de la réalisation et l’entame des travaux, débutée en mars 2013 et finalisée et inaugurée en mars 2016. Le Rétrospective de la création du la de zone logistique extra-portuaire TIXTER (Bordj-Bou Arreridj) est détaillé dans le tableau suivant :

Tableau n°2 : Historique du projet TIXTER

Désignation	Référence / date
Entame la démarche de prospection	2008
Premier contact officiel avec l’agence foncière de Bordj-Bou Arreridj	07 janvier 2009
Demande de concession du terrain auprès de M. le Wali et la reprise du terrain, en session de l’APW de Bordj-Bou Arreridj.	05 mai 2009

Envoi du Ministère des transports qui instruit les entreprises portuaire de créer les ports secs.	07 juin 2009
Dépôt de dossier de demande de concession de gré à gré du terrain au niveau du M.I.P.I.	04 avril 2010
Accord du CALPITREF pour la concession du terrain.	11 janvier 2011
Dépôt de dossier d'investissement technico-économique au niveau de l'A.N.D.I.	29 mars 2011
Accord préalable du Wali de Bordj Bou Arreridj.	07 février 2012
Obtention de l'autorisation de concession du terrain.	26 mars 2012
Obtention du titre de concession du terrain.	16 décembre 2012
Entame des travaux (Déplacement des pilonnes électriques par SONELGAZ de BBA)	Mars 2013
Début des travaux de réalisation des terres pleines et du mur de clôture par l'entreprise COSIDER TP.	01 août 2013
Pose de la pierre inauguratrice par Monsieur le Premier Ministre.	22 janvier 2014
Accord préalable de la direction générale des douanes pour la création d'un port sec au niveau de la Zone logistique Extra-portuaire de TIXTER.	04 février 2014
Visite du chantier effectuée par Monsieur le Ministre des transports.	17 février 2015
Introduction auprès de l'inspection divisionnaire des douanes de Bordj Bou Arreridj de la demande d'agrément définitive – Port sec-	22 avril 2015
Organisation d'un atelier de développement des activités multimodales avec la participation des déférents intervenants de la zone (Douane, consignataire, clients, autorités locales....).	29 février 2016
Inauguration officiel de la Zone Logistique Extra-Portuaire de TIXTER par Monsieur le Ministre des transports.	22 mars 2016

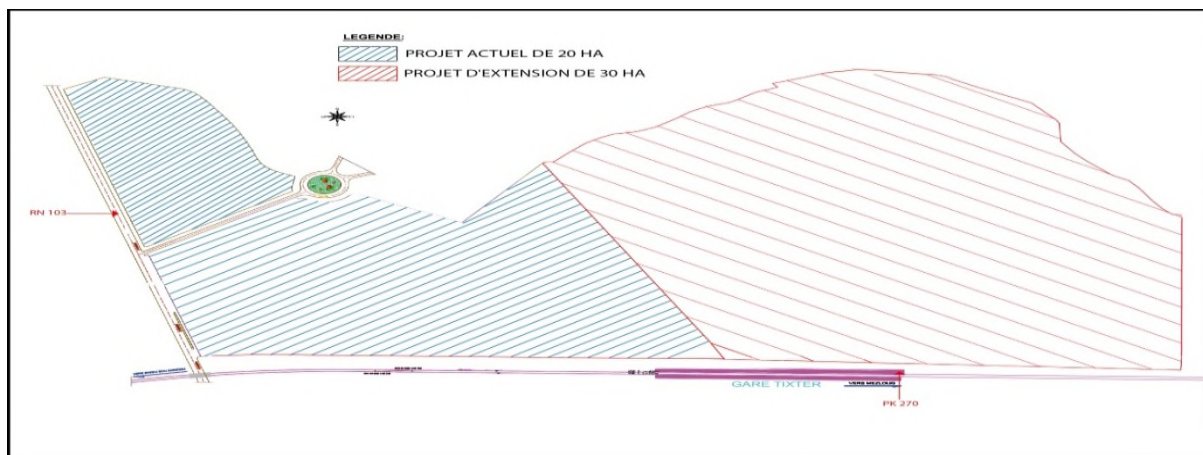
Source : établie par nos soins, a partir de la revue « Bejaia Port Infos N°89 »

3. Situation géographique

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

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

Figure n° 3 : Plan de situation de la ZLEP TIXTER



Source : Entreprise portuaire de Bejaïa, document interne

4. Choix de lieu de l'implantation du projet

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

- ✚ 30 % du trafic conteneurisé et 35 % du trafic de marchandises non conteneurisées qui transitent par le port de Bejaïa est à destination des hauts plateaux.
- ✚ BBA est une plaque tournante du commerce au niveau de la région des hauts plateaux.
- ✚ Développement de la ZIDI (zone industrielle de développement intégré), projet pilote au niveau de BBA.
- ✚ Le terrain est à proximité de la voie ferrée et de l'autoroute Est-Ouest.
- ✚ Le terrain en question est pratiquement plat et est situé entre BBA (à 30 Km) et Sétif (à 40 Km).
- ✚ Sétif et BBA disposent de zones industrielles très dynamiques⁶⁶.

⁶⁶ Entreprise Portuaire de Bejaïa

Figure n°4 : localisation du lieu de l’implantation du projet de la ZLEP TIXTER



Source :GoogleMaps

5. Hinterland du port de Bejaia : contexte logistique

L’hinterland direct du port de Bejaia, qui s’étend sur un rayon de 250 Km, compte un peu plus de 12 millions d’habitants, répartis sur 10 wilayas ou départements⁶⁷. C’est la zone la plus dense en matière de branches d’activités économiques, tant industrielles que commerciales, et plusieurs projets d’envergures nationales sont en cours de réalisation ou projetée dans le cadre d’un plan national global de développement. L’hinterland segmenté en trois zones principales ; la zone de l’Algérois, la zone des Hauts plateaux et la zone de la SOUMMAM, compte plusieurs zones industrielles et zones d’activité dont les plus importantes sont : les zones de Rouïba, Réghaia et Corso dans le segment de l’Algérois, les zones industrielles de Sétif, El- Eulma, M’sila et Bordj Bou Arreridj dans le segment des hauts plateaux et les zones industrielles d’Akbou, d’EL Kseur, et de Bejaïa dans le segment de la SOUMMAM.

La ville et le port de Bejaïa disposent de ce fait de dessertes routières reliant l’ensemble des villes du pays, de voies ferroviaires et d’un aéroport international.

5.1. Indicateurs physiques de l’activité du port de Bejaia (exercice 2014)

Quelques indicateurs relatifs à l’activité du port de Bejaia⁶⁸ :

⁶⁷Site internet officiel de l’entreprise portuaire de Bejaia.

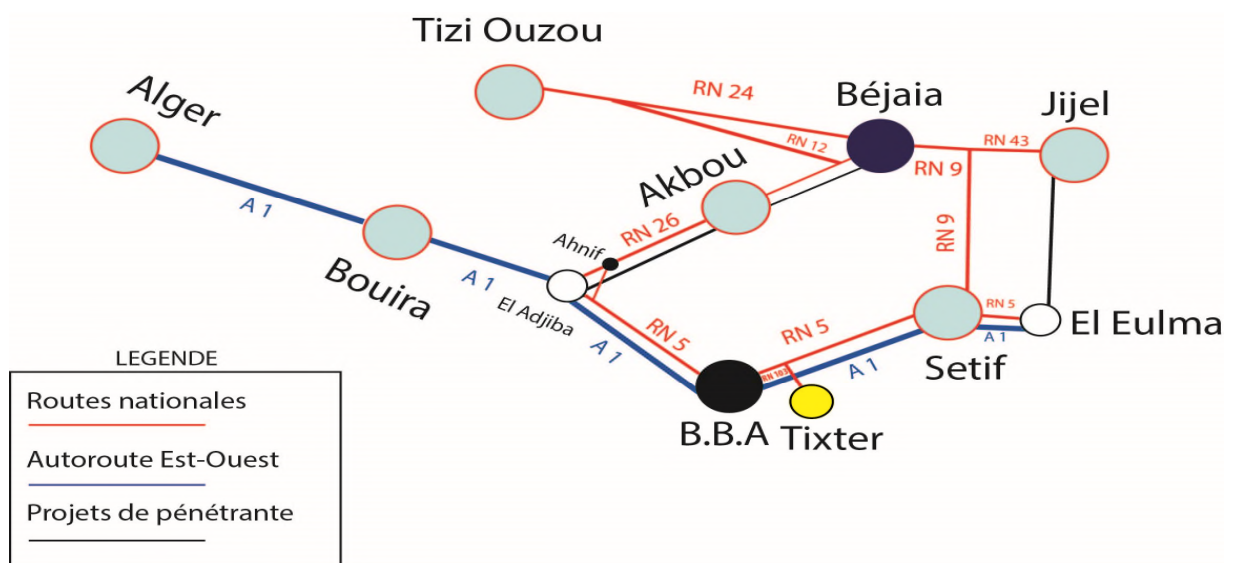
⁶⁸Entreprise Portuaire de Bejaia

- Un trafic de marchandises générales qui s'élève à **11 276 380 tonnes**, avec un taux de croissance annuel moyen de **10.23%** depuis 2005.
- Un trafic de marchandises conteneurisées qui s'élève à **237 306 EVP**, avec un taux de croissance annuel moyen de **16.15%** depuis 2005.
- Une attente en rade moyenne de **5.6 jours** (tout type de navires confondus).
- Une attente en rade moyenne des navires à conteneurs de **05 jours**.
- Un délai de séjour moyen des conteneurs de **20 jours**.
- Un taux de conteneurisation / marchandises générales de : **20%**
- Un taux de conteneurisation hors vrac de : **35%**
- Un taux d'exploitation des espaces d'entreposage de :
 - Supérieur à **85%** tous types de terminaux.
 - Supérieur à **81%** terminal à conteneurs.
- Un taux d'évacuation moyen des camions :
 - Marchandises générales (hors conteneurs) : **915 camions/jour**
 - Marchandises conteneurisées : **242 conteneurs/jour**

