

Ministère de l'Enseignement Supérieur
et de la Recherche Scientifique

Université Amar Télidji Laghouat

*Faculté des sciences économiques, du
commerce et sciences de gestion*

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة عمار ثليجي الاغواط

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

THESE DE DOCTORAT EN SCIENCES DE GESTION

La gestion portuaire et son impact sur l'économie nationale

Présentée par : Mr. BELACEL Amar

sous la direction du : Dr Kouider AYACHE

Devant le jury composé de :

Dr Mohamed FARHI	Professeur	Université Laghouat	président
Dr Kouider AYACHE	Professeur	Université Laghouat	Encadreur
Dr Ahmida FERHAT	Maître de conférences « A »	Université Laghouat	Examineur
Dr Rabah KARA	Maître de Conférences « A »	Université Tizi ousou	Examineur
Dr Abdenmour DAHAK	Maître de Conférences « A »	Université Tizi ousou	Examineur
Dr Slimane MERZOUG	Maître de conférences « A »	Université Bejaïa	Examineur

Année universitaire 2020/2021

Ministère de l'Enseignement Supérieur
et de la Recherche Scientifique

Université Amar Téïdji Laghouat

*Faculté des sciences économiques, du
commerce et sciences de gestion*

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة عمار ثليجي الاغواط

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

THESE DE DOCTORAT EN SCIENCES DE GESTION

La gestion portuaire et son impact sur l'économie nationale

Présentée par : Mr. BELACEL Amar

sous la direction du : Dr Kouider AYACHE

Devant le jury composé de :

Dr Mohamed FARHI	Professeur	Université Laghouat	président
Dr Kouider AYACHE	Professeur	Université Laghouat	Encadreur
Dr Ahmida FERHAT	Maître de conférences « A »	Université Laghouat	Examineur
Dr Rabah KARA	Maître de Conférences « A »	Université Tizi ousou	Examineur
Dr Abdenmour DAHAK	Maître de Conférences « A »	Université Tizi ousou	Examineur
Dr Slimane MERZOUG	Maître de Conférences « A »	Université Bejaïa	Examineur



DEDICACES

✓ *A mes parents, surtout à mon défunt père*

✓ *A ma femme*

✓ *A mes fils Younes et samy*

✓ *A ma fille Serine*

✓ *A tous mes amis et proches*

Je dédie ce travail

Remerciements

Je remercie en premier, le bon Dieu qui ma permit d'accomplir ce modeste travail ;

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude et mes remerciements les plus sincères à mon encadreur, Dr AYACHE, professeur à l'Université de Laghouat, faculté sciences économiques, commerciales et sciences de gestion, pour la confiance qu'il m'a toujours témoignée. J'ai tout particulièrement apprécié ses encouragements et ses conseils ;

Je remercie tout particulièrement l'ensemble des membres de jury ;

Je tiens également à remercier monsieur Belacel Ammar PHD, Université Amar Téliidji Laghouat, Département des sciences mathématiques, pour sa contribution dans mon travail ;

J'adresse également toute ma gratitude à l'ensemble du corps enseignants et administratif de la faculté des sciences économiques, commerciales et sciences de gestion de l'Université Amar télidji de Laghouat.

ملخص

يشهد اليوم ، الاقتصاد العالمي توسعا كبيرا، مع الاتجاه نحو عولمة التجارة، لا سيما في ظل النظام العالمي الجديد و يتجلى هذا الاخير من خلال تطور النقل البحري ، الذي يعتبر نشاطا حيويا ذو اهمية كبيرة .
زد على ذلك ان هذه التعديلات المتعددة التي طرأت على النقل البحري هي التي دفعت بالموانئ للاستثمار في التقنيات الجديدة بهدف تكييفها مع المتطلبات التكنولوجية الحالية التي تفرضها تكنولوجيا السفن و التغليف البضائع.
تعتمد الجزائر بشكل كبير في تبادلاتها مع الخارج على الملاحة البحرية و التي تمثل 95 % من علاقاتها التجارية ،الا انها لم تستطع الافلات من ظاهرة مواكبة العصرنة. تظهر الاحصائيات بوضوح القيود و العراقيل التي تواجه اقتصادنا، ويعود ذلك للنقائص المسجلة في طريقة ادارة و تسيير موانئنا مما ينتج عن ذلك عواقب على القدرة الشرائية للمواطنين الجزائريين و البنك المركزي. في هذا السياق، قدمت هذا العمل المتواضع، للتعريف بالاثار الناجمة عن ادارة و تسيير الموانئ على الاقتصاد الوطني و ذلك بالاعتماد على الميناء كاهم حلقة في النقل البحري.
الكلمات المفتاحية : ادارة و تسيير الموانئ - النقل البحري- قانون الميناء - الاقتصاد الوطني.

Summary

Today, the world economy is experiencing its full expansion with a trend towards the globalization of trade exchanges, especially under the reign of the new world order. This latter is manifesting by the development of maritime transport which is a vital activity in full swing.
In fact, the multiple modifications of maritime transport have led the ports to invest in new techniques in order to adapt them to the existing technological demands imposed by ship technology and the method of packaging goods.
Algeria is highly dependent for its external seaway exchanges which represent 95% of the commercial relations. It couldn't escape the phenomenon of modernization.
the statistics clearly show the constraints which our economy undergoes following the delay registered in the method of managing our ports and especially the consequences of the purchasing power of the Algerian citizens and the central bank. In this context the objective of my work is to defend the impact of port management on the national economy based on the port as an important link in maritime transport.

Key_words: Port management, maritime transport, port regulation , national economy.

Résumé

Aujourd'hui, l'économie mondiale connaît sa pleine expansion, avec une tendance à la globalisation des échanges commerciaux, notamment sous le règne du nouvel ordre mondial, cette dernière, se manifeste par un développement du transport maritime, qui est une activité vitale, en plein essor.

D'ailleurs, les multiples modifications de transport maritime, ont conduit les ports à investir dans des techniques nouvelles, en vue de les adapter aux demandes technologiques existantes imposées par les technologies des navires et du mode de conditionnement des marchandises.

L'Algérie est fortement dépendante pour ses échanges extérieurs de voie maritime, ce qui représente 95 % des relations commerciales, elle n'a pas pu s'échapper au phénomène de la modernisation. les statistiques montrent clairement les contraintes que subit notre économie, suite au retard enregistré dans la méthode de gérer nos ports et surtout, les conséquences sur le pouvoir d'achat des citoyens algériens et la banque centrale. Dans ce contexte, l'objectif de mon travail est de définir l'impact de la gestion portuaire sur l'économie nationale en se basant sur le port comme maillon important dans le transport maritime

Mots-clés : gestion portuaire - transport maritime, - réglementation portuaire, - économie nationale.

TABLES DES MATIERES

Table des matières

Résumé	I
Table des matières	III
Liste des Acronymes et Abréviations	VII
Liste des tableaux	X
Liste des figures	XII
Introduction générale	01
Chapitre premier : Le cadre conceptuel de la gestion portuaire en Algérie	
1.1. La gestion du port algérien dans son espace organisationnel	14
1.1.1. La notion de port	14
1.1.2. Les éléments du complexe portuaire	16
1.1.3. Les intervenants dans les activités portuaires	17
1.1.4. Le statut et l'organisation des entreprises portuaires actuelles	21
1.2. La mutation de la gestion des ports algériens de l'indépendance à nos jours	25
1.2.1. Situation initiale : Le système mixte (1962)	25
1.2.2. Première étape : la centralisation par la création de l'Office national des ports (1971)	27
1.2.3. Deuxième étape : La restructuration de l'ONP en Entreprises portuaires (1982)	30
1.2.4. Troisième étape : la libéralisation des activités portuaires en 1998	32
1.2.5. Le développement des ports maritimes	35
1.3. La gestion du port face au développement des navires et au phénomène de la conteneurisation	37
1.3.1. Le développement du transport maritime	37
1.3.2. Le phénomène de la conteneurisation	42
1.3.3. Le rôle de transport maritime dans l'économie mondiale	46

1.4. La gestion du port Algérien et l'évolution du trafic maritime	50
1.4.1. Trafic portuaire mondial	51
1.4.2. Trafic portuaire en Algérie	52
1.4.3. Le séjour des navires à quai et l'attente en rade	56
1.4.4. Le port algérien et l'économie nationale	57
Chapitre deuxième: La gestion portuaire en Algérie face aux obstacles : Analyse des principales causes	
2.1 Causes techniques et physiques	64
2.1.1. Le séjour des navires	64
2.1.2. Rendement et utilisation des postes à quai	69
2.1.3. Problèmes liés au trafic	70
2.1.4. Problèmes liés aux transformations dans le transport maritime	73
2.1.5. Contraintes générales au niveau de l'infrastructure et des superstructures	77
2.2. Causes opérationnelles	82
2.2.1. Problèmes liés aux opérations portuaires	82
2.2.2. Problèmes au niveau de l'organisation et de l'exploitation portuaire	86
2.2.3. Problèmes liés aux éléments sociologiques	89
2.3. Causes juridiques	91
2.3.1. Le dualisme fonctionnel de l'autorité portuaire en Algérie	92
2.3.2. La nature de la responsabilité de l'autorité portuaire	99
2.3.3. La responsabilité civile de l'autorité portuaire	105
Chapitre troisième : impact de la gestion portuaire sur les entreprises maritimes	
3.1. Impact sur le transport Maritime : « Processus de Gestion »	111
3.1.1. Le Fret	112
3.1.2. Les mentions fondamentales d'un contrat de fret	121
3.1.3. Le calcul du fret	129
3.2. Impact sur les entreprises du transport maritime : armateurs	133
3.2.1. Impact sur la gestion du budget de navire	133
3.2.2. Évaluation des coûts supportés par l'armateur.	135

3.2.3. Impact de la gestion portuaire sur l’armateur en ligne régulière et Fret par voyage	138
3.2.4. Impact sur la rotation d’un navire et sur les coûts de passage portuaire	142
3.3. Impact sur l’entreprise portuaire elle-même	151
3.3.1. L’encombrement comme facteur déstabilisant sur la gestion portuaire	152
3.3.2. L’impact sur l’acheminement des marchandises	154
3.3.3. Impact sécuritaire	160
Chapitre quatrième : Nouvelle approche pour une gestion portuaire adaptée au développement de l’économie nationale	
4.1. Vers la formulation d'un modèle de gestion portuaire en Algérie et la ville : nouvelle vision.	169
4.1.1. Le port et la ville	170
4.1.2. La relation entre le port et la ville face aux stratégies économiques	174
4.1.3. Consolidation de l'influence port- ville	182
4. 2. Recommandations sur l’évaluation du rendement et de la productivité des ports	188
4.2.1. La rentabilité des ports	189
4.2.2. Le traitement douanier des marchandises	202
4.2.3. Nouvelle stratégie en matière de ressources humaines	207
4.3. Les plates-formes logistiques comme solution pour les congestions portuaire	210
4.3.1. La structure d’une plate-forme logistique	213
4.3.2. La structure organisationnelle d’une plate-forme logistique	219
4.3.3. Les zones d’activités logistiques	222
Conclusion générale	227
BIBLIOGRAPHIE	i

ANNEXES	vii
Annexe N° 01: Lexique maritime	vii
Annexe N° 02 : les redevances d'usage du domaine public portuaire	xi
Annexe N° 03: convention d'affrètement	xiv
Annexe N° 04: photos et figures	xvii

LISTE DES ACRONYMES ET ABREVIATIONS

Liste des Acronymes et Abréviations

Art.:	Article
AGI :	Autorisation Globale d'Importation
AIS :	Automatic Identification System / Système d'Identification Automatique
AISM :	Association internationale de signalisation maritime
BEA :	Banque Extérieure d'Algérie
BMS :	Bulletin Météo Spécial
COLREG:	Collision Régulation
CROSS:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
CMA :	Code Maritime Algérien
CNAN :	Compagnie Nationale Algérienne de Navigation
CNOSS:	Centre National Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
CNUCED :	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
CPA :	Crédit Populaire d'Algérie
DGPS:	Differential Global Positioning System
DST:	Dispositif de Séparation de Trafic
ECDIS :	Système de visualisation des cartes électroniques et d'information
EMSA:	European Maritime Safety Agency
EPAL :	Entreprise Portuaire ALger
EVP :	Equivalent Vingt Pieds/ Unité de mesure définissant une longueur normalisée de 20 pieds pour les conteneurs. (Un conteneur de 1 EVP mesure 6,058 m [20 pieds] de long, 2,438 m [8 pieds] de large et 2,591 m [9,5 pieds] de haut.)
GPS :	Global Positioning System /système de positionnement par satellites
HF:	High frequency
IACS:	International Association of Classification Societies
IMDG:	International Maritime Dangerous Goods
L.R.S:	Lloyd's Register of Shipping
LSM:	Lloyd's Ship Manager
LL66 :	Load lines 66 (convention sur les lignes de charge)
MARPOL:	Maritime Pollution « convention internationale de 1973, pour la Prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole de 1978 »
MDA :	Million dinar algérien
N° :	Numéro
RCC :	Centre de coordination du sauvetage
RDE :	Règlement Douanier Économique
OAIC :	Office Algérien Interprofessionnel des Céréales
OHI :	Organisation hydrographique internationale
OMM :	Organisation mondiale de la météorologie
OIT :	Organisation internationale du travail
OMI :	Organisation Maritime Internationale / IMO : International Marine Organization
ONP :	Office National des Ports

SAR :	Search and Rescue « Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime »
SERPORT:	Groupe Services Portuaires-Société Par Action
SHA:	Service Hydrographique Algérien ou
SHFN :	Service Hydrographique des forces navales
SHOM:	Service Hydrographique et Océanographique de la Marine
SMDSM:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
SNSM:	Société Nationale de Sauvetage en Mer
SOGEPORT:	Société de Gestion des Participations de l'Etat Ports
SOLAS:	Safety Of Life At Sea / Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée le 1 ^{er} novembre 1974 et entrée en vigueur le 25 mai 1980 (amendée à de nombreuses reprises depuis).
SONAMA :	SOciété NAtionale de Manutention
TGB :	Tonneau de Jauge Brute « la capacité de transport d'un navire de commerce évaluée par son volume intérieur, (le tonneau est équivalent à 2,83 m3) »
TPL :	Tonnes de Port en Lourd « Le port en lourd est aussi un outil servant à classer les navires marchands »
JO:	Journal Officiel de la République Algérienne
IDBE :	Impression Directe à Bande Etroite
UMTS :	Universal Mobile Télécommunication System
UIT :	Union internationale de télécommunication
USD	United States Dollar
VDL :	Liaison de données VHF
VHF:	Very High Frequency. Désigne la transmission de données numériques ou Phoniques en ondes métriques
VTMIS :	Vessel Traffic Management and Information Services (navigation maritime)
VTS :	Vissel Traffic System / Système de surveillance du trafic

LISTE DES TABLEAUX

Liste des tableaux	
Tableau N° 01 : Trafic marchandise à l'entrée.	54
Tableau N° 02 : Trafic marchandise à la sortie	54
Tableau N° 3 : séjours des navires en rade	66
Tableau N° 4 : séjours des navires à quai	68
Tableau N° 5 : Les attributions de l'entreprise portuaire	93
Tableau N° 6 : Les responsabilités des parties dans les contrats d'affrètement	118
Tableau N° 7 : Les relations entre fréteur et affréteur suivant le type d'affrètement	119
Tableau N° 8 : trafic des marchandises à la sortie	123
Tableau N° 9 : repartitions des couts supportés par l'armateur	136
Tableau N° 10 : surcoût d'un navire	147
Tableau N° 11 : Le rapport paradoxal entre la production et la productivité dans un contexte portuaire	198
Tableau N° 12 : Occupation des postes à quai	200
Tableau N° 13 : Les services fournis au sein de la plate-forme logistique	220

LISTE DES FIGURES

Liste des figures	
Figure N° 01 : Les services portuaires rendus aux navires	20
Figure N° 02: les services portuaires rendus aux marchandises	21
Figure N° 03 : Évolution spatiale des villes portuaires	35
Figure N° 04 : Les principaux ports algériens	53
Figure N° 05 : Trafic par mode de conditionnement	55
Figure N° 06: Évolution du transport maritime mondial (marchandises) de 1950 à 2020	111
Figure N° 07: Aspect du commerce maritime	115
Figure N° 08 : Trafic des marchandises à l'entrée par l'ensemble des ports algériens	123
Figure N° 09 : Rotation d'un navire au tramp	139
Figure N° 10: Schéma explicatif d'une rotation en ligne régulière	143
Figure N° 11: Facteurs clés du succès d'un port	168
Figure N° 12 : Éléments fondamentaux d'une nouvelle orientation stratégique	176
Figure N° 13: Les principaux éléments de la stratégie appliquée par une autorité portuaire standard	178
Figure N° 14: Le port en tant que centre logistique	184

Figure N° 15 : Décomposition du temps total passé par le navire à quai	191
Figure N° 16 : Relation entre l'occupation des postes et le délai d'attente des navires « cas de deux postes d'accostage »	193
Figure N° 17 : Relation entre l'occupation des postes et le délai d'attente des navires « cas de dix postes d'accostage »	193
Figure N° 18 : effet d'une réduction de la durée de chargement / déchargement sur le temps de rotation	194
Figure N° 19 : L'évolution d'une façade à travers la conteneurisation	217

La technologie des transports maritimes connaît, ces dernières années, un rythme de plus en plus rapide, de profonds changements, que ce soit sur le plan managérial ou sur le plan logistique, qui influent tant sur sa conception générale que sur divers secteurs spécifiques. De même, la maîtrise de la navigation maritime a permis de rendre les voyages entrepris plus sûrs et les distances parcourues plus longues ; ce qui a facilité la conquête de toutes les mers du globe.

Des pays non loin de l'Algérie, tels que l'Espagne, le Portugal, les Pays-Bas, la France et la Grande Bretagne ont acquis une stature internationale et un pouvoir économique dépassant de loin ceux auxquels ils auraient pu prétendre s'ils n'avaient pas de débouchés maritimes.

Les échanges se sont développés dans le monde entier et des ports ont été aménagés de manière à répondre aux besoins du commerce international. Le développement des ports a toujours été intimement lié à celui du navire et du commerce. À mesure que la taille des navires augmentait et que le trafic croissait, le besoin d'avoir des ports mieux abrités, plus vastes et mieux équipés se faisait sentir.

Dans le développement de l'industrie du transport maritime, les ports ont souvent suivi le mouvement des changements. Ce sont les multiples modifications du transport maritime qui ont conduit les ports à investir dans de nouvelles techniques, en vue de s'adapter aux demandes technologiques imposées par les technologies des navires et du mode de conditionnement des marchandises. Ceci s'est fait dans les dernières décennies à travers l'aménagement et la récupération des surfaces et des plans d'eau.

Selon le secrétaire général de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), les transports maritimes internationaux assurent environ 80 % du commerce mondial entre les peuples et communautés de la planète. Ils constituent le moyen de transport international le plus efficace et le plus rentable pour la plupart des marchandises, qui sont ainsi acheminées de manière fiable et peu onéreuse, ce qui facilite le commerce et aide à créer la prospérité parmi les nations et les peuples¹, dans ce cadre, le port maritime est, soit un point de départ et d'arrivée du transport, soit un endroit de transbordement des marchandises. Donc, le port constitue un maillon fort dans la chaîne du transport. Il joue un rôle capital dans la promotion du commerce international et de l'économie

¹ <https://www.imo.org/fr/About/Pages/Default.aspx>, consulté le 10/05/2020.

nationale en suscitant des activités commerciales et industrielles qui appuient directement le progrès économique du pays.

L'avènement du phénomène de la conteneurisation a bouleversé les échanges internationaux en utilisant les conteneurs comme unité de transport de manipulations efficaces et rapides. Ils ont affiché une croissance de 6,4 % en 2017 au niveau mondial, soit la plus élevée depuis 2011. Ils s'établissaient à 148 millions d'EVP², alors qu'à la même année, la flotte mondiale du commerce a atteint 10,7 milliards de tonne, de même, le trafic de vracs secs a augmenté de 4,0 %, contre 1,7 % en 2016. Alors que, les expéditions de pétrole brut ont baissé de 2,4 %, contre 4 % en 2016, tandis que les produits pétroliers raffinés et le gaz ont enregistré une croissance estimée à 3,9 %³.

Cette transformation a obligé les ports à se préparer pour affronter les changements dus à la croissance spectaculaire du transport des marchandises conteneurisées ainsi qu'au développement du transport multimodal⁴. Ils doivent, désormais, disposer d'autres critères tels que des eaux profondes, un énorme équipement en perpétuelle évolution et de liaison rapide et correctement dimensionnée.

En effet, les ports du monde entier ont dû s'adapter à ce nouveau mode de transport qui concerne aussi bien le transport maritime par la construction des installations spécialisées qui sont les terminaux à conteneurs, que routier et ferroviaire.

Le port est devenu un véritable pôle économique, il a subi des changements qui obéissent à la règle de l'indissociabilité entre la marchandise, le navire et le port. Ce lien est soumis au changement subi par les progrès techniques. En effet, le navire suit la marchandise et le port suit le navire.

Sur un plan plus large, quand le transport maritime croît, le rôle du port deviendra de plus en plus important. Une gestion portuaire rationalisée permettra de faciliter le transfert de la marchandise rapidement et aussi efficacement que possible, et une gestion active participera à l'amélioration du rendement portuaire et contribuera, par conséquence, à réduire les coûts de la chaîne de transport.

² Etude sur les transports maritime. UNCTAD. 2018. P.29.

³ Etude sur les transports maritime. UNCTAD. 2018. P 17.

⁴ Le transport multimodal, ou transport intermodal, ou transport combiné, consiste à assurer un transport en empruntant successivement différents modes de transport. Il concerne surtout les marchandises. Le terme intermodal s'applique dans la mesure où une logistique unifiée s'applique tout au long du transport, quel que soit le mode, à la fois pour limiter les manutentions et réaliser le suivi. En effet, on peut trouver sur le site de la Commission Économique des Nations unies pour l'Europe 1un document qui liste les définitions qui servent aux travaux des trois organisations intergouvernementales qui ont établi cette compilation : Union Européenne (U.E.), Conférence Européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.), et Commission Économique des Nations unies pour l'Europe (C.E.E.-O.N.U.).

L'Algérie est fortement dépendante pour ses échanges extérieurs de voie maritime, ce qui représente 95⁵ % des relations commerciales entretenues avec le reste du monde, et elle n'a pas échappé au phénomène de la conteneurisation.

Le nombre des conteneurs qui transitent par les ports algériens n'a cessé d'augmenter ces dernières années. D'ailleurs, dans de nombreux autres ports de la région, il a été multiplié par sept, selon les responsables du domaine de la gestion portuaire. Ainsi, le total des marchandises enregistrées par l'Algérie en 2016 est de 128 987 802 de tonnes et 20 606 navires, alors qu'en 1981, le total des marchandises enregistrées était de l'ordre de 61 732 126 de tonnes et 18 497⁶ navires, soit une variation de plus de 108,9% pour les marchandises et de plus de 11,4% pour les navires. Le port d'Arzew, par exemple, a assuré à lui seul plus de 35,2% du trafic global des marchandises qui était de l'ordre de 120 355 207 tonnes en 2016, suivi du port de Skikda avec 21,2 % et les ports de Bejaïa et d'Alger avec 15,6 % et 12,6 % successivement. Ce dernier, à lui seul, il a traité 830 869 EVP, l'équivalent de 4 873 095 tonnes et 4 302 navires. Cependant, il reste exploité en dessous de son rendement maximal de traitement des conteneurs à cause des contraintes au niveau de la gestion des ports.

Problématique de la recherche

De par l'importance de l'état dans lequel se trouve, aujourd'hui, le terminal à conteneurs du port d'Alger, des retards dans la livraison des marchandises conteneurisées, des surcoûts pour les importateurs sont engendrés. En effet, beaucoup d'opérateurs se plaignent de la gestion, de la lenteur excessive qui entrave le bon déroulement des opérations de chargement et de déchargement des marchandises. Une faible évolution du coût de passage par le port entraîne des effets multiplicateurs tout au long de la chaîne de transport et par conséquent sur l'économie nationale, plus particulièrement sur l'alimentation des entreprises nationales par les matières premières. Il est donc fondamental de se focaliser en priorité sur la manière à assurer les meilleures conditions de passage des marchandises en ce qui concerne le coût des prestations portuaires.

Selon le bilan des activités portuaires⁷ de 2017, l'Algérie a enregistré une régression de 6% par rapport à l'exercice de 2016 dans le trafic global, soit l'équivalent de 7,6 MT et de -14% dans le général cargo, de même pour le chiffre d'affaires avec -3% et -4% dans la valeur ajoutée. Enfin un résultat net de -2% soit 15,1 MDA 2017 et 17,4 MDA en 2016.

⁵ M'hamed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet, « Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? », Méditerranée, (Méditerranée: Revue géographique des pays méditerranéens, ISSN 0025-8296, N° 116, 2011, P. 85-93

⁶ Statistiques, Ministère des transports et des travaux publics « trafic tous ports confondus » année 2017.

⁷ Rapport annuel, « Bilan des activités de filial du groupe SERPORT-SPA », direction générale, au 31 décembre 2017.

Dans ce contexte, et suite aux décisions des responsables du transport maritime que ce soit au niveau central ou local, le coût d'un conteneur transporté entre le port de Marseille et le port d'Alger est de l'ordre de 1500 USD⁸, alors que le transport de ce même conteneur à destination du port de New York est de 325 USD, sachant que la distance entre Marseille et New York est d'environ 7000 km, soit dix fois la distance entre Marseille et Alger. De plus, l'économie nationale perd annuellement des sommes très importantes. À titre de rappel, en 2009, l'Algérie avait payé à ses partenaires étrangers 750 millions de dollars⁹ sous forme de remboursements des coûts supplémentaires « surestaries » sur les navires qui séjournent entre 10 et 16 jours (concernant les navires transportant des conteneurs) au niveau des ports algériens, ce qui génère des coûts supplémentaires d'environ 8 milliards d'USD entre 2000 et 2010.