5.2.Etats de connexions Bejaia-Bordj Bou Arreridj-Transport routier-

Ci-dessous le schéma représentatif du réseau du transport routier qui connecte la ville de Bejaia à Bordj Bou Arreridj (TIXTER)

Figure n°5: la connexion routière Bejaia- Bordj Bou Arreridj



Source : SOGEPORIS- Entreprise Portuaire de Bejaia

➤ **Problèmes engendrés par l'utilisation du mode de transport routier:**

- Encombrements des routes
- Insécurité routière (plusieurs accidents)
- Prolongement des délais de livraisons
- Surcoûts de transport
- Prolongement du temps d'immobilisation des ressources
- Nuisances sur l'environnement

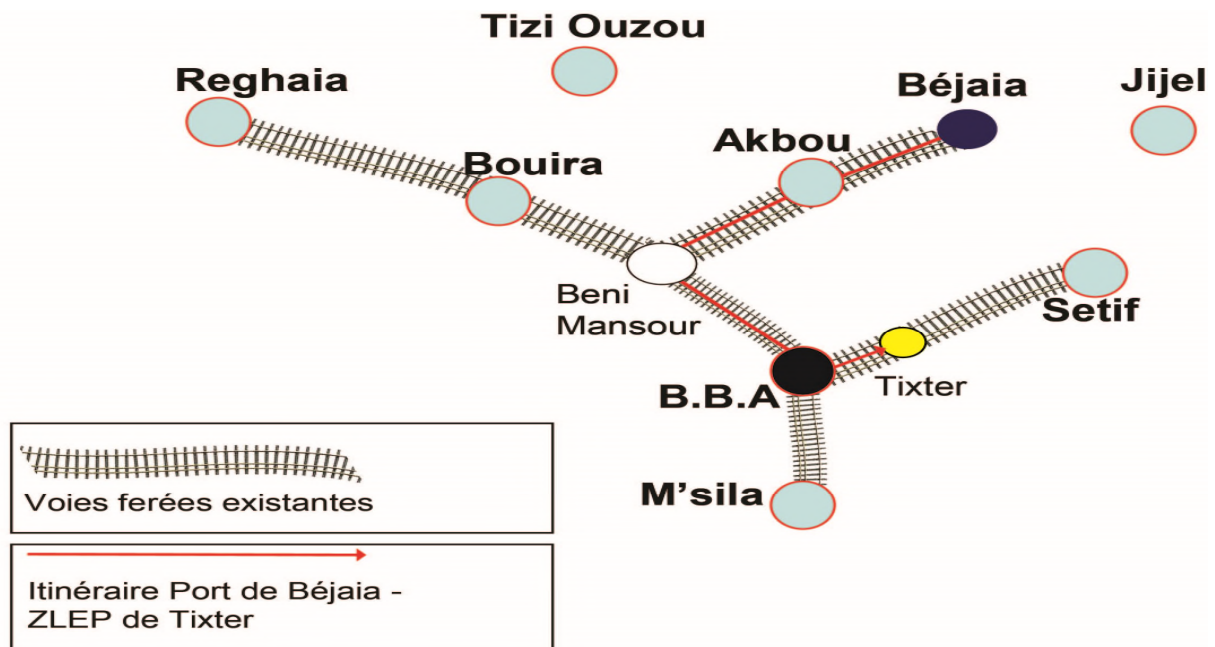
✚ La distance kilométrique entre le port de Bejaia et la ZLE de TIXTER est de 200 km environ.

✚ Les routes nationales 5 et 26 sont devenues des voies de garage tellement elles sont surchargées de trafic de camions livrant des marchandises conteneurisées.

5.3. Etat de connexions Bejaia – Bordj Bou Arreridj -Transport ferroviaire-

Ci-dessous le schéma représentatif du réseau du transport ferroviaire qui connecte la ville de Bejaia à Bordj Bou Arreridj (TIXTER).

Figure n°6 : la connexion ferroviaire Bejaia- Bordj Bou Arreridj



Source : SOGEPORIS- Entreprise Portuaire de Bejaia

➤ **Problèmes qui seraient résolus par l'utilisation du mode de transport ferroviaire:**

- Réduction des accidents mortels de la route
- Allègement de la circulation dans les axes routiers

- Désengorgement de Bejaia et de son port
- Epargne de ressources (temps du personnel, matériel)
- Pallier aux aléas et à l'engorgement du port de Bejaia
- Etablissement d'un vrai transport multimodal

✚ La distance kilométrique entre le port de Bejaia et la ZLE de TIXTER est de 190 km environ.

✚ Les voies ferrées entre Bejaia, Alger, et Bordj Bou Arreridj / Sétif sont idéales pour acheminer les conteneurs par trains blocs. Le transport ferroviaire du conteneur est la solution adoptée mondialement.

6. Composition et surface des espaces

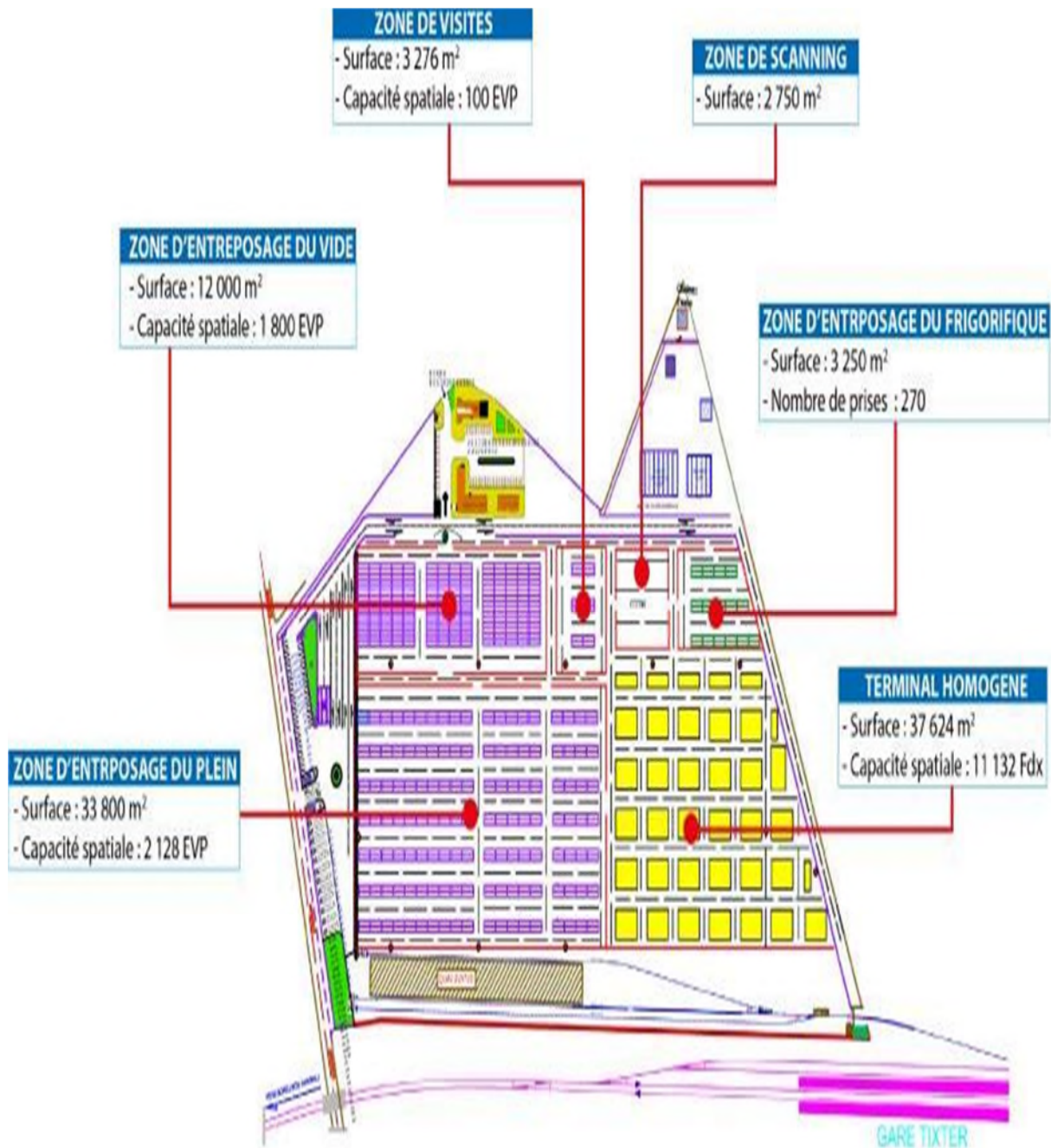
Le terrain est d'une superficie totale de 141 676 m², est organisé en six (06) zones :

Zone d'entreposage des conteneurs pleins	33 800 m ²
Terminal divers	37 624 m ²
Zone d'entreposage des conteneurs vides	12 000 m ²
Zone dédiées pour les visites	3 276 m ²
Zone de scanning	2 750 m ²
Zone d'entreposage du frigorifique	3 250 m ²

- **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 a 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** (12 000 m²) : 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.