Aujourd'hui, les surestaries sont évaluées entre 17 USD et 22 USD /jour, uniquement pour les conteneurs, selon les compagnies maritimes¹⁰, sachant bien qu'en général, le montant des retards ou des surestaries s'évalue entre 10.000 USD et 40.000 USD / navire / jour. Un navire qui transporte des céréales par exemple s'acquitte de 20.000 USD/Jour, cette somme pouvant aller jusqu'à 40.000 USD/Jour pour les navires de plus 30.000 Tonnes¹¹. Cela se fait souvent, aux céréaliers étatiques de l'OAIC, des surestaries très importantes qui se répercutent sur le client final, rendant leurs produits peu compétitifs et pénalisant les consommateurs.

Les conséquences de cette problématique sont multiples : augmentation des coûts de fret et de transport maritime et donc augmentation des prix des produits, pertes pour certains importateurs de denrées périssables, dégradation des pouvoirs d'achat pour le citoyen algérien, fragilisation de l'économie et du commerce national et enfin une mauvaise image de l'Algérie devant les partenaires étrangers.

⁸ M. Philippe Borel, vice-président du CMA CGM-Services Nord-Afrique ; <https://www.liberte-algerie.com/actualite/port-dalger-cest-lasphyxie-82679/pprint/1>

⁹ ALGERIE 360°, revue électronique, <https://www.algerie360.com/lalgerie-paie-750-millions-deuros-de-surestaries-chaque-annee/>

¹⁰ Service fret, Direction commerciale, compagnies, CNAN MED et CEVILTAL.

¹¹ Mr BOUSHAKI, Directeur de la Marine Marchande et des Ports. Ministère des Transports et des Travaux Publics.

La question principale, qu'on se pose dans cette thèse est :

Comme le port algérien est géré ? Et comment ce dernier peut impacter directement et / ou indirectement sur nos entreprises nationales, ainsi sur notre économie?

Pour pouvoir répondre à cette question, on doit préalablement l'éclater en plusieurs sous questions :

- 1°- Quelles sont les évolutions qu'a subies le port, depuis l'indépendance jusqu'aujourd'hui, en relation avec les différents changements politiques ?
- 2°- comment la gestion portuaire en Algérie peut influencer sur le transport maritime ?
- 3°- Quelle est la relation entre la gestion portuaire et la ville ?
- 4°-Quelles sont les causes exogènes et endogènes qui peuvent influencer sur la gestion portuaire en Algérie ?
- 5°- comment les autres intervenants dans les ports peuvent impacter sur la gestion portuaire ?
- 6°-Et enfin, comment le gouvernement peut aider à améliorer la rentabilité et développer nos ports .

Les hypothèses

Afin de répondre aux questions de notre problématique, nous avons énuméré quelques hypothèses que nous estimons proches de notre étude. L'hypothèse principale qui s'impose d'elle-même est sur la gestion dans nos ports, d'où le volet managérial, et le volet réglementaire qui ne sont pas claires. Le chevauchement des prérogatives des uns sur les autres des différents acteurs dans ce monde a donné l'impression que la gestion portuaire en Algérie est d'une autre époque, très lointaine. Ce qui suit, ce sont plusieurs autres suppositions à vérifier dans ce travail :

1- La principale caractéristique de l'organisation portuaire actuelle en place, est la gestion monopolistique de toutes les activités portuaires par une entreprise unique. En effet, le mandat des entreprises portuaires comporte des missions de puissance publique (exploitation et police portuaire), des activités de service public (pilotage, remorquage, lamanage) et des activités commerciales (manutention, acconage). Cette forme d'organisation favorise la bureaucratie, ralentie la productivité et surtout renforce le chevauchement des prérogatives entre l'autorité et entreprises portuaire, d'où la naissance des obstacles dans la gestion portuaire

2- La relation des ports avec leurs arrière-pays est étroitement liée aux moyens de communication. C'est à partir de ces derniers que se développent les échanges entre les foyers de peuplement et la façade littorale. La position géographique du port au centre-ville tel que les ports d'Alger, d'Annaba ou d'Oran, ne permettront pas le développement spécial de ces derniers, surtout en matière d'exploitation des espaces, sachant que la congestion des marchandises est l'un des problèmes de tous les gestionnaires de tous les port d'où l'élargissement de ces espaces vers l'arrière-pays. Dans ce contexte, l'hypothèse est formulée comme suite : développée ici dans le champ précis de la géographie des arrière-pays portuaires, est de réhabiliter une approche spatiale et mesurée permettant de (re)cadrer certaines logiques de la relation entre le port et son arrière-pays.

3- L'évolution technique dans le domaine du transport maritime a transformé radicalement les systèmes de manutention classique ; ceci a entraîné, dans plusieurs pays, des suppressions d'emplois et a créé de vives inquiétudes dans le monde de travail. Dans les pays industrialisés, le nouveau docker est devenu un travailleur instruit, qualifié et plus spécialisé. En plus, l'arrivée de nouvelles générations et de la technologie, notamment, remettent en cause la gestion et la gouvernance de nos entreprises portuaires. La dimension humaine est de plus en plus présente. Il apparaît que la séparation des tâches et la concentration des efforts sur l'optimisation des processus peuvent engendrer des impacts négatifs

4- En Algérie, le port est devenu le maillon le plus important dans la chaîne du transport

maritime, en matière des surcoûts des produits et des marchandises débarquées, à titre d'exemple le coût du transport d'un conteneur du Sénégal vers l'Algérie varie entre 700 et 800 USD¹² alors le transport du même conteneur, du même port (Sénégal) vers l'Espagne (juste à côté) est de 200 USD. Cette différence se traduit par les retards enregistrés dans les traitements des marchandises embaquées ou débarquées, en plus de l'attente des navires en rades, qui manifestent des surcoûts surtout pour les contrats par voyage, d'où notre hypothèse qui enveloppera la relation de la gestion des navires et des marchandises au sein de nos ports et les coûts du fret maritime.

L'intérêt et l'objectif du travail

L'intérêt porté à cette thématique se situe au cœur du débat sur la valeur du coût des produits importés. Donc, des objectifs scientifiques et pratiques, à savoir entre autres :

- D'abord, traiter cette problématique avec une autre approche, plus pratique et plus rationnelle ;

- D'enrichir la bibliothèque par des travaux traitant directement le monde maritime et particulièrement le monde portuaire qui est peu connu par les chercheurs et les étudiants algériens ;

- De renforcer les travaux déjà réalisés dans ce sens,

- D'évaluer le processus d'enchaînement des marchandises dans un monde fermé et inconnu par la plupart des usagers, qui est le monde portuaire, que ce soit en rade, avec la difficulté des mouvements des navires sous la casquette de l'autorité portuaire, ou à l'intérieur même du port, avec les difficultés de l'entreposage, le dédouanement et le transfert des marchandises sous la casquette de l'entreprise portuaire ;

- De définir le processus de transfert des marchandises entre les deux mondes (mer et terre) et de déterminer les indicateurs influents sur la valeur du coût du produit final ;

¹² Directeur commercial, compagnie du transport maritime algérienne, CNAN MED, 2018

-De définir les causes principales, que ce soit sur le plan technique, juridique ou organisationnel de la gestion et de l'exploitation portuaire en Algérie, ainsi que leurs impacts sur la valeur du coût du produit transporté et finalement sur l'économie nationale.

Plan de travail

Les statistiques données par le ministère des transports et des travaux publics, concernant le trafic des marchandises et des navires à l'échelle nationale sur l'ensemble des 14 ports de commerce et surtout le détail des mouvements et de la circulation des marchandise de chaque port, sans oublier le séjour des navires en rade ou à quai aux ports d'Algérie ; mettent bien en relief la problématique des difficultés en matière de gestion. Il ne suffit pas uniquement d'avoir des entreprises portuaires qui gèrent un monde un peu particulier ou d'être au diapason avec la réglementation internationale, pour qu'un État soit reconnu comme État qui assure réellement le bon fonctionnement de ces entreprises.

Le travail sera axé sur le développement du port algérien depuis l'indépendance jusqu'à nos jours, sur son environnement ainsi que sur sa gestion et sur son impact sur l'économie nationale, en identifiant tous les éléments influant sur la passerelle qui assure l'acheminement des produits et des marchandises entre les deux mondes, le monde maritime ; et le monde terrestre, que ce soit sur le plan managérial, juridique ou technique, sa position géographique avec son arrière ou avant pays, puisque le port est la source directe sur l'évaluation des coûts et surcoûts des produits que consomme le citoyen algérien. C'est en effet l'impact de l'évolution de la gestion portuaire depuis l'indépendance à nos jours.

Pour plus de précisions, l'impact sur l'économie nationale veut dire, l'impact sur les entreprises commerciales, sur les entreprises de productions, à travers les retards en matière d'acheminement des produits de première nécessité, tel que, les métiers premières.

Il sera nécessaire, dans un premier temps (chapitre 1) que nous identifions l'évolution chronologique du port algérien et le cadre conceptuel de la gestion portuaire en Algérie, avec l'ensemble des défis et des contraintes que connaît le décideur de l'époque pour mieux éclairer le lecteur sur l'encrage de notre problématique. Nous verrons également, que dans ce domaine, au sens plus large, plusieurs et diverses administrations sont présentes, chacune a sa spécificité, mais toutes œuvrent pour le même objectif : la bonne gestion portuaire.

Dans le deuxième chapitre, nous aborderons les principales causes liées à la mauvaise gestion du port algérien avec une analyse structurée montrant les blocages réels dans notre mécanisme et processus d'acheminement et le transfert de nos produits entre les deux mondes cités auparavant, que ce soit sur le plan technique ou les séjours des navires dans les rades et les ports; les contraintes générales liées à l'exploitation de l'infrastructure et des superstructures, les problèmes liés aux opérations portuaires ou juridique, tel que le chevauchement des pouvoirs entre le port comme entreprise économique et commerciale et le port comme autorité, « Dualisme Fonctionnel du Port »

Ensuite, dans le troisième chapitre, nous analyserons l'impact de la gestion portuaire sur l'économie nationale, plus particulièrement, par les entreprises nationales de transport maritime surtout en matière de gestion du budget du navire et l'évaluation des coûts supportés par l'armateur, sans oublier l'impact sur le processus lui-même du transport maritime surtout le fret et les surcoûts engendrés suite à de telles situations. Nous terminerons ce chapitre par l'impact sur le port lui-même, le paradoxe des effets de causalité.

Et enfin dans le quatrième chapitre, nous essaierons de proposer une nouvelle approche sur la gestion portuaire raisonnable, proche des autres pays développés, avec une vision transparente claire, sous les normes internationales mettant le port comme actif et participatif dans le développement global de l'économie, ainsi que la stratégie économique à mener dans ce secteur afin de remédier à notre problématique.

Les moyens utilisés dans la recherche :

Afin d'être efficace et plus pointu dans notre recherche, nous avons utilisé tous les moyens disponibles tels que les thèses, les publications, les études et les rapports d'enquêtes, que ce soit à l'échelle nationale ou internationale, sans oublier la recherche sur Internet ainsi que les données statistiques nationales et les informations données par des organismes nationaux concernés directement par notre problématique (ministère des transports et des travaux publics, Office national des statistiques, etc.) et toute personne physique ou morale (des rencontres directes avec les responsables des entreprises portuaires et les experts en la matière).

Méthodologie de travail

Suite à la spécificité du monde maritime, à notre connaissance, notre thème n'a pas été traité selon notre angle de vue et dans la conception que nous proposons. Néanmoins, il existe des recherches et des publications qui ont traité la question selon une autre approche, peu profonde, par des chercheurs en dehors du domaine d'où nous étions conscients des difficultés dont nous allons rencontrer lors de nos investigations de l'information et des données, considérées comme secret professionnel par les dirigeants. C'est pour cela, d'ailleurs que nous nous sommes trouvés obligés de rencontrer plusieurs responsables de différents niveaux, de consulter plusieurs rapports et recherches scientifiques ainsi que thèses et publications .

Pour élaborer cette thèse et afin de réaliser notre recherche, suivant les hypothèses proposées et les questions posées, nous allons utiliser une démarche méthodologique multiforme basée sur une approche inductive dans les parties où on a exploité des données et des chiffres de différents trafic de marchandises et des navires dans l'ensemble des ports algériens, et sur une approche descriptive et analytique sur l'ensemble des chapitres, afin de créer des passerelles entre les objectifs et les hypothèses,

Nous commencerons par une recherche longitudinale basée sur l'évolution historique de la gestion portuaire en Algérie depuis l'indépendance jusqu'à nos jours, et cela liées à tous les changements réglementaires qu'a connu notre pays et au transport maritime international. En s'appuyant sur un nombre de références de professionnels en management, en droit maritime et en transport maritime

A partir de cela, nous examinerons et nous analyserons l'ensemble des causes qui enveloppaient le monde de la gestion portuaire en Algérie, que ce soit, sur le plan managérial, juridique ou technique. De même, nous allons voir comment le port peut-il influencer d'une part sur les entreprises économiques algériennes et d'autre part sur le port lui-même.

Dans le deuxième chapitre nous avons choisi, une étude à la fois, qualitatives et quantitatives, dans le but est de comprendre ou d'expliquer le phénomène de la gestion portuaire en Algérie, suivant une méthode de recherche descriptive et qui se concentre sur des interprétations, des expériences et leur signification. Aussi, suite à des observations, afin de prouver ou de démontrer des faits en quantifiant notre problématique. Les résultats seront souvent exprimés sous forme de données chiffrées (statistiques) et d'enregistrement de tous les faits, d'où nous allons présenter un ensemble de données statistiques sur de la gestion portuaire en Algérie liées à tous les

changements réglementaires qu'a connu notre pays et au transport maritime international. En s'appuyant sur un nombre de références de professionnels en management, en droit maritime et en transport maritime.

Cet examen nous permettra de ressortir les défaillances qu'existent entre le port comme entreprise portuaire à caractère commercial et le port comme autorité d'où le dualisme fonctionnel du port algérien

Dans le chapitre trois, l'impact de la gestion portuaire est le cœur de notre travail. À ce niveau, nous allons accorder un intérêt particulier à l'impact du processus managérial portuaire sur l'économie. A ce titre, il définit le lien fort et direct entre le port et l'économie nationale car ce dernier peut influencer sur les entreprises nationales à travers les coûts très élevés du transport maritime, particulièrement le fret et les surestaries qui seront payées par l'Etat algérien suite aux défaillances dans la gestion de nos ports. Quoique cette dernière impactera directement sur le rendement du port lui-même, étant donné la présence de plusieurs acteurs dans la prise de décision portuaire.

Dans le chapitre quatre, nous terminerons ce travail par une nouvelle approche sur la gestion portuaire en Algérie en introduisant de nouvelles dimensions ; telles que la relation port et ville, un rapprochement du port avec son hinterland et une autre dimension, celle de mettre en place des plates-formes logistiques, afin de désengorger les ports que ce soit pour les navires ou les marchandises, en accentuant sur la réduction du temps et augmenter le rendement

En résumé, nous allons suivre une méthodologie de travail inductive, Il s'agit de la méthode scientifique la plus courante, qui se caractérise par quatre étapes basiques : l'observation et l'enregistrement de tous les faits : l'analyse et la classification des faits ; la dérivation inductive d'une généralisation à partir des faits ; et la vérification. qui correspond bien à l'environnement de l'étude. Il s'agit de faire une recherche des données chiffrées obtenues à l'aide de modèles statistiques, de les regrouper et d'essayer d'identifier les causes de l'incompatibilité et non-conformité de nos ports avec ce qui se passe dans le reste des ports du monde. D'autre part, nous avons entrepris des entretiens avec les personnes concernées à différents niveaux (les marins, les manutentionnaires, les dockers et les responsables des entreprises portuaires et des compagnies maritimes).

Les difficultés

Lors de nos déplacements pour la cueillette des informations et des données, l'un des problèmes que nous avons rencontré est la difficulté d'obtenir des informations concernant le coût des marchandises transportées par les navires selon le type et la quantité de cette dernière. Selon les responsables du service commercial des compagnies des transports maritimes, cette information rentre dans le cadre du secret des transactions et du commerce maritime international. Une autre difficulté est la rareté d'études et de thèses qui concernent le traitement de cette thématique en Algérie.

Chapitre premier :

Le cadre conceptuel de la gestion portuaire en Algérie

Les ports et les transports par mer sont des activités vitales des sociétés humaines civilisées de tous les temps, d'autant plus vitales que les civilisations se développent davantage ; les flottes de commerce et les ports relèvent en fait, de l'analyse, comme un des éléments les plus indispensables de l'indépendance, de la prospérité et de la puissance des nations.

L'évolution de la gestion des ports a toujours été intimement liée à celle des navires et du commerce. À mesure que la taille des navires augmentait, le besoin d'avoir des ports mieux abrités, plus vastes et mieux équipés se fit plus pressant devant un trafic sans cesse croissant.

Dans ce chapitre, nous allons étudier la chronologie et l'évolution des ports maritimes, et les méthodes de gestions, depuis l'indépendance jusqu'à nos jours, ainsi que les aspects fondamentaux de l'organisation portuaire. En commençant par la définition de la notion du port, suivi directement par la composition du port et ses limites ainsi que les différents intervenants dans la gestion portuaire afin de comprendre l'architecture du fonctionnement d'un port.

1.1 . La gestion du port algérien dans son espace organisationnel

Il est primordial d'entamer ce chapitre par positionner le port, pour qu'on puisse suivre ce travail et cela à travers son identification ainsi que les éléments qui le composent.

1.1.1. La notion du port

Le mode de gestion des ports n'est pas uniforme d'un pays à un autre et dans un même pays, il peut coexister plusieurs régimes. En France par exemple, les ports sont classés par ceux qui relèvent de la compétence de l'État (ports autonomes), et ceux qui sont d'importance nationale (régions) et les ports d'importance régionale (départements et communes). Ce schéma est celui qui a été adopté en Algérie, au lendemain de l'indépendance, avant qu'il ne soit abandonné en 1971¹.

Il est difficile de décrire l'ensemble des régimes portuaires existant de par le monde, surtout en cette phase où l'on assiste à un important mouvement de réforme des régimes portuaires, caractérisé par une ouverture vers la privatisation, non seulement des activités portuaires commerciales, mais également des services publics. Certains pays vont jusqu'à autoriser l'utilisation privative aussi bien des ouvrages que des outillages portuaires. En raison de la

¹ Ordonnance n°71-29 du 13 mai 1971 portant création de l'Office National du Port (ONP), J.O n°41-71.

diversité, les ports sont classés d'une manière générale en trois catégories ; les ports à gestion étatisée, les ports à gestion décentralisée, les ports à gestion privatisée. Mais quel que soit le pays, c'est toujours l'Etat qui fixe en dernier ressort le régime d'exploitation des ports maritimes. Avant d'entamer notre travail, nous estimons important de donner la définition du port maritime.

-Par définition, un port² est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un grand lac ou sur un cours d'eau ou un fleuve et destiné à accueillir des bateaux et navires. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations, il est un lieu de séjour (sans citer le port sec).

Depuis l'antiquité, les ports ou havres de mer se sont constitués et se sont développés en grande majorité dans des abris naturels du rivage de la mer ou dans les estuaires qui les protègent des vents et des courants dominants, mais aussi de la convoitise des gens. Par la suite, l'homme a aménagé des ouvrages artificiels (terre-pleins gagnés sur la mer par des digues et des levées de terrain) pour mieux protéger le site portuaire et créer l'espace nécessaire à la réalisation et au développement de ses diverses activités.

-La définition la plus commune du port, reprise du dictionnaire Larousse est : « Un port est un abri naturel ou artificiel aménagé pour recevoir les navires, pour l'embarquement et le débarquement de leur chargement. Le port peut être de commerce, de transit, pétrolier, de pêche, de plaisance ou militaire. Il peut également être de mer ou fluvial ».³

Pour l'Etat côtier et les usagers du port, la définition exacte de ce dernier revêt un caractère fondamental, c'est en effet cette donnée légale qui va déterminer ; la destination du port, l'espace occupé par le domaine portuaire, les activités qui y sont autorisées, ainsi que la réglementation qui se rapporte à son exploitation et sa gestion. Partant de cette considération, on peut déduire qu'il existe, de par le monde, autant de définitions du port que de pays maritimes.

-La plus ancienne définition internationale du port est donnée par l'article 1 de la Convention de Genève de 1923 comme suit : « Sont considérés comme ports maritimes, les ports fréquentés par des navires de mer servant au commerce extérieur »⁴. À l'origine conçue pour affirmer le principe de libre accès dans les ports aux navires de commerce, les dispositions de cette convention ne s'appliquent ni aux ports militaires ni aux ports de pêche et de plaisance.

² Art. 888. Livre III : de l'exploitation portuaire / Titre I, principes généraux du Code Maritime Algérien

³ Larousse illustré 1998

⁴ Convention de Genève du 9 décembre 1923 portant statut du régime international des ports maritimes.

1.1.2. Les éléments du complexe portuaire

En Algérie, l'Ordonnance 76-80,⁵ portant code maritime algérien (CMA) ne traitant que des activités maritimes avait omis de définir les ports, par contre la loi 98-05⁶ du 25 juin 1998 modifiant et complétant ladite ordonnance en donnant une définition au port, corrige cette carence réglementaire par son article 888 qui stipule : « Le port est un point du rivage de la mer, aménagé et équipé pour recevoir, abriter des navires et assurer toutes les opérations de commerce maritime, de pêche et de plaisance » Le code maritime spécifie également la composition du port et ses limites.

La constitution des ports telle que définie par le code maritime algérien est composée:

D'infrastructures.

- Les plans d'eau et les ouvrages de protection (jetées, digues, brises lames)
- Les moles, les quais, les appontements le long desquels viennent accoster les navires

Des superstructures.

- Les installations d'embarquement et de débarquement des passagers
- Les bâtiments pour abriter les services administratifs et les services qui s'y rattachent.
- Les magasins et des entrepôts pour abriter et protéger les marchandises
- Les moyens de manutention pour procéder au chargement et au déchargement des navires
- Les terre-pleins pour l'entreposage et l'évolution des engins de transports terrestres
- Les ateliers des chantiers navals
- Les réseaux divers

Des dépendances maritimes et terrestres.

- Les zones de mouillage pour les navires en attente

⁵ Ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime (J.O n°29-1977)

⁶ Loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 portant code maritime (J.O n°47-1998)

- Les zones attenantes nécessaires à l'exploitation portuaire
- Les zones d'expansion du port

Les différents éléments du port forment le domaine public portuaire (DPP) dont la délimitation se fait par voie réglementaire.

Les pays européens, dans leur quête d'unicité, ont été amenés également à donner aux ports, une définition qui soit acceptée par l'ensemble de la communauté. La définition adoptée est ; “ Un port maritime est une surface de terrain et d'eau comportant des aménagements et des installations permettant principalement la réception des navires , de leurs marchandises, leurs déchargements et leurs chargements, le stockage, la réception et l'évacuation des marchandises par les moyens de transport terrestre et pouvant comporter également des activités d'entreprises liées aux transports maritimes”⁷.

Cette définition est beaucoup plus explicite que la précédente, car elle intègre les activités portuaires et les activités industrielles et d'entreprises qui peuvent se dérouler dans le port. En ce sens, elle est beaucoup plus intéressante, car elle replace le port dans sa dimension industrielle et commerciale.

1.1.3. Les intervenants dans les activités portuaires

Les intervenants (ou prestataires) dans la logistique de la zone portuaire sont nombreux, mais chacun à une mission bien déterminée à réaliser dans la chaîne du transit portuaire. La coordination des actions entre les différents intervenants est vitale pour la performance, la gestion et la sécurité du port dans lequel ils opèrent. Le cycle du transit portuaire étant ouvert, toute défaillance au niveau d'un intervenant va se répercuter sur l'ensemble des activités situées en aval, mais aussi en amont de la chaîne du transport.

C'est à l'Autorité Portuaire que revient la coordination de l'ensemble, mais pour cela il est nécessaire que toutes ses activités et le rôle de chaque intervenant soient encadrés par une réglementation qui délimite les responsabilités de chacun dans la chaîne des transports. Les différents intervenants peuvent être en première approximation répartis en quatre groupes, selon la position de leur intervention dans la chaîne du transit portuaire, (comme nous le montre la figure N° 01) nous aurons ainsi la :

⁷ Rapport annuel de l'Organisation européenne des ports maritimes–ESPO 2004.

1.1.2.1. Les clients du port

- *Les armateurs* ; qui équipent et exploitent des navires pour la navigation commerciale ;
- *Les chargeurs* ; sont les propriétaires des marchandises. Ils expédient une marchandise dans le cadre d'un transport maritime international.

1.1.2.2. Le service aux navires (schéma 1)

- *Les pilotes* ; qui conseillent le commandant dans ses manœuvres portuaires en lui fournissant toutes les informations nécessaires à la navigation aux abords et dans les quais ;
- *Les remorqueurs* ; qui facilitent les manœuvres portuaires par l'utilisation d'engins puissants pour la manœuvre et l'accostage des navires au port ;
- *Les lamaneurs* ; qui assurent l'arrimage et le déhalage et le largage des amarres ;
- *Les aconiers* ; qui assurent les transbordements et la reconnaissance des marchandises;
- *Les sociétés d'avitaillement et de soutage*; qui assurent aux navires, eaux et combustibles ;
- *Les entreprises de manutention* ; elles effectuent les opérations de chargement et de déchargement des marchandises à destination ou en provenance de la voie maritime, mais également la prise et la reprise des marchandises sur les terre-pleins et les magasins ;
- *Les consignataires* ; ou agents maritimes qui représentent dans le port les intérêts de l'armateur ou de l'affréteur ;
- *Les entreprises de récupération* des déchets du navire (résidus d'hydrocarbures entre autres) ;
- *Les chantiers* ; de construction et de réparation navales.