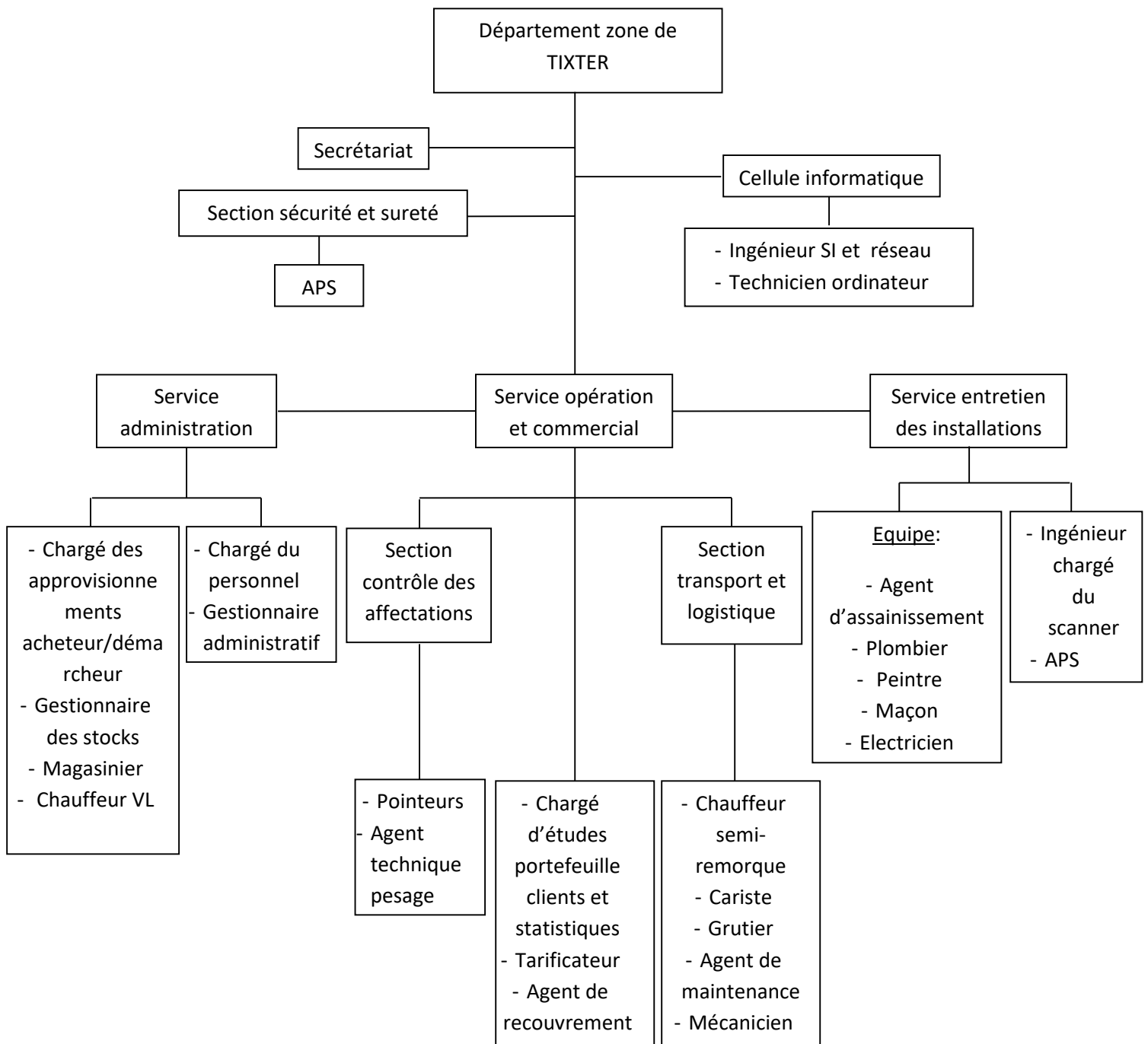
- **Zone d'entreposage du frigorifique** (3 250 m²) : Cet espace est réservé à la réception, traitement et entreposage des conteneurs frigorifiques.

Figure n°7 : composition et surface des espaces du port sec de TIXTER



Source : Entreprise Portuaire de Bejaia

7. Organigramme de la ZLE de TIXTER :



Source : établi par nos soins à partir des informations collectées.

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

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

a. Cellule Informatique : Est chargée de :

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

b. Service Installations :

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

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

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

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

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

➤ **Magasin** : il est chargé de :

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

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

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

Il comprend 02 sections :

➤ **Section Commercial** : est chargée de :

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

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

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

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

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

➤ **Magasin** : il est chargé de :

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

II. L'activité de la zone logistique extra-portuaire de « TIXTER »

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

1. Description des activités

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

Le tableau n°3 représente l'ensemble des prestations de la zone extra-portuaire de TIXTER, on remarque que dans cette zone en plus des prestations liées au régime du port sec, la plateforme offre d'autres services, notamment ceux d'autres régimes (terminal divers, les entrepôts, parc de stationnement...etc.), ainsi que d'autres services connexes tels que l'hébergement, restauration...etc.

Tableau n°3 : description des activités au port sec de TIXTER

Offre de service	Pré requis	Prestations
Prestation logistique globale	<p>Le terminal à conteneurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> Régime Port sec (Dédouanement au niveau de TIXTER). Transfert vers TIXTER à l'arrivée du navire (rail & route). Régime conventionné avec les opérateurs. 	Rapprochement conteneurs pleins/vides
		LO/LO Visite
		LO/LO Livraison
		Entreposage conteneurs pleins/marchandises homogènes
		LO/LO Dépotage
		Groupage/dégroupage
		Dépotage/Emptage
		Entreposage (Hangar)
		Plombage & Réparations conteneurs
		Pesage
	<p>Le terminal divers :</p> <ul style="list-style-type: none"> Régime M.A.D.T (Dédouanement au niveau de TIXTER). Transfert vers TIXTER à l'arrivée du navire (rail & route). 	Rapprochement marchandises homogènes
		Entreposage/stockage
		Relevage
		Pesage
	<p>Les entrepôts :</p> <ul style="list-style-type: none"> Régime entrepôt public (Dédouanement au niveau de TIXTER). Transfert vers TIXTER à l'arrivée du navire (rail & route). 	Rapprochement conteneurs pleins/vides/toutes autres marchandises
LO/LO Dépotage		
Groupage/dégroupage		
Dépotage/Emptage		
Entreposage (Hangar)		
Relevage		
Prestations annexes		
Plateforme logistique	<ul style="list-style-type: none"> Régime sous douane et hors douane. Régime conventionné et locatif avec les opérateurs (avec cahier des charges). Hangars spécialisés avec un niveau de sureté et de sécurité élevés. 	Entreposage/stockage
		Tri/nettoyage/étiquetage
		Conditionnement/reconditionnement
		Montage/réparation produits/intégration pièces.
		Manutention/livraison
		Transport sur site (toutes distances).
Parc de stationnement des véhicules	<ul style="list-style-type: none"> Régime libre. 24h/24 et 7 jours/7. 	Gardiennage
		Station à carburants
		Services à la demande : réparations, entretiens, nettoyage,...etc
Espace concessions	<ul style="list-style-type: none"> Appel à manifestations d'intérêts Cahiers des charges spécifiques 	Services d'hébergement/restauration/parking
		Assurance/banque/déclarations fiscales
		Bureaux de transit/consignation
		Expertise/conseil

Source : document interne de l'EPB

2. Trafic de conteneurs

Nous consacrons cette partie pour présenter le trafic annuel transféré à la zone extra-portuaire de « TIXTER », et ce depuis sa création.

2.1.Trafic de conteneurs annuel pour 2016

Le nombre de conteneurs expédiés à la ZLEP de TIXTER pour l’année 2016 est résumé dans le tableau suivant :

Tableau n°4 : nombre de trafic de conteneurs transférés pour l’année 2016

Année	Nombre de boites	40"	20"	EVP
2016	502	365	137	867

Source : direction des zones logistiques extra-portuaires de l’EPB « rapport d’activité 2016 »

Le nombre global de conteneurs traités par l’EPB pour l’année 2016 est résumé dans le tableau suivant :

Tableau n°5 : nombre de trafic de conteneurs traités par l’EPB pour l’année 2016

Année	EVP
2016	244 567

Source : établie par nos soins a partir des données connectées auprès de l’EPB

En comparant le tableau n°4 et le tableau n°5 nous constatons que pendant l’année 2016, le nombre total des conteneurs transférés à TIXTER est de 867 EVP du trafic global traités par l’EPB qui est de 244 567 EVP, cela représente seulement 0,3%, cela peut être expliqué par le début très timide de l’activité au niveau de la ZLEP de TIXTER (le transfert uniquement des conteneurs dépassant les 21 jours dans l’enceinte portuaire de Bejaia), et pour cause l’absence de l’extrait manifeste qui permet de transférer directement la marchandises au port sec sans être manipuler au port de déchargement et ce dans les 24h suivant l’arrivée de la cargaison.

2.2.Evolution du trafic de conteneurs par mois

L’évolution du nombre de conteneurs expédiés à la ZLEP de TIXTER pour l’année 2016 est résumée dans le tableau suivant :

Tableau n°6 : Evolution du trafic de conteneurs par mois (2016)

Mois	Nombre de boites	40"	20"	EVP
Août	128	117	11	245
Septembre	69	57	12	126
Octobre	82	69	13	151
Novembre	93	46	47	139
Décembre	130	76	54	206
Total	502	365	137	867

Source : direction des zones logistiques extra-portuaires de l'EPB « rapport d'activité 2016 »

Le tableau n°6 représente l'évolution du trafic de conteneurs par mois pour l'année 2016 au niveau de la ZLEP de TIXTER, on remarque la plus grande nombre de transferts à été enregistré en mois de décembre avec 206 EVP transférés, on remarque aussi que le conditionnement le plus utilisé est celui des EQP (Equivalent Quarante Pieds), et cela a cause de sa caractéristique de standardisation qui permet la multi modalité.