1.1.2.3. Le service aux marchandises.(figure N° :2)

- *Les mandataires* ; qui effectuent pour le compte d'un tiers, chargeur ou réceptionnaire, les formalités de douanes et les opérations nécessaires à l'exportation ou à l'importation des

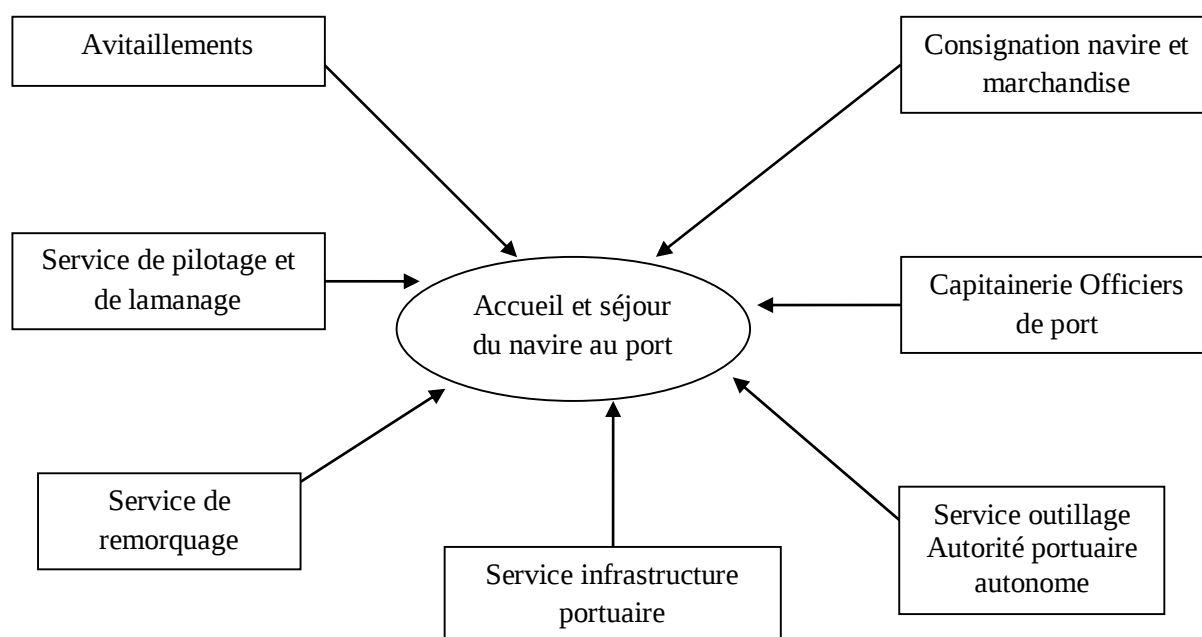
marchandises. Ce sont commissionnaires de transport, les transitaires, les consignataires de la marchandise et les commissionnaires en douane ;

- *Les sociétés de groupage*, dégroupage d'entreposage et de distribution ;
- *Les sociétés de contrôle* et d'analyse d'échantillon de surveillance ;
- *Les sociétés d'assurances* ;
- *Les banques* ;
- *Les experts* en tout genre (experts maritimes, avoués, huissiers, etc.).

1.1.2.4. Les services administratifs et techniques

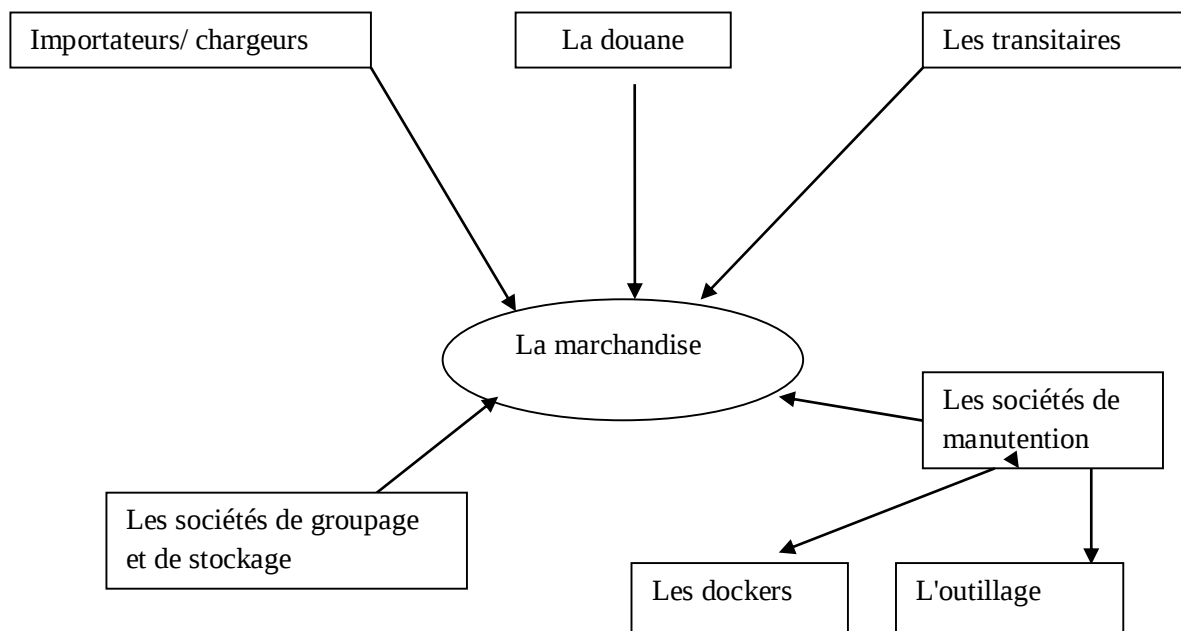
- *L'Autorité portuaire*, gestionnaire du port exerce de nombreuses missions; gestion des installations portuaires, accueil et prise en charge des navires, location ou exploitation directe des outillages et peut être également prestataire de service (manutention, magasin, gardiennage, etc.). Elle doit faire respecter les divers règlements de police et d'exploitation portuaire et assurer également la promotion des activités du port ;
- *Le service maritime ou des affaires maritimes* qui est responsable de la sécurité de la navigation dans le domaine portuaire et exerce les prérogatives de l'état côtier, de l'état du port et l'état du pavillon ;
- *Le service de police* de la sûreté nationale, qui exerce les prérogatives de l'état en ce qui concerne la protection des personnes et des biens ainsi que les prérogatives de police aux frontières ;
- *Les services de la protection civile* pour la lutte contre les incidents majeurs (incendie, pollution) ;
- *Les services techniques phares et balises* ; des mines qui sont chargées de la construction et du développement des aides à la navigation ;
- *Les acteurs du transport terrestre* ; ce sont les entreprises du transport terrestre, routier ou ferroviaire, qui assurent les prestations de cheminement terrestre des marchandises (activités dites de préacheminement et de postacheminement)

Figure N° 01 : Les services portuaires rendus aux navires



Source : préparé par l'étudiant

Figure N° 02: les services portuaires rendus aux marchandises



Source : préparé par l'étudiant

1.1.4. Le statut et l'organisation des entreprises portuaires actuelles

Les ports d'Algérie sont gérés par des entreprises publiques économiques, dénommées 'Entreprises portuaires'. Elles sont créées en 1982, à la suite de la dissolution de l'Office National des ports (ONP), de la Société nationale de manutention (SONAMA) et de la restructuration de la Compagnie nationale de navigation (CNAN). Ces entreprises détenaient respectivement l'exploitation des ports, la manutention et le remorquage.

À leur création en 1982, les Entreprises portuaires sont des entreprises socialistes à caractère économique régies par les dispositions de l'ordonnance n° 75-23⁸. Elles sont devenues en 1989, à la faveur d'une nouvelle restructuration des sociétés nationales, des entreprises publiques économiques à caractère industriel et commercial (EPIC) gérées par le holding public « Services ».

En 1998, suite à la création des sociétés à gestion participative (SGP), elles changent de statut pour devenir des sociétés par actions (SPA). Les actions de ces entreprises sont détenues en

⁸ Ordonnance n° 75-23 du 29 avril 1975 portant statut type des entreprises socialistes à caractère économique, J.O n° 38-1975, page 418.

totalité par la société à gestion participative des ports ‘SOGEPORT’ qui est chargée de la gestion des portefeuilles d’actions de toutes les entreprises portuaires d’Algérie. Il est à noter que le décret portant création des entreprises portuaires est demeuré le même, malgré les changements apportés à leur statut commercial

En 2016, la transformation juridique de l’ex Société de Gestion des Participations de l’Etat Ports « SGP SOGEPORTS-Spa » au Groupe Services Portuaires « SERPORT-Spa », il est chargé des missions statutaires suivantes Mettre en œuvre les plans de développement/les programmes de restructuration et de partenariat des EPE relevant de son portefeuille. Assurer les missions de suivi stratégique et de contrôle opérationnel des filiales. Exercer les prérogatives d’assemblées générales de ses filiales. Exercer les activités commerciales portuaires Exécuter les travaux d’entretien, d’aménagement et de renouvellement des superstructures et des installations portuaires.

1.1.3.1. Les missions des Entreprises Portuaires actuelles.

Les décrets portant création des entreprises portuaires étant semblables, les prérogatives des Entreprises portuaires seront décrites à partir du décret portant création de l’Entreprise portuaire d’Alger (EPAL)

Il se dégage de ce décret que l’entreprise portuaire est réputée commerçante dans ses relations avec les tiers. Elle est régie par la législation en vigueur ainsi que par les règles contenues dans le décret portant sa création (Art 1).

Elle est chargée dans le cadre du plan national de développement économique et social, et dans le but de participer à la promotion des échanges extérieurs du pays, notamment en favorisant le transit des personnes, des marchandises et des biens dans les meilleures conditions d’économie, de la gestion, de l’exploitation et du développement en ce qui la concerne des ports dont elle a la charge (Art 2). À ce titre, l’Entreprise Portuaire est chargée:

- De l’exploitation de l’outillage et des installations portuaires
- De l’exécution des travaux d’entretien, d’aménagement et de renouvellement de la superstructure portuaire
- De l’élaboration, en liaison avec les autres autorités concernées, de programmes de travaux d’entretien, d’aménagement et de création d’infrastructures portuaires

- De l'exercice du monopole des opérations d'aconage et de manutention portuaire
- De l'exercice du monopole des opérations de pilotage, de remorquage et de lamanage.

L'entreprise portuaire est également chargée de la police et de la sécurité portuaire dans les limites géographiques du domaine public portuaire, en matière de circulation et de stationnement, d'hygiène et de salubrité des voies publiques et des édifices, de la prévention des incendies, des constructions, de la navigation maritime et de la pollution. (Art 2)

1.1.3.2. Patrimoine de l'Entreprise portuaire.

Pour accomplir sa mission, l'entreprise est dotée, dans le cadre de la réglementation en vigueur; du patrimoine, des activités, des structures et des moyens détenus par l'Office National des Ports (ONP) et par la société nationale de manutention (SONAMA), de l'activité de remorquage, précédemment dévolue à la compagnie nationale de navigation (CNAN) et revenant à l'entreprise pour la réalisation de ses objectifs, ainsi que les personnels liés à la gestion et au fonctionnement de ceux-ci.

En outre, l'entreprise peut effectuer toutes les opérations commerciales, industrielles, mobilières, immobilières et financières, inhérentes à ses activités et de nature à favoriser son développement dans la limite de son objet et dans le cadre de la réglementation. (Art 3).

L'entreprise exerce les activités conformes à son objectif dans les limites géographiques du domaine public portuaire. Le patrimoine de l'entreprise était à l'époque de sa création, régi par les dispositions relatives au patrimoine des entreprises socialistes et fixé par arrêté conjoint du ministère chargé des transports maritimes et du ministère des Finances.

Malgré, l'existence des instruments de la réforme engagée en 1998, l'organisation portuaire actuelle est celle issue, de la dernière réforme qui a transféré la gestion des ports à dix (10) entreprises portuaires et créées à la même date lors de la dissolution de l'Office National des Ports.

La principale caractéristique à retenir de l'organisation en place, est la gestion monopolistique de toutes les activités portuaires par une entreprise unique. En effet, le mandat des entreprises portuaires comporte des missions de puissance publique (exploitation et police portuaire), des activités de service public (pilotage, remorquage, lamanage) et des activités

commerciales (manutention, acconage). Les seules activités exercées par le secteur privé sont aujourd'hui le relevage des marchandises dans le port et la consignation des navires et de la marchandise.

Cette situation paradoxale n'échappe pas à la tutelle si l'on se réfère à une déclaration d'un haut responsable du Ministère des Transports où il dit " que le statut actuel de l'entreprise portuaire dont la motivation est tout à fait légitimement celle de son propre intérêt n'a pas pu assurer efficacement l'exercice des attributs de puissance publique représentant l'intérêt général. La primauté est ainsi accordée aux activités commerciales au détriment des missions de service public⁹".

De même, le rattachement d'activités diverses, voire de métiers spécifiques (manutention, remorquage, pilotage) au sein de la même organisation, s'est avéré être à la fois un facteur d'amplification des lourdeurs propres aux entreprises publiques et un frein aux actions d'amélioration des performances de chacune des activités. Cette organisation permet en outre, d'opérer des subventions croisées entre activités déficitaires et activités bénéficiaires au détriment de la transparence et des coûts.

À cela, il faut ajouter les changements apparus dans la technologie des transports maritimes, la taille des navires, l'utilisation du conteneur, les nouvelles techniques de manutention, la gestion informatisée. Ainsi, les nouveaux critères de rationalisation du déplacement des navires ont imposé aux installations portuaires une mutation profonde de leur mode de gestion, de renouvellement de leur outillage et de l'adaptation des infrastructures et des superstructures.

Malgré une très nette amélioration du transit portuaire observée à partir des années 1995, il n'en demeure pas moins que les ports nationaux fonctionnent toujours comme des ports de première génération. Alimentée essentiellement par l'importation des marchandises diverses et la mono exportation des hydrocarbures, la fonction des ports algériens se limite à servir de lieu de transit entre deux modes de transport.

Dans ce contexte, et après avoir vu la définition et les intervenants dans la gestion portuaire, il est primordial d'étaler sur la mutation des ports en fonction du temps selon les trois étapes.

⁹ M. M'HAREB, ex directeur des ports. Ministère des transports, « la réorganisation du secteur portuaire algérien », revue portuaire, « port d'Alger » n° 47, 2002.P.4.

1.2. La mutation de la gestion des ports maritimes algériens

Après l'indépendance, lors des premiers plans de développement, la préoccupation majeure de l'État était de bâtir une assise industrielle, seule capable, pour les dirigeants de l'époque, de faire démarrer l'économie algérienne. La mission assignée aux ports était essentiellement de faire transiter le maximum de marchandises pour réaliser les projets retenus dans les plans de développement durable. Toute la chaîne de transport étant alors sans le monopole de l'État, les problèmes de coût, de délais, de sécurité et de développement portuaire (à l'exception des terminaux pétroliers et gaziers) viennent en second plan après le transit et l'enlèvement des marchandises.

La négligence du côté gestion et réglementation de l'activité portuaire s'est très tôt manifestée par des attentes prolongées des navires en rade, de longues escales à quai et un engorgement endémique des terre-pleins portuaires. Partant de ce constat, les pouvoirs publics ont été amenés à mettre en œuvre des réformes pour améliorer ou moderniser la gestion portuaire.

Le régime des ports algériens en place est le résultat d'une évolution des missions et de l'organisation opérationnelle du port et des activités portuaires. Depuis 1962, l'organisation portuaire a connu plusieurs restructurations en vue de son adaptation à l'évolution du contexte économique. On distingue quatre périodes: la période initiale (1962-1971), la période de centralisation (1971-1982), la période de décentralisation (1982 -1998) et la période de libéralisation actuelle (depuis 1998).

1.2.1. Situation initiale : Le système mixte (1962)

Au lendemain de l'indépendance de l'Algérie, les capacités portuaires étaient jugées suffisantes pour faire face au trafic existant et même celui prévisible à moyen terme. Le système portuaire a donc continué à être géré selon le schéma existant conforté en cela par la loi 62-157¹⁰. Cette loi avait reconduit dans tous les domaines, la législation en vigueur durant l'époque coloniale « sauf dispositions contraires à la souveraineté nationale, d'inspiration colonialiste ou discriminatoire ou portant atteinte à l'exercice normal des libertés démocratiques »

Cette loi avait donc pour effet de reconduire la législation maritime française en vigueur au 31 décembre 1962. L'organisation qui prévalait à l'époque, en ce qui concerne les ports, était celle de l'autonomie pour les trois grands ports d'Alger, d'Oran/Arzew et d'Annaba (ports d'intérêt

¹⁰ Loi n° 62-157 du 31 décembre 1962 tendant à la reconduction jusqu'à nouvel ordre de la législation en vigueur au 31 décembre 1962, J.O n°2-1963, page 18.

national) et le régime de la concession aux chambres de commerce locales pour les autres ports (ports d'intérêt régional)

1.2.1.1.- Les ports autonomes. (Oran, Arzew, Alger, Annaba)

Dans ce système, les ports autonomes, dont le statut type est contenu dans le décret 63-442¹¹, sont des établissements publics de l'État dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Ils disposaient de très larges attributions en matière d'exploitation, d'entretien et de développement de l'infrastructure. Ils avaient un rôle de garant des intérêts de l'État et disposaient de ce fait des prérogatives de puissance publique. Ils étaient chargés de :

- Gérer et développer le domaine public portuaire
- Établir les normes de sécurité et veiller à leur respect
- Conserver et préserver les infrastructures portuaires
- Veiller au bon ordre général et à l'hygiène sur l'étendue du domaine public portuaire
- Veiller à ce que les activités exercées par les différents opérateurs soient réalisées dans les règles de l'art et dans le respect de la concurrence, de la sécurité et de l'environnement.

Pour mener à bien ses missions, le port autonome avait les prérogatives de police portuaire et les prérogatives de l'inspection du travail portuaire.

Les ports autonomes étaient gérés par un conseil d'administration au sein duquel les intérêts privés étaient largement représentés (chambre de commerce, collectivités locales, syndicats, acconiers et opérateurs privés). Cet organe fut dissous par le décret 67-92 du 21 novembre 1967 et remplacé par une délégation administrative dont l'existence fut moins influente sur les décisions du directeur du port.

Créés par décret, ces établissements, dont la jurisprudence administrative a reconnu le caractère « mixte » exerçant à la fois des missions de service public et des activités industrielles et commerciales, tirent essentiellement leurs ressources de leurs usagers sous la forme de droit de port sur les navires et les marchandises, de taxes sur les passagers, de taxes d'usage des outillages portuaires et des produits domaniaux. En matière financière, ils étaient soumis aux règles de la comptabilité publique.

¹¹ Décret 63.442 du 9 novembre 1963 définissant le régime spécial des ports autonomes, J.O n° 87-1963, page 1225.

1.2.1.2.- Les autres ports

Les ports les plus importants étaient gérés commercialement par les chambres de commerce et de l'industrie localement compétentes alors que les autres étaient gérés par les structures locales de l'État.

Pour les ports relevant des chambres de commerce locales, les missions de services publics étaient gérées par les représentants de l'administration locale du Ministère des Travaux publics et des Transports, qui était chargé de la marine marchande à l'époque. Les activités commerciales étaient quant à elles exercées soit directement par la chambre de commerce, soit concédées à des particuliers, des entreprises publiques ou privées (manutention, remorquage) et des syndicats de corporation (pilotage, lamanage).

En ce qui concerne l'exercice des activités commerciales, deux régimes coexistaient; la concession d'outillage public, l'autorisation d'outillage privé avec obligation de service. Durant cette période, les dockers en charge de l'activité de manutention étaient engagés par le système de l'embauche journalière.

En 1967, une première modification du mode de gestion des ports est intervenue avec la création du Ministère des Transports. Le changement de tutelle entraîna quelques modifications dans les attributions des ports autonomes. Ceux-ci se virent amputés des fonctions de travaux et balisage maritime qui continuèrent à être assurées par le Ministère des Travaux publics. Parallèlement, l'acconage, la manutention, la consignation et le remorquage furent transférés sous le monopole de la Compagnie Nationale algérienne de Navigation (CNAN). Les conseils d'administration des ports autonomes furent dissous à la même époque et remplacés par des Délégations administratives.

1.2.2. Première étape : la centralisation par la création de l'Office national des ports (1971)

Cette phase est marquée par trois événements importants; la centralisation de la gestion des ports, la monopolisation des activités portuaire et la création du Code maritime algérien (CMA).

La mise en place des plans de développement, engagés à cette époque pour édifier l'industrie, va entraîner un changement dans la nature du trafic maritime national. Le port algérien, conçu dans un projet colonial pour faire transiter les produits agricoles vers la métropole, ne peut répondre aux nouveaux besoins constitués essentiellement de produits industriels. Aussi bien les

structures que les intervenants au niveau portuaire n'étaient pas préparés à cette évolution ; il s'ensuivit l'encombrement des ports, les attentes en rade et le prolongement des escales.

Cette situation poussa à la révision de l'organisation des ports et conduisit à regrouper les centres de décision au sein d'un unique organe qui prend en charge la gestion de tout le complexe portuaire algérien, ainsi fut créé l'Office National des Ports (ONP).

1.2.2.1. L'Office National des Ports (ONP)

Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), il est doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Cette réorganisation répondait également à la politique de nationalisation des activités économiques et industrielles et la création des grandes sociétés nationales (de caractère socialiste) qui sont autant de monopole sur les activités conformes à leur objet. C'est ainsi que parallèlement à l'exploitation des ports qui fut confié à l'ONP, les opérations de manutention furent regroupées au sein de la société nationale de manutention (SONAMA) et l'activité de remorquage confiée à la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN).

L'office national des ports, créé par ordonnance 71/29 du 13 mai 1971, était chargé de la gestion et de l'exploitation ainsi que du développement de l'ensemble des ports du pays. Il avait également en charge les activités de pilotage, de lamanage et de la police portuaire dans les limites des enceintes portuaires. Il regroupait autour de l'unité siège, 8 unités portuaires : Alger/Dellys, Annaba, Oran, Arzew, Skikda, Bejaia/Jijel, Mostaganem/Ténès, Ghazaouet/Béni-Saf. Les études, les travaux de réalisation des ouvrages portuaires ainsi que l'entretien des infrastructures et le balisage restaient à la charge des structures du Ministère des Travaux publics.

À sa création, l'Office National des Ports, reçoit l'ensemble des biens, droits et obligations de tous les ports d'Algérie et met fin au régime des ports autonomes d'Alger, d'Oran-Arzew et d'Annaba ainsi que celui de la concession des autres ports aux chambres de commerce. Cette réforme s'inscrivait dans le cadre de la restructuration du secteur économique national.

Elle s'est traduite, pour le secteur portuaire, par une concentration et un regroupement des principales missions et activités exercées jusque-là par différents opérateurs (publics et privés), au profit d'une seule entité. Celle-ci est devenue seule responsable de la gestion et de l'exploitation de l'ensemble des ports d'Algérie. Placé sous la tutelle du ministre des Transports, L'ONP se voit doté des missions de puissance publique et est chargé en outre des activités de service public : le pilotage, le lamanage et l'avitaillement en eau douce des navires.

La SONAMA et la Société nationale de transit et de magasins généraux (SONATMAG) avaient respectivement le monopole sur la manutention dans tous les ports d'Algérie et le transit et l'emmagasiner des marchandises transitant dans les ports. L'activité de remorquage est quant à elle confiée à la Compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN).

1.2.2.2. La Société Nationale de Manutention (SONAMA)

Jusqu'en 1969, la manutention des marchandises dans les ports était un domaine réservé presque exclusivement aux acconiers étrangers dans la mesure où la part de la CNAN était réduite en raison de ses faibles moyens. À cette date, le monopole de la manutention des marchandises fut confié à la CNAN¹².

Cette activité s'étant avérée trop lourde pour la CNAN, il fut décidé de transférer ce monopole à la SONAMA par ordonnance n°71/16 du 9 avril 1971. Cette société avait ainsi le monopole des activités de déchargement et chargement de navires, de gardiennage et de relevage des marchandises transitant par les ports à l'exception des hydrocarbures. Les huit (08) unités portuaires de la SONAMA étaient largement décentralisées sauf pour ce qui concerne les investissements qui restaient du ressort de la Direction générale. Dans la foulée des changements, la SONAMA opte pour la mensualisation des dockers en 1974¹³. Ces derniers perdent leur régime particulier et deviennent par cet acte des employés permanents de l'entreprise.

La création de ces monopoles d'État répondait aux soucis :

- a) D'uniformiser la gestion des activités portuaires pour faire face à l'apparition des premiers encombrements des ports. Ces encombrements sont apparus lors des importations massives de biens et d'équipements importés en masse dans le cadre des plans de développement initiés dès le début des années 70 ;
- b) D'intégration dans le secteur étatique des activités encore privatisées et parfois encore exercées par des étrangers (pilotage, remorquage, avitaillement, transit et acconage).

1.2.2.3. Le Code maritime algérien

Dans la même période, les autorités publiques ont promulgué, et ce pour la première fois, un code maritime. L'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime a paru au Journal Officiel de la République Algérienne Démocratique et Populaire du dimanche 10 avril 1977.

¹² Ordonnance n°69/50 du 17 juin 1969

¹³ Ordonnance n° 74-49 du 17 avril 1974 portant intégration et Permanisation des ouvriers du port.

L'avènement de ce Code maritime était en son temps « un événement, avec une année de retard sur les échéances prévues d'algérianisation de la législation¹⁴. Ce document le premier du genre venait à point nommé pour réglementer un secteur maritime par ailleurs en plein développement et classé prioritaire par les autorités de l'époque. Cette codification répondait à une nécessité évidente : l'économie algérienne dépendait de ses échanges avec l'extérieur et celles-ci s'effectuaient par voie maritime ».

Le code maritime de 1976 comprend deux livres qui traitent respectivement de la navigation maritime et des gens de mer (livre I) et de l'exploitation commerciale du navire (livre II). Ce premier code maritime ne parle que partiellement des ports. Les seuls points mentionnés réglementent le pilotage (art. 171 à 188), le remorquage (art.860 à 872) et la manutention portuaire (art.873 à 884). Dans ce code, il n'est fait aucune mention ni de l'exploitation ni de la sécurité portuaire, mais il a pris soin de reconduire par son article 886, la législation antérieure non contraire avec ses articles, ce qui suppose par-là que la législation portuaire est reconduite.