2.3.Trafic de conteneurs annuel pour 2017 (jusqu'à mars)

Le nombre de conteneurs expédiés à la ZLEP de TIXTER pour l'année 2017 est résumé dans le tableau suivant :

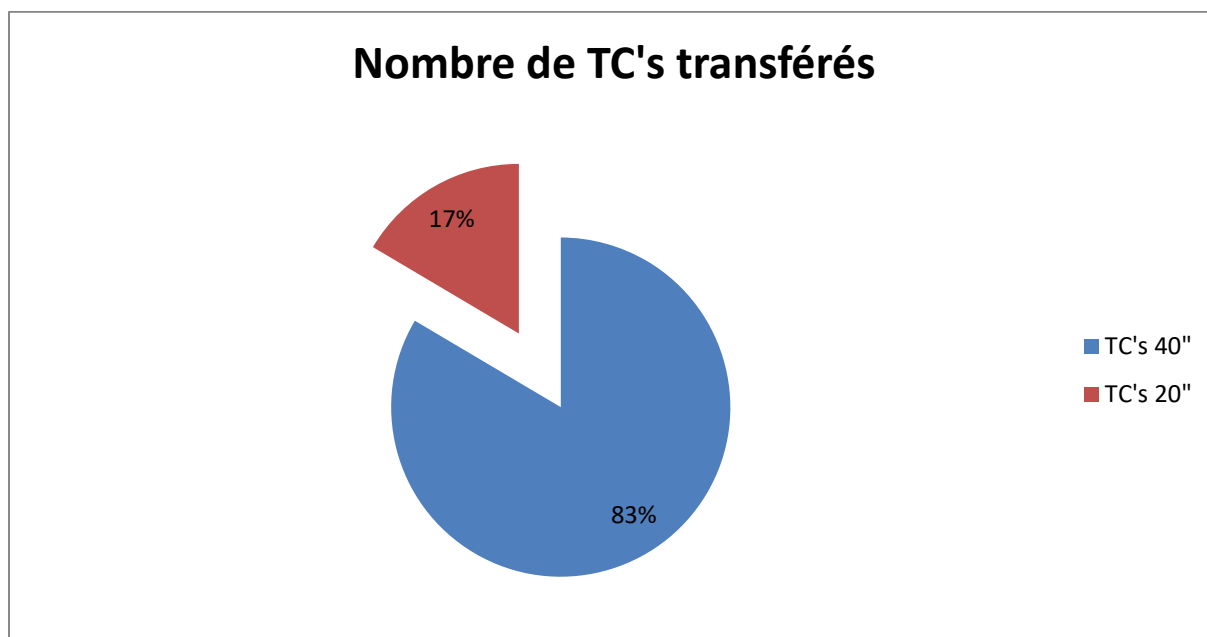
Tableau n°7 : Trafic de conteneurs annuel pour 2017 (jusqu'à mars)

Année	Nombre de boites	40"	20"	EVP
2017	200	167	33	367

Source : direction des zones logistiques extra-portuaires de l'EPB « rapport d'activité 2016 »

Le tableau n°7 représente le nombre de boite transférés au port sec de TIXTER, et ce pour les trois premiers mois de l'année 2017, le nombre total est de 367 EVP, la part des conteneurs EQP est de 167 soit 83,5% du nombre du trafic transférer, cela démontre que l'EPB opte surtout pour se genre de conteneurs, cette part est représenté dans la figure suivante :

Figure n°8 : Trafic de conteneurs annuel pour 2017 (jusqu'à mars)



Source : construit par nous soins

Dans cette figure n°8 qui représente la taille et la part des conteneurs transférés à la ZLEP de TIXTER, nous remarquons clairement que l'EPB opte beaucoup plus pour le transfert des conteneurs EQP (l'équivalent quarante pieds) qui représente 83% de l'ensemble des boites transférées, et seulement 17% pour EVP (l'équivalent vingt pieds).

2.4.Evolution du trafic de conteurs par mois (2017)

L'évolution du trafic de conteneurs expédiés à la ZLEP de TIXTER pour l'année 2017 est résumée dans le tableau suivant :

Tableau n°8 : Evolution du trafic de conteurs par mois (2017)

Mois	Nombre de boites	40''	20''	EVP
Janvier	31	24	07	55
Février	53	49	04	102
Mars	116	94	22	210
Total	200	167	33	367

Source : direction des zones logistiques extra-portuaires de l'EPB « rapport d'activité 2016 »

Le tableau n°8 illustre l'évolution du trafic de conteneurs par mois et ce pour les 3 premiers mois de l'année 2017, on remarque que le mois de mars se distingue des autres mois avec 210 EVP transférés, on remarque aussi que l'évolution du nombre de trafic transférés est positive, elle double presque chaque mois.

3. Evolution du chiffre d'affaire par mois

Nous consacrons cette partie pour présenter l'évolution annuel du chiffre d'affaire réalisé par la zone extra-portuaire de « TIXTER », et ce depuis sa création.

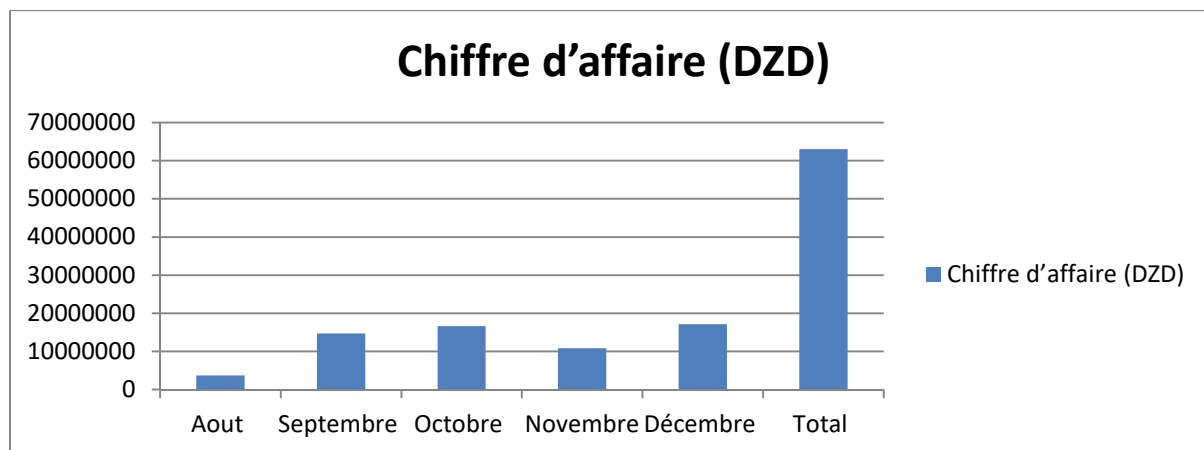
- pour l'année 2016

Tableau n°9 : Evolution du chiffre d'affaire par mois (2016)

Mois	Aout	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
Chiffre d'affaire (DZD)	3 742 092.00	14 698 419.30	16 615 604.50	10 829 586.60	17 182 290.50	63 067 992.90

Source : réalisé par nos soins a partir des données collectées auprès de la ZLEP TIXTER

Figure n°9 : Evolution du chiffre d'affaire par mois (2016)



Source : réalisé par nos soins

Le tableau n°9 représente l'évolution du chiffre d'affaire par mois réalisé par la ZLEP de TIXTER et ce pour l'année 2016, on remarque que le chiffre le plus élevé a été réalisé en mois de décembre et c'est le mois ou le nombre de conteneurs transférés a été le plus élevé avec 206 EVP (voir tableau n°6).

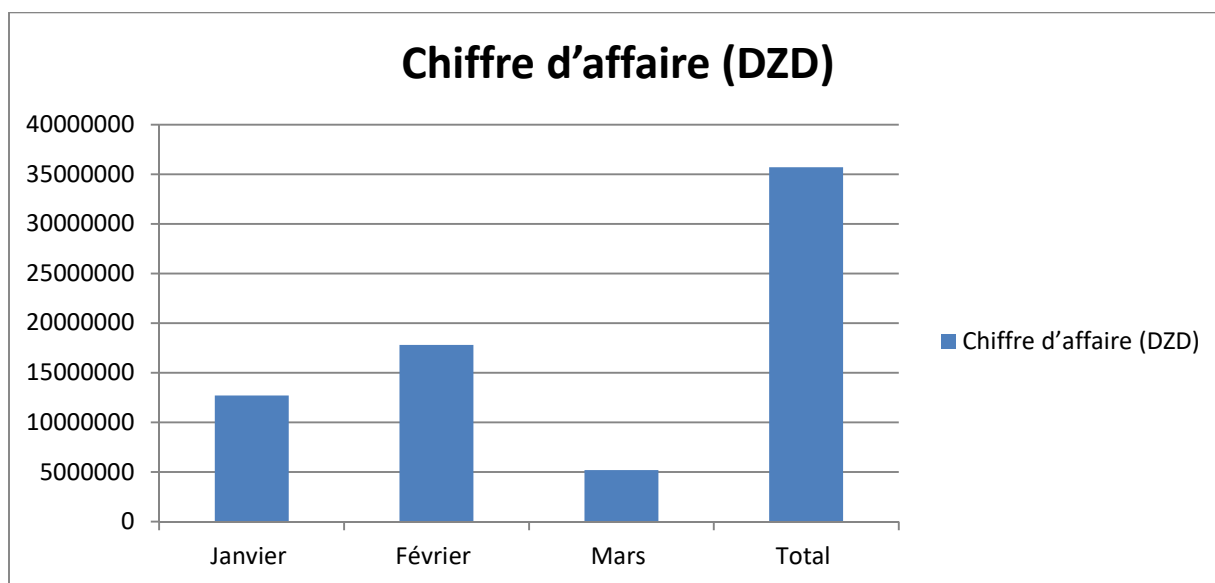
- Pour l'année 2017 (jusqu'à mars)

Tableau n°10 : Evolution du chiffre d'affaire par mois (2017)

Mois	Janvier	Février	Mars	Total
Chiffre d'affaire (DZD)	12 705 059,10	17 795 779,30	5 207 349,80	35 708 188,2

Source : réalisé par nos soins

Figure n°10 : Evolution du chiffre d'affaires par mois (2017)



Source : réalisé par nos soins

Le tableau n°10 illustre l'évolution du chiffre d'affaire par mois réalisé par la ZLEP de TIXTER et ce pour 3 premiers mois de l'année 2017, on remarque que le chiffre le plus élevé a été réalisé en mois de février et le moins élevé a été enregistré dans le mois de mars et ce malgré le nombre important des conteneurs transférés (voir tableau n°8).