Cependant, la multiplication des monopoles et, donc, des centres de décision n'ont pas amené l'amélioration escomptée dans la gestion portuaire. L'ONP n'a pas assumé véritablement et entièrement la mission de coordination dont il avait la charge tant les responsabilités étaient diluées entre les différents opérateurs qui se prévalaient tous de la puissance publique. De cette réforme, on retiendra; l'effritement de l'autorité portuaire, la lourdeur de l'organisation et l'absence totale de concurrence qui a réduit à néant toute initiative d'amélioration ou de développement.

Pour pallier à cette carence, un comité permanent de programmation et de coordination portuaire a même été créé en 1975, mais ce dernier n'a jamais reçu une application concrète.

1.2.3. Deuxième étape : La restructuration de l'ONP en Entreprises portuaires (1982)

Cette période marque véritablement un tournant en ce qui concerne l'exploitation portuaire. Deux événements méritent qu'on s'y attarde :

- i) La décentralisation de la gestion portuaire par la création en 1982, de dix (10) Entreprises portuaires, pour gérer les ports de commerce
- ii) La révision en 1998, du Code maritime algérien qui intègre l'exploitation portuaire dans un troisième livre. Il consacre la séparation entre les activités publiques qui restent à l'État

¹⁴ Le code maritime est promulgué le 23/10/1976, mais avec effet rétroactif à la date du 5 juillet 1975 qui est la date fixée pour l'algérianisation de la législation algérienne.

et les activités commerciales dans les ports qui peuvent dorénavant être exercées par des privés. « *Cet événement vient entre la deuxième et la troisième réforme* ».

La restructuration des grandes Entreprises nationales, entamée au début des années 1980, n'épargne pas les entreprises portuaires existantes. À ce titre, par les décrets 82-280¹⁵ et 82-257¹⁶, l'ONP et la SONAMA sont dissoutes et l'ensemble des activités, biens, droits et obligations de leurs unités locales sont réparties sur huit (08) Entreprises portuaires (une pour chaque port) créés à cette fin par les décrets 82-283 à 290 promulgués dans le même J.O¹⁷, Il s'agit des Entreprises portuaires de Annaba, Bejaia, Mostaganem, Oran, Arzew/Bethioua et Ghazaouet, auxquelles viendront s'ajouter par la suite deux nouvelles entreprises; Jijel (Djen-Djen) en août 1984 et Ténès en juillet 1985. Par ailleurs, le législateur a également rattaché aux Entreprises portuaires les unités de remorquage relevant initialement de la Compagnie algérienne de navigation maritime (CNAN)¹⁸. Certaines de ces entreprises sont dites multi-unités dans la mesure où elles gèrent plus d'un port commercial.

L'Entreprise portuaire de 1982 était une entreprise socialiste à caractère économique, réputée commerçante dans ses relations avec les tiers. Juridiquement elle avait, mais sur un domaine plus restreint, les mêmes prérogatives de l'Office national des ports. Chaque entreprise portuaire était dirigée par un directeur général assisté par des organes propres aux entreprises économiques socialistes, comme prévu par la charte de la gestion socialiste des entreprises. En 1988, elles deviennent des EPIC et en 1998, elles passent au statut de SPA. Cette réforme qui est intervenue en 1982, visait la décentralisation de la gestion ainsi qu'une meilleure adéquation entre la taille de l'entreprise, son niveau d'intervention et sa compétence territoriale.

Le Ministère des Transports et des travaux publics assurait la coordination de tous les aspects liés aux investissements et de l'exploitation des ports par l'intermédiaire de la Direction des Ports. Les aspects relatifs aux travaux d'entretien, de développement et de création des infrastructures relevaient quant à elle du Ministère de Travaux publics.

¹⁵ Décret n°82-280 du 14 août 1982 portant dissolution de la société nationale de manutention (SONAMA) et transfert des activités, des structures, des moyens et des personnels, J.O n°33 -1982, page 1132.

¹⁶ Décret n°82-281 du 14 août 1982 portant dissolution de l'office national de ports (ONP) et transfert des activités, des structures, des moyens et des personnels, J.O n°33 -1982, page 1132.

¹⁷ Décrets n°82-283 à n°82-290 portant création de 08 entreprises portuaires, J.O n° 33-1982

¹⁸ Décret n°82-279 du 14 août 1982 portant réaménagement de la compagnie nationale algérienne de navigation CNAN, J.O n° 33-1982 page 1130

1.2.4. Troisième étape : la libéralisation des activités portuaires en 1998

Avec la fin des monopoles et l'affaiblissement du Modèle socialiste, il est apparu nécessaire au législateur algérien de revoir quelques dispositions du CMA afin de les mettre en harmonie avec la réalité économique du moment. La révision du Code maritime de 1998 va fondamentalement modifier le cadre réglementaire du secteur maritime et portuaire. Les modifications apportées sont l'aboutissement d'une évolution entamée au début des années 1990 à la faveur des réformes économiques engagées par le pays.

C'est ainsi que la Loi 98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'Ordonnance 76-80 du 23 octobre 1976 portant Code maritime a prévu un nouveau schéma organisationnel pour les ports. Ce dernier est basé sur la séparation entre les missions de service public et les activités commerciales qui sont dorénavant ouvertes à la concurrence et la création de trois (03) établissements publics régionaux (est, ouest et centre). Ces établissements dénommés «Autorités Portuaires » seront appelés à prendre en charge les missions de service public. En outre, il faut noter que l'État qui avait en charge la totalité des travaux d'entretien, d'aménagement et de développement des infrastructures portuaires verra sa charge réduite par la participation financière de ses autorités portuaires à ses investissements.

Le décret exécutif 99-199 du 18 août 1999 fixant le statut type de l'autorité portuaire stipule en particulier que celle-ci est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Placée sous la tutelle du Ministère des Transports, elle est régie par les règles applicables à l'administration dans ses rapports avec l'État et réputée commerçante dans ses relations avec les tiers. L'autorité portuaire a pour mission le développement, l'entretien, la gestion, l'exploitation, la préservation et la conservation du domaine public portuaire qui lui est affecté. Elle assure également, des actions d'animation et de coordination entre les différents intervenants dans l'activité portuaire ainsi que la promotion commerciale des ports dont elle a la charge.

L'exploitation du domaine public portuaire peut être vue sous deux angles selon la perspective juridique que l'on adopte;

- Soit le port est géré comme un outil stratégique au service du développement d'un ensemble économique inscrit dans le cadre d'une politique globale d'un pays, par une seule entité.
- Soit le port est géré comme une activité commerciale du type service. Dans ce cas, cela consiste à mettre à la disposition des tiers, des activités, des moyens, des espaces et des

outillages pour mener à bien le transit portuaire, dans ce cadre, il faut définir les limites des intervenant dans la gestion portuaire surtout le commercial.

La nouvelle approche de la gestion du domaine public portuaire national, adoptée en 1998, est venue répondre à la réalité économique d'aujourd'hui. Elle replace les ports dans la deuxième perspective, en partant du constat que l'activité portuaire, qui consiste à mettre à la disposition d'opérateurs économiques, directement ou indirectement et en contrepartie de redevances, des installations ou des outillages permettant à ces opérateurs d'exercer leur activité, répond à la définition d'une entreprise industrielle et commerciale. Cette dernière à essence, de dégager des bénéfices pour se développer et réduire les coûts pour être concurrentielle.

La révision du code maritime en 1998, et la création en 1999, de nouvelles entités dénommées 'Autorités Portuaires'', marquent un tournant dans la gestion portuaire. Elle a changé la configuration de la gestion des ports, en séparant les prérogatives de l'État et de l'autorité portuaire et en libéralisant l'exercice des activités commerciales.

Le choix de l'appellation 'autorité portuaire' qui trouve son origine dans le terme anglo-saxon de 'port authority' a été délibérément utilisé pour caractériser le statut spécifique de l'entité publique en charge du port. L'autorité, par opposition à l'administration portuaire, est définie comme :

- Une personne de droit public sans limitation de durée qui reçoit en jouissance le domaine public portuaire;
- Une entité capable d'ester en justice (poursuivre et être poursuivie en justice) ;
- Elle est dotée d'un budget propre qui permet d'identifier ses dépenses et ses recettes ;
- Elle perçoit les taxes et les redevances portuaires ;
- Elle est responsable du fonctionnement du domaine portuaire et des activités portuaires à l'exception de celles expressément dévolues à d'autres organismes;
- Il n'est pas exclu qu'elle puisse assurer d'autres tâches, autres que les missions de service public.

Par cette transformation, l'organisation portuaire algérienne passe du système de gestion du type 'port opérateur' où l'autorité portuaire doit en plus de se charger des investissements portuaires

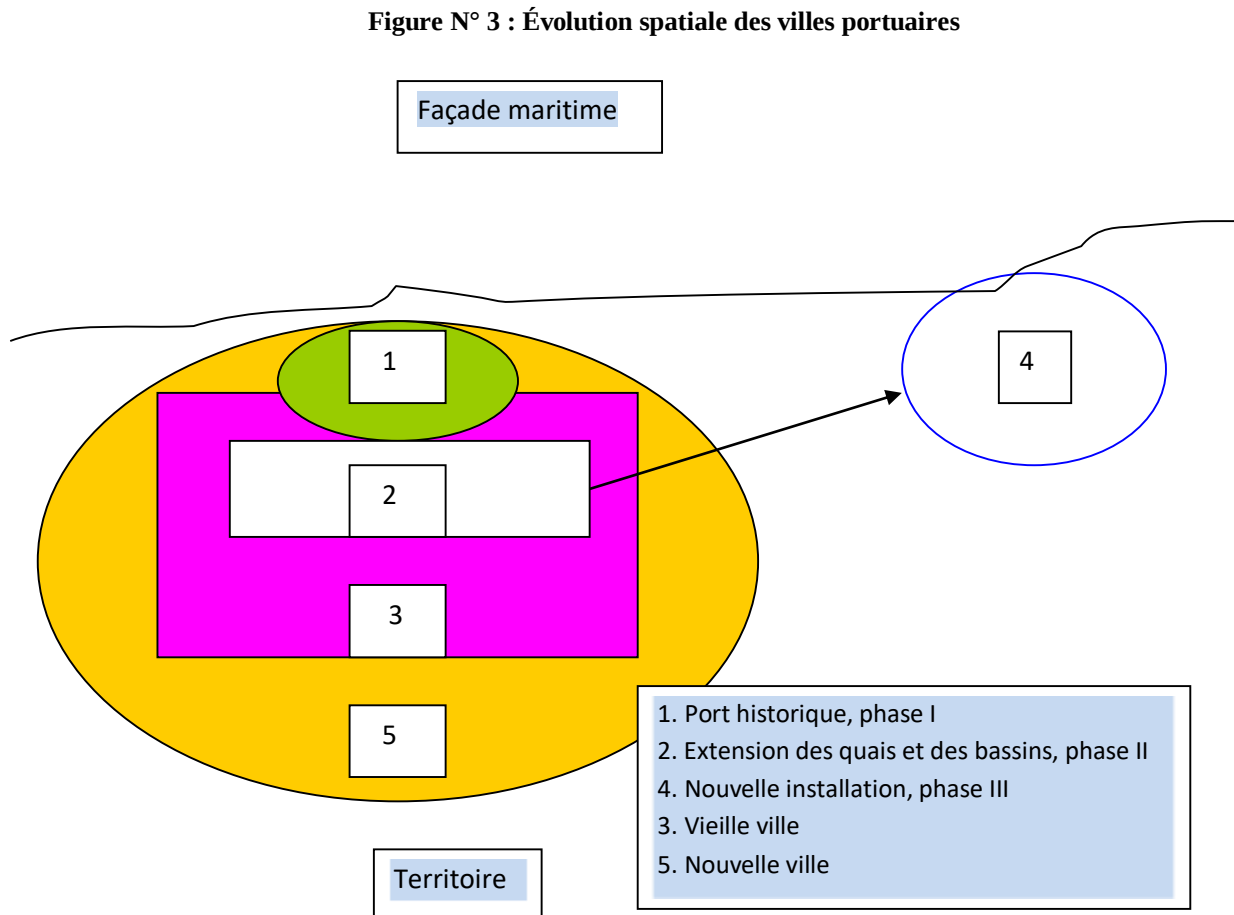
assurer leurs fonctionnements, à celui classique du type 'port outil où l'autorité portuaire met à la disposition des opérateurs dans le cadre de contrat de durée limitée, des équipements dont elle est propriétaire.¹⁹

Il se résulte différentes réformes portuaires engagées depuis 1962, que celles-ci n'ayant touché que le côté organisation des entreprises portuaires, n'était motivé que par le besoin d'augmenter la cadence du transit portuaire. Par contre, les autres motivations, comme le management, la préservation et le développement des infrastructures des ports maritimes passaient en seconde position. Durant cette période, qui perdure toujours d'ailleurs, les seules données sur l'activité portuaire sont le tonnage de marchandises, le nombre de navires entrant et sortant, le chiffre d'affaires global et les bénéfices distribués aux employés du port. Entre-temps, les infrastructures, les superstructures, les outillages vieillissaient par manque d'investissement.

¹⁹ M. Kamal HADDOUM, « le nouveau code maritime algérien », annuaire de droit maritime, CDMO, Ed Pédone, 1999.

1.2.5. Le développement des ports maritimes

Au cours des siècles, la mutation des ports s'est faite globalement en trois phases que l'on peut représenter schématiquement dans la figure N° 3, ci-dessous.