4. Activités projetées pour les 10 prochaines années

Cette partie sera réservée à présenter la vision futuriste des activités à la zone logistique extra-portuaire de « TIXTER ».

Cette projection est réalisée sur la base de l'évolution annuelle du nombre de trafic conteneurisé traités par l'EPB et ce pour les 10 dernières années, un taux de croissance annuel moyen de 14,09% depuis 2006.

4.1. Le volume de trafic prévisionnel sur 10 ans

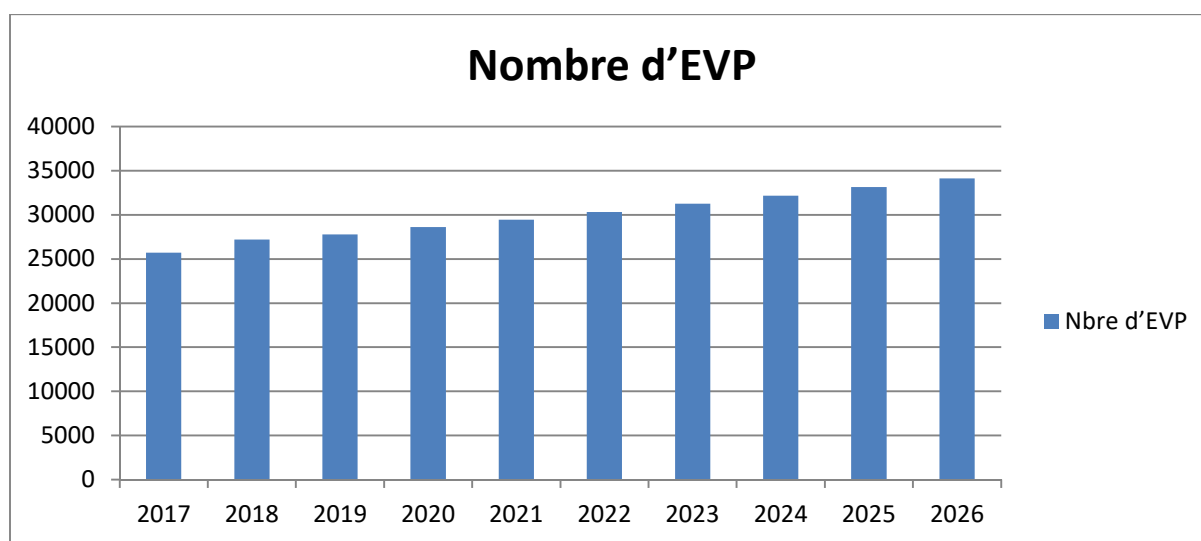
- *Marchandises conteneurisées*

Tableau n°11 : le volume de trafic prévisionnel sur 10 ans (marchandises conteneurisées)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Nombre d' EVP	25 696	27 216	27 764	28 596	29 454	30 314	31 246	32 148	33 142	34 142

Source : document interne de l'EPB

Figure n°11 : le volume de trafic prévisionnel sur 10 ans (marchandises conteneurisées)



Source : réalisé par nos soins

Le tableau n°11 représente le volume prévu du trafic de marchandises conteneurisées à transférer vers la ZLEP de TIXTER à l'horizon 2026, on remarque que le nombre du trafic annuel prévu est en croissance continue, l'EPB prévoit de réaliser un taux de croissance annuel moyen de 2,9%.

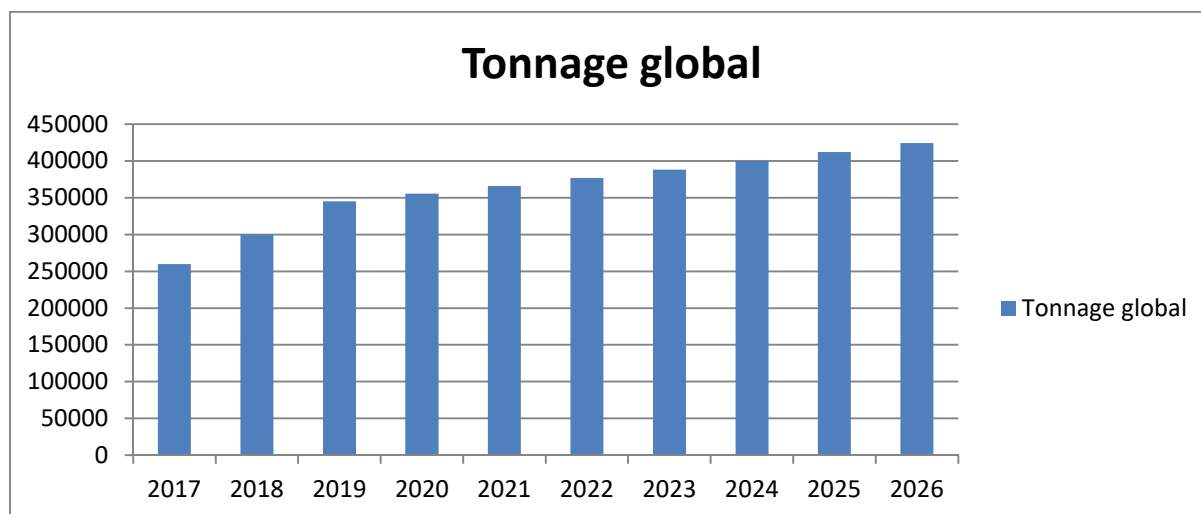
- *Marchandises homogènes*

Tableau n°12 : le volume de trafic prévisionnel sur 10 ans (marchandises homogènes)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Tonnage global	260000	300000	345000	355350	366011	376991	388301	399950	411948	424306

Source : document interne de l'EPB

Figure n°12 : le volume de trafic prévisionnel sur 10 ans (marchandises homogènes)



Source : réalisé par nos soins

Le tableau n°12 représente le volume annuel du trafic de marchandises homogènes prévu à transférer vers la ZLEP de TIXTER sur les dix prochaines années. On remarque une croissance annuelle continue, l'EPB prévoit de réaliser un taux de croissance annuel moyen de 5,6%.

5. Rôle de la ZLEP « TIXTER »

La réalisation de la plateforme logistique extra-portuaire de TIXTER par l'EPB contribue d'une manière substantielle à l'écoulement des produits des opérateurs économiques, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation. Elle est un atout indispensable et nécessaire non seulement pour le port humide de Bejaia en termes de fluidification de marchandises, mais aussi pour toute l'économie algérienne, et cela grâce aux différents rôles que cette plate-forme joue, des rôles que nous pouvons résumer ci-dessous :

- **Rapprocher les marchandises du client final :** le choix du lieu d'implantation du projet Tixter n'a pas été fait au hasard, c'est un choix stratégique. En effet, la région des hauts-plateaux est économiquement très active, elle constitue une base industrielle et agricole très riche. En effet, 30% du trafic conteneurisé et 35% du trafic de marchandises non conteneurisées qui transitent par le port de Bejaia est à destination des hauts-plateaux⁶⁹. Dans le souci de mieux satisfaire sa clientèle, l'EPB a choisi cet emplacement pour être prêt des opérateurs économiques afin de mieux les écouter et

⁶⁹Document interne de l'EPB

servir. Servant de guichet unique, le port sec de TIXTER est aussi orienté client, notamment pour faciliter les opérations d'exportations.

- **Décongestion les surfaces dans l'enceinte portuaire :** Considéré comme un prolongement naturel du port maritime de Bejaia, le port sec de TIXTER à comme rôle aussi de servir de lieu de stockage des marchandises, il permettra de réaliser toutes les opérations traditionnellement effectuées au port maritime comme le dédouanement, les facturations et le contrôle de qualité...etc. Servant de base de stockage ainsi que les opérations effectuées participent largement à l'allègement du port maritime de Bejaia et libère des espaces au niveau du port.
- **Réduire les coûts :** l'exploitation de projet permettra à l'EPB de disposer de plus d'espaces de stockage et réduire substantiellement les délais d'attente des navires en rade dus au manque d'espace d'entreposage et réduire ainsi les surestaries coûtant quelque 10 000 dollars US par jour. Enfin, l'utilisation des transports de masse (transport ferroviaire) réduit les coûts logistiques.
- **Développer le transport de masse des marchandises par voie ferroviaire :** la plateforme logistique extra-portuaire de TIXTER aura comme rôle le développement du transport ferroviaire de masse qui est considéré comme le mode le plus adéquat pour optimiser la chaine logistique qui nécessite de transporter de grande quantités de marchandises à une grande distance et bénéficier des économies d'échelle que cela permet, il est aussi le mode le plus écologique.
- **Réduire les congestions sur les routes et réduire l'émission de gaz polluants :** l'infrastructure aura vocation de faire intervenir le mode de transport ferroviaire qui présente d'énormes avantages en plus de celui de la réduction des coûts, c'est le mode le plus sécurisé et écologique qui nuit le moins à la nature. L'acheminement des marchandises via la voie ferroviaire libère les axes routiers, notamment celui reliant Bejaia à Bordj Bou Arreridj qui est assez saturé par un important flux de circulation, cela permettra de réduire ainsi les accidents de la route. Ça réduira aussi considérablement l'émission des gaz polluants.

6. Les prestations assurées par la ZLEP « TIXTER »

Les différentes prestations logistiques qui sont assurées par cette plateforme sont :

- Un dégroupage sur la zone sous douane import.
- Une consolidation de l'ensemble des flux par destination (groupage).
- Un dédouanement au sein de la zone logistique.
- Des livraisons rapides ainsi que des enlèvements réguliers.
- Organisation des départs et arrivées des conteneurs / remorques / marchandises homogènes / camions / wagons depuis et à destination du port de Bejaia et des autres ports éventuellement.
- Entreposage / stockage / relevage des marchandises.
- Des services liés aux conteneurs (entretien, lavage,...etc.)
- Stationnement des véhicules.
 - **Activités connexes projetées**
 - Réparation des conteneurs.
 - Conditionnement / Reconditionnement.
 - Transit / consignation (déclaration douanières).
 - Transport routier sur site.
 - Triage, nettoyage, étiquetage.
 - Divers services : assurance, banque, assistance et conseil, hébergement, restauration,...etc.

7. Représentation de la chaîne logistique extra-portuaire (origine et destination des flux)

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

Figure n° 13 : La chaîne logistique extra-portuaire (destination finale TIXTER)



Source : Entreprise Portuaire de Bejaia

• **Nomenclature et nature des flux de la ZLEP « TIXTER »**

Ci-dessous un tableau récapitulatif de la liste et la nature des flux destinés au port sec de TIXTER.

Tableau n° 13: tonnage des marchandises transférées par catégorie

Catégorie de marchandise	Tonnage	Taux (%)
Electroménager	2 479	28,30
Résine/ PVC/ Polyéthylène	2 114	24,13
Textile	1 675	19,12
Glasses	514	5,87
Bois	390	4,45
Pièces de rechange mécaniques	340	3,88
Pièces de rechange pour les installations céramique	335	3,82
Egyeuroptene	292	3,33

Produits alimentaires	265	3,03
Divers	87	0,99
Matériel électrique	64	0,73
Polypropylène	58	0,66
Equipement industriel	53	0,61
Pneumatiques	47	0,54
Alcool	21	0,24
Matériel informatique	13	0,15
Pièce de rechange et produit de traitement des eaux	13	0,15
Total	8760	100

Source : Rapport d'activité 2016 de la ZLEP de TIXTER

8. Avantages et contraintes de la ZLEP « TIXTER »

La zone logistique extra-portuaire de BBA « TIXTER » présente de nombreux avantages, mais aussi des contraintes qu'on peut résumer ci-dessous :

8.1. Les avantages de la ZLEP « TIXTER »

- Réduire la circulation à vides des conteneurs entre le port maritime et les zones de livraisons.
- Développer le transport maritime et elle utilise l'ensemble des modes de transport (rails, route).
- Le port sec de Tixter est doté de toutes les commodités à l'effet de répondre aux exigences des opérateurs en matière de services.
- Il permet la rapidité d'enlèvement des conteneurs, l'amélioration du contrôle douanier et la réduction des risques de fraudes.
- Réduction de la congestion portuaire du port humide de Bejaia.
- Réduction de la demande d'entrepotage/magasiner dans le port maritime de Bejaia.
- Réduction des délais de pré et post acheminement.
- Simplification des procédures et réduction des délais.
- Meilleure utilisation des capacités de transports.
- Meilleur contrôle du fret en transit.

8.2. Les contraintes de la ZLEP « TIXTER »

- Lourd investissement en termes d'infrastructures et d'équipements qui se chiffrent à plusieurs millions de dollars (coût du projet est estimé à 26 718 733.38USD). De telles

opérations nécessitent l'intervention des partenaires au développement qu'il faut convaincre avec la garantie d'une rentabilité économique et financière.

- L'existence d'une seule voie ferrée freine les flux de transport de marchandises. En effet, la réalisation d'une route ferrée à double voie permettra un acheminement rapide des cargaisons.
- Le rattachement à un seul port maritime, l'importance de ce site peut largement prendre en charge d'autres ports à part celui de Bejaia et donc les faire bénéficier de ses avantages.
- L'exclusivité de traitement des marchandises conteneurisées, le traitement d'autres types de marchandises permettra de développer le commerce extérieur.
- L'imposition de l'escorte douanière lors des transferts alourdit les opérations de transit.
- les lourdes procédures administratives, notamment celles liées au dédouanement reste la contrainte la plus marquante qui ralentisse d'une manière considérable la performance de la plateforme.
- Enfin, l'inconvénient le plus contraignant qui empêche le vrai démarrage du projet et pouvoir profiter des avantages qu'il présente reste l'extrait manifeste⁷⁰dédié au port sec de Tixter qui tarde à être mis en place.

III. Les différents impacts de la plateforme « TIXTER »

Cette section sera réservée pour déterminer les différents impacts de la création de cette plateforme, on peut distinguer, un impact économique du projet, impact social, impact logistique, enfin un impact écologique.

1. Impact économique du projet

- La Création d'une valeur ajoutée financière pour l'EPB en soutien au financement de ses besoins d'investissements.

⁷⁰Un manifeste est une compilation de renseignements sur les marchandises transportées par un moyen de transport (bateau, avion, camion, wagon de chemin de fer ou péniche), et de renseignements sur les moyens de transport, tels que l'identification, les caractéristiques et l'itinéraire. Un manifeste, en tant que document papier, est une page de couverture qui contient des renseignements sur les moyens de transport et des données agrégées sur les marchandises transportées, en plus des connaissances individuels des expéditions (précise le port de départ et le port d'arrivée)

- Une baisse des coûts de transaction pour les différents acteurs de la chaîne logistique, notamment par la baisse des surestaries.
- Faire profiter particulièrement aux petites et moyennes entreprises en leur offrant des possibilités d'achats groupés avec des suppléments de service, notamment des services de groupage/dégroupage et de distribution.
- Contribuer à modifier la structure des échanges et des transports en transformant le port et les plates-formes en plaque tournante du commerce international.
- Promouvoir les activités industrielles de la région hauts plateaux.

2. Impact social du projet

- La création d'emplois directs. Actuellement le nombre d'employés à la zone logistique extra-portuaire de TIXTER est de 36 employés⁷¹,
- La création d'emplois indirects aussi bien à la phase de la construction que de l'exploitation du site par l'augmentation croissante des services qui y seront fournis.
- Promouvoir le développement des métiers logistiques connexes pourvoyeur de savoir-faire nouveaux.

3. Impact logistique du projet

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

⁷¹ Rapport d'activité 2016 de la direction des zones logistique extra-portuaires.

4. Impact écologique

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

Conclusion

L'Entreprise Portuaire de Bejaïa en tant qu'intervenant de service public, promoteur du site et acteur direct cherche à développer des services logistiques intégrés. Le site de TIXTER (Bordj Bou Arreridj) offre à cet égard un potentiel logistique élevé. Une connectivité multimodale appuyée par une capacité de stockage très confortable, constitue des atouts idoines à l'atteinte des objectifs d'efficacité et d'efficience logistique recherchés par l'ensemble des participants à la chaîne d'offre du commerce international.

Néanmoins, un soutien réglementaire et législatif constitue une condition sine qua non pour amorcer une dynamique de croissance de la zone vers une plateforme logistique intégrée. L'ambition est d'arriver à terme à constituer une zone économique spéciale, avec un parc de transformation des importations/exportations, porteuses de fortes valeurs ajoutées au tissu commercial et industriel de la région des hauts plateaux.

La Zone Logistique Extra-portuaire de TIXTER située à plus de 190 km du port de Bejaïa, sera à ce titre un projet pilote et pionnier pour développer une logistique d'exception au profit de toute la sphère économique du pays. A ce titre, il est urgent à ce que les douanes algériennes puissent étudier la possibilité d'une adaptabilité de régime, car les dispositions de la décision du 27 mars 2011 de la Direction Générale des Douanes sont des facteurs contraignants pour réussir les défis esquissés. En effet, la législation algérienne limite l'activité des ports secs, notamment en ne traitant que des marchandises conteneurisées et en ne travaillant qu'avec un seul port maritime. Ces contraintes ne permettent pas de profiter des opportunités et des solutions que ce port sec peut offrir à d'autres ports maritimes.

Conclusion générale

CONCLUSION GENERALE

Les ports constituent les places fortes de l'économie des nations disposant d'une façade maritime, et sont les véritables poumons du commerce extérieur, tant pour ce qui est de l'approvisionnement en biens dont la production nationale est déficitaire, que pour les exportations nécessaires au développement de leur économie.

Le développement de la conteneurisation et de la multi modalité ont révolutionné le transport maritime. En effet, ces deux phénomènes bouleversent les métiers des principaux intervenants du transport maritime, armateurs de lignes régulières, transitaires ou commissionnaires de transport, manutentionnaires, en favorisant des processus d'intégration qui redessinent de fait l'ensemble du système du transport maritime international de marchandises.

En effet, l'organisation des transports grâce à l'apparition du conteneur va permettre d'éviter des ruptures de charge, et aussi réduire les coûts de passage portuaire. De plus, les conteneurs sont adaptés à tous les types de marchandises, et permettent la réalisation d'économies d'échelle dans le transport maritime.

En revanche, pour maîtriser la conteneurisation et éviter qu'elle ne soit subite cela nécessite une maîtrise technologique et un savoir-faire évolutifs, elle exige aussi des investissements portuaires lourds qui ne sont pas à la portée des PVD qui, de la sorte, subissent la conteneurisation. Cette situation a eu comme conséquence un grave encombrement des ports maritimes de ces pays, dû à la concentration des marchandises dans les ports humides, à cause des délais de séjour, trop longs, des cargaisons dans l'enceinte portuaires. Ce problème a pour origine les limites de fluidité du passage portuaire pour cause de problèmes documentaires (douanes, banques, contrôle phytosanitaire,...etc.). Mais surtout, l'utilisation volontaire des espaces d'entreposage portuaire par les importateurs comme zone de stockage, l'occupation de ceux-ci étant jugée moins onéreuse que l'utilisation d'espaces privés extra-portuaire.

De ce fait, et afin de remédier à ces nombreux problèmes liées à la mondialisation, notamment pour les pays en voie de développement, et dans le souci de porter une solution à la congestion portuaire sont apparus les ports secs. Ce travail consiste à démontrer le rôle que jouent ces plateformes extra-portuaires dans le transport maritime et l'étendue de leur participation au désengorgement des ports humides pour lesquels ils sont rattachés.

Pour réaliser ce travail nous avons pris un cas pratique, celui de la zone extra-portuaire de BBA « TIXTER » relié au port maritime de Bejaia. Nous avons effectué pour cela un stage dans l'enceinte de ce port sec où on a pu assisté au déroulement des opérations et à son fonctionnement, et notamment menés des entretiens avec les différents cadres du port sec.

Suite à cela, nous avons constaté que le port sec de « TIXTER » participe à la décongestion de l'enceinte du port maritime de Bejaia. Il augmente d'une manière considérable les capacités d'accueil du port maritime de Bejaia. Il joue un rôle positif dans l'activité de l'EPB, notamment en termes de tonnage (8 760 tonnes de marchandises transférés à TIXTER en 2016), de croissance de nombre de conteneur (237 306 EVP traités par BMT en 2015, 244 567 EVP en 2016, soit une augmentation de 3%), et enfin en termes de temps d'escale des navires (le séjour moyen en rade au 1 janvier 2016 est de 4 jours et 2h, celui du 31 mai 2017 est de 2 jours et 5h soit une baisse de 85%)¹.

Mais, ce que nous avons constaté suite aux entretiens menés, c'est que ce projet a été lancé d'une manière prématurée. En effet, pour que ce port sec remplis comme il faut le rôle pour lequel il a été créé, il faut que sur l'extrait manifeste de la marchandise importées, la mention destiné au port sec de TIXTER soit préciser pour que la cargaison sois directement transférés au port sec de TIXTER sans dépasser les 24h au port de débarquement, chose qui n'existe pas pour le moment. On peut donc conclure que jusqu'à maintenant, le port sec de BBA remplis à peine le rôle pour lequel il a été créé.

A cet effet, nous suggérons tout d'abord le développement et la modernisation du transport ferroviaire. En effet, la ZLEP « TIXTER » est un atout qui sera encore plus optimisé avec un transport ferroviaire efficace, cette condition est importante à la réussite fonctionnelle du site de TIXTER. Par ailleurs, des facilitations en matière de formalités de transit, ainsi que l'allégement de la législation régissant les ports secs (autorisation du traitement d'autre type de marchandises et pas seulement les marchandises conteneurisées, autorisation de travailler avec plus d'un port maritime) permettra d'ouvrir des nouvelles opportunités tout en favorisant le dynamisme économique.

Considéré comme un pôle logistique, la réalisation de ce projet est un choix stratégique, il pourra jouer un rôle qui permettra d'apporter d'énormes valeurs ajoutées non seulement au port de Bejaia, mais pour toute l'économie algérienne.

¹ Rapport d'activité 2016 de la direction des zones logistiques extra-portuaires (EPB).

Bibliographie

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrage:

- BOUCHET Pierre, « le transport maritime dans le commerce international », Ed Economica, Paris, 1991.
- BILOTTI Jean, « transport international de marchandises », 5^e Edition, Paris, 2015
- FOULQUIER Eric et LAMBERTS Christine, « gouverner les ports de commerce à l'heure libérale », Paris, 2014.
- MOHAMED CHRIF, F-Z, « l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives », Ed UPO, Alger, 2004
- MOHAMED CHERIF F-Z, « glossaire des termes clés du transport maritime », Ed UPO, Alger, 2010.

Mémoires et thèses

- CHERIFI Fetta, DJADDA Razika, « la gestion de la conteneurisation et son impact sur le délai de dédouanement des marchandises » Mémoire de master, 2014.
- DUBUS Isabelle et VASSE Mickael, « Les ports secs : raisons économiques et autres justifications », Mémoire MBA, 2011.
- Toufik ALILAT, « les enjeux de la conteneurisation dans les ports Algériennes. Cas du port de Bejaia. Mémoire de magister, Bejaia, 2005.
- ZIEHMS Nicolas, « Le transport multimodal de fret », Mémoire de DESS en logistique, université Paris 1, avril 2004.
- GUERLET Grégory, la gestion des ports par une entité publique : aspects européens et environnementaux, thèse de doctorat, 2013.

Documents divers

- FREMONT Antoine, « les réseaux maritimes conteneurisés : épine dorsale de la mondialisation », INRETS, 2005.
- FREMONT Antoine, « le monde en boîte, conteneurisation et mondialisation », Synthèse INRETS N°53, 2007.
- Code des douanes, Algérie, 2011.
- Rapport de la CNUCED sur les transports maritimes, Secrétariat de la CNUCED, Genève, 2015

- La revue : Le Phare, Journal des échanges internationaux, des transports et de la logistique n°75, KGN Multimédia, Alger, juillet 2005.
- La logistique au service du développement économique, 9eme édition du colloque international LOGISTIQUA EST Berrechid, Maroc 19-20 mai 2016.
- Kamel, Khelifa (2002), les ports secs, le Phare n° 40, Kinshasa.
- SETTI M'hammed, MOHAMED-CHERIF F-Z, DUCRUET César, Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ?, Revue géographique des pays méditerranéens, n° 116, 2011
- EPB, 2013, le développement des activités logistiques extra portuaires des projets leviers pour l'optimisation de l'efficacité logistique, euro med, Béjaia.
- TIGHILT Fodil, Entreposage des TCS et optimisation des zones dans un port sec, manuel de formation, 2013
- PADOVA Allison, Tendances dans le secteur de la conteneurisation et capacité des ports canadiens, article n° PRB 05-75, bibliothèque du parlement canadien, janvier 2006
- BOUGHABA Soufiane, OUABOUCH Lhoussaine, AKRICH Said, problèmes de stockage de conteneurs sur la performance logistique portuaire, la logistique au service du développement économique, 9^{eme} édition du colloque international LOGISTIQUA EST Berrechid, Maroc, 2016
- BELKHIRI Aimadedine, DJEMILI Abderezak, les zones extra-portuaires peuvent-elles réduire les coûts logistiques des opérateurs du commerce extérieur ?, La logistique au service du développement économique, 9^{eme} édition du colloque international LOGISTIQUA EST Berrechid, Maroc, 2016
- MERZOUG Slimane, un littoral sans maritimité : obstacle aux échanges extérieurs, *Les Cahiers du Cedimes*, Vol.7 -N°2-, 2013
- TADJINE Radhia, AHMED ZAID Malika, environnement de l'entreprise logistique et infrastructure Axe 5, capacité logistique et gouvernance des ports algériens, université de Tizi Ouzou.

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Liste des tableaux	Page
Tableau n°1 : différence entre « entrepôt » et « plateforme logistique ».....	14
Tableau n°2 : historique du projet TIXTER	45
Tableau n°3 : description des activités au port sec de TIXTER	57
Tableau n°4 : nombre de trafic de conteneurs transférés pour l'année 2016.....	58
Tableau n°5 : nombre de trafic de conteneurs traités par l'EPB pour l'année 2016.....	58
Tableau n°6 : Evolution du trafic de conteneurs par mois (2016).....	59
Tableau n°7 : Trafic de conteneurs annuel pour 2017 (jusqu'à mars).....	59
Tableau n°8 : Evolution du trafic de conteurs par mois (2017).....	60
Tableau n°9 : Evolution du chiffre d'affaire par mois (2016).....	61
Tableau n°10 : Evolution du chiffre d'affaire par mois (2017).....	62
Tableau n°11 : le volume de trafic prévisionnel sur 10 ans (marchandises conteneurisées)...	63
Tableau n°12 : le volume de trafic prévisionnel sur 10 ans (marchandises homogènes).....	63
Tableau n° 13: tonnage des marchandises transférées par catégorie.....	67
Liste des figures :	
Figure n° 1 : composition d'une zone logistique extra-portuaire.....	12
Figure n°2 : Localisation des zones extra portuaires en Algérie.....	39
Figure n° 3 : Plan de situation de la ZLEP TIXTER.....	47
Figure n°4 : localisation du lieu de l'implantation du projet de la ZLEP TIXTER.....	48
Figure n°5: la connexion routière Bejaia- Bordj Bou Arreridj.....	49
Figure n°6 : la connexion ferroviaire Bejaia- Bordj Bou Arreridj.....	50

Figure n°7 : composition et surface des espaces du port sec de TIXTER	52
Figure n°8 : Trafic de conteneurs annuel pour 2017 (jusqu'à mars)	62
Figure n°9 : Evolution du chiffre d'affaire par mois (2016)	64
Figure n°10 : Evolution du chiffre d'affaire par mois (2017)	67
Figure n°11 : le volume de trafic prévisionnel sur 10 ans (marchandises conteneurisées)	65
Figure n°12 : le volume de trafic prévisionnel sur 10 ans (marchandises homogènes)	65
Figure n° 13 : la chaine logistique extra-portuaire (destination finale TIXTER)	68

Lexique maritime

LEXIQUE MARITIME

Accostage :

Manœuvre d'approche finale du navire à l'ouvrage (quai ou appontement) conçu pour permettre le stationnement des navires, leur amarrage et la manutention.

Armateur :

La personne qui arme un navire, c'est le propriétaire mais pas forcément l'exploitant

Arrière-pays (d'un port) :

L'aire d'attraction et de desserte continentale d'un port.

Barge :

Bateau fluvial ou maritime sans moyen de propulsion.

Bassin :

Plan d'eau entouré de digues ou de murs de quai

Cabotage :

Etymologiquement, le terme de cabotage désigne une navigation de cap en cap, longeant les côtes à petites distances, Il y a deux sortes de cabotage :

Le cabotage international ou liaisons entre deux ports de pays différents et le cabotage national qui s'effectue entre deux ports d'un même pays.

Chaîne logistique :

Elle correspond à la fonction d'acheminer la marchandise d'un bout à l'autre donc de chez l'expéditeur jusqu'au réceptionnaire.

Chargeur :

Personne (propriétaire de la marchandise) qui conclut le contrat de transport et le plus souvent, remet la marchandise au transporteur.

Consignataire :

Le consignataire de navire est la personne physique ou morale qui est chargée, soit à titre permanent, soit à titre occasionnel, d'effectuer, au nom et pour le compte de l'armateur et /ou transporteur maritime, tant au port de d'embarquement qu'au port de débarquement du navire qui lui est consigné, c'est-à-dire que les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même. Il accomplit auprès des autorités portuaires, administratives, ou autres, les formalités qui incombent au capitaine. Il reçoit au port d'embarquement les marchandises à transportés, il les livre au port de débarquement à la personne à qui elles sont adressées, ces deux fonctions peuvent être confiées soit à la même personne physique ou morale, soit à deux personnes distinctes.

Dépotage :

Manutention qui consiste à sortir des marchandises d'un conteneur.

Dégroupage :

Dispersion des marchandises à l'arrivée à destination des différents destinataires.

Douane :

Administration qui assure le contrôle des importations et les exportations et prélève les taxes éventuelles sur ces échanges.

Empotage :

Manutention consistant à mettre des marchandises dans un conteneur.

Entreposage :

L'entreposage est le fait d'entreposer (ou de stocker) des marchandises en grande quantité dans un entrepôt.

Gerbage :

Empilage des conteneurs sur plusieurs niveaux.

Groupage :

Action consistant à grouper des envois de marchandises, par exemple groupage de colis isolés dans un conteneur.

Manifeste :

Document douanier qui récapitule toutes les marchandises embarquées ou débarquées lors d'une escale.

Portique :

Engin destiné à la manutention, les portiques à conteneur sont équipés d'un cadre (spreader) pour la saisie des conteneurs.

Quai :

Ouvrage où l'on embarque ou débarque des passagers ou des marchandises.

Rade :

Vaste rentrant du littoral, bien protégé des houles du large et formant un abri naturel où les navires peuvent se mettre à l'abri. Le terme est parfois utilisé pour un abri artificiel.

Roulier :

Navire conçu pour le chargement et le déchargement par roulage, manutention par des portes placées à l'arrière ou sur les côtés et par des rampes intérieures fixes ou mobiles.

Surestaries :

Somme à payer par l'affréteur d'un navire à l'armateur pour chaque jour, dépassant le nombre de jours convenus dans la charte-partie, pour le chargement du navire.

Terminal à conteneur :

Emplacement équipé pour la manutention et le stockage des conteneurs.

Transbordement :

Chargement d'une marchandise, d'un moyen de transport à un autre moyen de transport.

Jauge nette :

Capacité du navire commercialement utilisable et sur laquelle sont fondées les taxes de port, d'épilotage, etc., obtenue en retranchant de la jauge brute les espaces déduits (magasins, aménagements de l'équipage, etc.).

Transroulage :

Une technique qui consiste à assurer sur roue le transport de marchandises, aussi bien à terre et à bord du navire, qu'au moment de chargement et déchargement

Table des matières

TABLE DES MATIERES

Dédicaces

Remerciements

Liste des abréviations

Introduction générale.....1

Chapitre 1 : Généralités sur les ports secs.....5

Introduction.....5

I. Notions de ports secs, plateformes extra portuaires, plateformes logistique :
définition et éléments de distinction.....5

1. Notion de la logistique portuaire.....5

2. Notion de port.....5

2.1. Les types de ports.....6

2.1.1. Classification selon leur nature.....6

2.1.2. Classification Selon leur localisation.....7

2.1.3. Classification Selon leur mode de gestion.....8

2.1.4. Classification Selon leurs activités.....8

2.1.5. Classification selon leur stratégie de développement.....10

3. Notion de port sec.....11

4. Notion de zone extra-portuaire.....12

4.1. Pré requis pour l'installation des zones logistique extra portuaire.....12

5. Notion de plateforme logistique.....13

5.1. l'objet des plates formes logistiques.....13

5.2. Différence entre « entrepôt » et « plateforme logistique »14

II. Rôle et fonctions des plateformes extra portuaires.....15

1. Le rôle des plateformes extra portuaires.....15

1.1. *Le rôle logistique*.....15

1.2. *Rôle macroéconomique*.....16

1.3. *Rôle microéconomique*.....16

2. Les fonctions des plateformes extra portuaires.....16

III.	Conteneurisation et Multi-modalité: effet sur la saturation des ports de commerce et l'apparition des ports secs.....	18
1.	Définition de la conteneurisation.....	18
1.1.	<i>Naissance de la conteneurisation</i>	18
2.	Définition du transport multimodal.....	19
3.	Avantages de la conteneurisation.....	19
4.	Les contraintes de la conteneurisation.....	20
	Conclusion.....	22
	Chapitre 2 : Contraintes des ports de commerce et le rôle des ports secs en Algérie.....	23
	Introduction.....	23
I.	Contraintes des ports de commerce Algériens.....	23
1.	Une filière portuaire inadéquate.....	25
2.	Des ports très mal gérés.....	26
3.	Impact des problèmes portuaires sur les transports maritimes.....	27
3.1.	La destination Algérie coûte très cher.....	27
3.2.	Les éléments conditionnant et la particularité des ports algériens.....	28
3.3.	L'attente des navires.....	29
3.4.	Les contraintes liées au groupement des charges.....	30
4.	Programme national de développement portuaire.....	32
II.	Réglementation et fonctions des ports secs algériens.....	34
1.	Base légale des ports secs.....	35
2.	Objectifs visés par la création des ports secs.....	35
3.	Règles de création et exploitation des ports secs.....	35
3.1.	Personnes habilités à créer les ports secs.....	35
3.2.	Conditions d'établissement et de mise en exploitation des ports secs.....	35
3.3.	Formalités d'agrément des ports secs.....	36
3.4.	Responsabilités de l'exploitant des ports secs.....	36
3.5.	Délais de séjour des marchandises dans les ports secs.....	36
3.6.	Manipulations autorisées.....	37
3.7.	Fermeture des ports secs.....	37
3.8.	Dispositions particulière aux ports secs.....	37
III.	Les ports secs en Algérie.....	37

1. Le port de Skikda et Annaba.....	38
2. Le port de Bejaia.....	39
2.1. Zone logistique de Tixter.....	40
2.2. Zone logistique d'Ighil Ouberouak.....	40
3. Le port d'Alger.....	40
4. Le port d'Oran.....	41
Conclusion.....	42
Chapitre 3 : gestion de la plateforme extra-portuaire de BBA « TIXTER »	43
Introduction.....	43
I. Présentation de la plateforme.....	43
1. Présentation de l'organisme d'accueil.....	44
2. Historique du projet TIXTER.....	44
3. Situation géographique.....	45
4. Choix de lieu de l'implantation du projet.....	46
5. Hinterland du port de Bejaia –contexte logistique-.....	47
5.1. Indicateurs physiques de l'activité du port de Bejaia.....	47
5.2. Etats de connexions Bejaia-Bordj Bou Arreridj -Transport routier-.....	48
5.3. Etat de connexions Bejaia – Bordj Bou Arreridj -Transport ferroviaire-.....	49
6. Composition et surface des espaces.....	50
7. Organigramme de la ZLE de TIXTER.....	52
7.1.Département de la Zone Logistique de TIXTER.....	53
II. L'activité de la zone logistique extra-portuaire de « TIXTER »	55
1. Description des activités.....	55
2. Trafic de conteneurs.....	57
2.1. Trafic de conteneurs annuel pour 2016.....	57
2.2. Evolution du trafic de conteneurs par mois.....	57
2.3. Trafic de conteneurs annuel pour 2017 (jusqu'à mars)	58
2.4. Evolution du trafic de conteurs par mois (2017)	59
3. Evolution du chiffre d'affaire par mois.....	60
4. Activités projetées pour les 10 prochaines années.....	61
4.1. Le volume de trafic prévisionnel sur 10 ans.....	62
5. Rôle de la ZLEP « TIXTER »	63
6. Les prestations assurés par la ZLEP « TIXTER »	65

7. Représentation de la chaîne logistique extra-portuaire (origine et destination des Flux).....	65
8. Avantages et contrainte de la ZLEP « TIXTER »	67
8.1. Les avantages de la ZLEP « TIXTER »	67
8.2. Les contraintes de la ZLEP « TIXTER »	67
III. Les différents impacts de la plateforme « TEXTER »	68
1. Impact économique du projet.....	68
2. Impact social du projet.....	69
3. Impact logistique du projet.....	69
4. Impact écologique.....	70
Conclusion.....	70
Conclusion générale.....	71
Bibliographie	
Liste des illustrations	
Lexique maritime	
Liste des annexes	
Table des matières	

Annexes

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : décision du 22 Rabie Ethani 1432 correspondant au 27 mars 2011 relative aux ports secs.

Résumé

La congestion portuaire demeure une réalité, notamment dans les pays en développement qui souffrent du manque d'espace d'entreposage dans les enceintes portuaires. La création des ports secs peut être une solution à cette congestion, ses derniers constituent notre objet d'étude.

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

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

Mots clé

La conteneurisation

Le port sec

ZLEP TIXTER

Summary

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

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

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

Keywords

Containerization

The dry port

ZLEP TIXTER