Source : <https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/fr/page-222.html>

Jadis, le port traditionnel et la ville qui l'abritait, ne faisaient qu'un et étaient tous les deux tournés vers la valorisation et la production du commerce maritime. Par la suite et dans le but de protéger les marchandises et les négociants, des espaces portuaires clos se sont constitués, entraînant la première séparation entre les deux entités. Cette séparation va s'accroître au cours des siècles. Le rapport de la ville au port va changer et évoluer sous l'effet conjugué de la croissance du trafic et des crises politiques ou économiques qui auront un impact direct sur leur développement. La place du port dans le tissu urbain évolue ainsi sans cesse pour répondre aux missions qui lui sont affectées dans l'horizon économique et industriel de la ville (phase I).

Les ports antérieurs au XIXe siècle sont situés au cœur des villes et se distinguent par leur petite taille (phase I). La mécanisation des navires et des machines, jointe aux évolutions technologiques du XIXe siècle et de la première moitié du XXe siècle, va exiger des espaces supplémentaires et des équipements spécifiques en rapport avec les trafics de marchandises et de passagers. Ces nouveaux besoins vont se traduire par la construction de quais, de bassins à flot, de débarcadères et des chantiers navals. Les espaces étant acquis, selon le cas, soit sur la mer soit sur la ville (phase II). Jusqu'aux années 40, le port était dominé par les infrastructures, les outillages et les entrepôts, les utilitaires liés aux traitements et à l'évacuation des marchandises. On trouvait également dans les ports, quelques îlots d'habitation pour loger la nombreuse main-d'œuvre qualifiée nécessaire à la manutention et au stockage des marchandises, aux ateliers de réparation, aux manufactures et au négoce.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la relance de l'économie, liée à la reconstruction de l'Europe dévastée par le conflit, exige des ports de plus en plus d'espace pour faire face à l'augmentation du trafic de marchandises de nature industrielle et manufacturière dans le sens Amérique du Nord – Europe. Les anciens ports étant insuffisants, des postes à quai pour les vrac (liquides et solides) et des conteneurs se développent de plus en plus loin de la ville, pour d'une part contenir le flux de marchandise et d'autre part accueillir les navires dont la taille a sensiblement augmenté entre-temps. (Phase III).

Dans les années soixante, l'essor du commerce entre pays développés, grands demandeurs de matières premières et les pays du tiers-monde, importateurs de produits finis va multiplier par six la flotte mondiale. Cela va provoquer une mutation rapide des navires, des techniques de manutention et de traitement des marchandises. La spécialisation des navires, l'augmentation de leur vitesse et de leur taille, la standardisation des modes de charge des marchandises et surtout la conteneurisation vont modifier radicalement la morphologie des ports.

Les ports de fond de baie ou d'estuaire, autrefois recherchés pour leur abri et leur proximité de la ville, deviennent trop exigus, du fait, de leur enclavement dans le tissu urbain. Ils sont peu à peu délaissés au profit des ports de front de mer où les eaux plus profondes sont plus aptes aux manœuvres des grands navires et où l'existence de terrains vierges permet la création de nouvelles zones logistiques et industrielles. Parallèlement, une sélection des ports s'opère au profit de ceux qui sont dotés d'excellentes qualités nautiques et qui se situent sur les grands axes de circulation maritime et terrestre.

Le port qui fait corps avec la ville n'est plus qu'un héritage du passé et des espaces jadis prospères, est laissé en friche. C'est ainsi que 2 000 ha situés dans l'agglomération londonienne et 300 ha à Liverpool ont subi ce sort. Durant cette période, le port dans son glissement vers les eaux profondes du littoral s'est complètement séparé de la ville.

Après un résumé historique de développement et du rôle de port avec la ville maritime, les ports algériens n'échappèrent pas à la même évolution sauf qu'à un moment donné, l'évolution et la mutation s'est arrêté, d'où la problématique du manque des espaces et des surfaces portuaires.

Nous enchaînons par la suite, sur le rôle que peut jouer le port dans le développement du transport maritime, par le biais de l'unification de l'unité de transport, c'est-à-dire la conteneurisation et le conteneur.

1. 3. La gestion du port face à l'évolution des navires et au phénomène de la conteneurisation

Au milieu du 20^e siècle, le transport maritime a connu une évolution considérable qui a engendré plusieurs bouleversement, économiques, financières, technologiques et aussi géographique. Cette révolution se traduit par une refonte totale des itinéraires du trafic et remodelage des ports. Il ne s'agit donc pas d'un progrès continu des procédés de transport de marchandises par mer, tels qu'on a pu les connaître des siècles précédents, mais bien une remise en cause totale des modalités de transport. Dans cette section chapitre, on va traiter l'aspect économique de développement du port ainsi que de transport maritime et son influence sur l'économie mondiale et nationale.

1.3.1. Le développement du transport maritime

1.3.1.1. La croissance des marchés maritimes

« L'économie mondiale est instable depuis les dernières décennies, donc l'évolution des échanges ne fut pas linéaire. La croissance de cette dernière avait connu des coups d'arrêt avec la crise de pétrole des années 1960 et surtout un effondrement lié à la grande récession industrielle occidentale des années 80. En deux décennies, les échanges maritimes ont doublé pour atteindre 11,3 milliards de tonnes²⁰ ».

²⁰ Paul Tourret – ISEMAR, Note de Synthèse, ISSN : 1282-3910, ISEMAR N°187 - Février 2017, P.1.

Entre les années 1970 et 1980, un objectif commun est apparu entre l'Europe, les USA et le Japon, est d'intégrer les zones d'émergence de leur proximité.

À la fin des années 1990, la conteneurisation était une affaire d'économie développée, elle est devenue de plus en plus chinoise et par la suite globalisée.

À partir de 2002, l'économie mondiale évolua très vite. La Chine réserva la première place en matière de production et inonde le monde avec ses produits. La croissance du transport maritime après 2002 fut de 4 % à 6 % et celle de la conteneurisation passa à deux chiffres²¹.

En 2011, il y a eu un ralentissement du transport maritime à cause de la crise grecque qui a stoppé tout l'Europe avec le poids des dettes souveraines. « La faiblesse économique européenne a été, durant un temps, masquée dans les chiffres globaux par le maintien de la consommation américaine, l'élan des économies émergentes et le développement. Les besoins de la Chine et les diverses économies du Sud ont maintenu le trafic maritime mondiale à 4 % en 2012-2013 »

L'émergence chinoise dans le shipping est très importante. En 1995, le trafic des conteneurs de Shanghai était de 1,5 million d'EVP. En 2005, il était de 18,6 million et, en 2015, de 36,5 million. De ce fait, l'économie chinoise pèse sur bien des trafics et son ralentissement n'est pas une bonne nouvelle pour les secteurs maritimes qui en sont très dépendants.

1.3.1.2. La part du continent africain dans le port et le transport maritime

Le transport maritime a dû s'adapter aux échanges mondiaux et a dû chercher la marchandise, où elle est produite, pour la livrer dans les grands marchés de consommation ; l'Amérique du Nord et l'Europe suivies de l'Afrique, qui est un marché en devenir. Le transport maritime africain représente 3 % des volumes mondiaux de marchandises transportées par voie maritime²² équivalent à une quinzaine de millions d'EVP manutentionné sur l'ensemble des ports²³.

Au début du 21^e siècle, le continent africain est devenu plus dynamique grâce au développement du transport maritime, soit une croissance moyenne de 5 %²⁴. Pendant ces dernières

²¹ Ibid.

²² Prince Ehoula Cosy « le transport maritime et le développement des instructeurs en Afrique », mémoire pour Opérateur multimodal des transports, CNAM-Institut National du Transport international et des ports, 2013, p 02.

²³ Alix Yan, « transport maritime : au bonheur des armateurs », article site web, <http://www.jeuneafrique.com/23579/economie/dossier-transport-maritime-1-afrique-fait-le-bonheur-des-armateurs/>, fait le 27/12/2012, consulté le 15/04/2017, p 01.

²⁴ Prince Ehoula Cosy, op cit, p2.

années, environ 95 % des échanges Africains se produisent par voie maritime, les flux enregistrent un taux de croissance de 10 % à 12 % par an²⁵.

L'Afrique contient 38 états qui possèdent une très grande façade maritime, parmi eux, on retrouve l'Algérie avec une façade maritime de 1300 km jalonnée de 11 ports de commerce.

L'Algérie se trouve dans une position stratégique, elle est la route d'accès à l'océan Atlantique par Gibraltar (Maroc), et vers l'océan Indien à travers le canal de Suez(Egypte), ce qui rend en principe les ports algériens des escales logiques de ces routes²⁶.

1.3.1.3. Les nouvelles mutations du transport maritime

L'arrivée de conteneur a bouleversé le monde maritime, car la globalisation est devenue très dépendante de la boîte métallique. Cette caisse était la raison d'une explosion des échanges de produits manufacturés dans le monde. Entre 1996 et 2004, le trafic de conteneurs pleins a doublé pour atteindre les 100 millions d'EVP, environ une cinquantaine de millions d'EVP a été gagnée entre 2004 et 2011. Depuis, la croissance s'est ralentie passant de 5 % à 3²⁷ %.

Selon la CNUCED, en 2015, le flux entre l'Extrême-Orient, l'Europe et l'Amérique était de 29 %, par contre le marché Nord-Sud qui contiennent le Moyen-Orient et le sous-continent indien représentaient 30 %, alors que les liens Sud-Sud et interrégionaux (avec un poids important de l'intra Asie) pèsent pour 40 %.

À noter que durant 20 ans, la capacité de l'import en TPL, a connu un essor remarquable, la capacité de la flotte des vraquiers a été multipliée par trois et celle des porte-conteneurs par huit, sachant que le phénomène de gigantisme était l'acteur principal de cette évolution tout en basant sur le principe des économies d'échelle.

1.3.1.4. Les caractéristiques du transport maritime moderne

Après la Seconde Guerre mondiale, les échanges maritimes internationaux ont connu un développement considérable. Les armateurs se sont trouvés avec des flottes qui ne répondaient pas à la demande et ne satisfaisaient pas leurs besoins, et pour cela, ils étaient obligés de solliciter des chantiers navals afin d'augmenter leur capacité de transport grâce à l'acquisition de navires neufs.

²⁵ Alix Yann, op cit, p 01.

²⁶ Fatima Zohra Mohamed-Cherif, « l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives », 2004, op cit, p 119.

²⁷ Paule Torret, op cit, p 02.

Cette situation s'est poursuivie jusqu'à la fin des années 1950 et cette période a été caractérisée, sur le plan technique, par :

- L'amorce d'une augmentation de la capacité des navires, principalement des transports de vrac et des pétroliers ;
- une amélioration sensible des formes de carène, avec le développement des bulbes placés à l'avant du navire ;
- le début de la transformation des panneaux de Cales, et l'installation de bigues de grande capacité pour la manutention des colis lourds ;
- la généralisation de la propulsion au fuel, et l'essor du moteur diesel suralimenté lent ou semi rapide qui a commencé à supplanter la propulsion à vapeur ;
- l'introduction de l'électricité dans l'équipement du navire, principalement pour l'aide à la navigation²⁸.

Après 1960, plusieurs pays ont eu leur indépendance et voulaient imposer leur souveraineté en assurant une partie de leur approvisionnement par voie maritime. Une très grande concurrence s'est créée entre les États, concernant les affrètements des navires, car les armateurs ne se contentent plus des propositions de leurs fournisseurs habituels.

Le 1^{er} Janvier 2018, selon une étude effectuée par le CNUCED, il y avait 94 171²⁹ navires marchands en service, d'un tonnage cumulé de 1,92 milliard de TPL. Les navires vrac sec comptaient environ 818 612 millions de TPL soit une hausse de 2,90% par rapport à l'année précédente, les navires pétroliers étaient estimés à 561 079 millions de TPL avec plus de 4,74 %, la flotte de navires de charges classiques se situe à 109 million TPL. Au début de 2011, pour atteindre 74 458³⁰ TPL.

En 2018, avec une variation de -0,60, d'ailleurs c'est le seul type de navire qui a enregistré une valeur négative, alors que le porte-conteneurs a marqué des valeurs toujours en hausse avec une variation de 2,88%, soit une valeur de 252 825 de TPL. Et selon la même étude, les armateurs grecs contrôlaient à peu près 19,7% du tonnage mondial du port en lourd, soit l'équivalent de 330 million de TPL. Venait ensuite le Japon avec 17,0%, l'Allemagne avec 11,0% et la Chine avec 45,7%.

Alors qu'en termes de nombre de navires, les armateurs chinois, grecs et japonais ont plus de navires que les armateurs allemands. Il faut toutefois noter que les 35 premiers pays armateurs

²⁸ Bernard Baret, Benjamin vieillard Baron, « évolution techniques des caractéristiques des navires de commerce et de la construction navales », 1989, p116.

²⁹ Etude sur les transports maritime 2018, P.41.

³⁰ Etude sur les transports maritime 2018, P.42.

contrôlent, selon les estimations, 95% du tonnage mondial, dont un tiers est contrôlé par des propriétaires des pays en développement, environ 66% par des armateurs de pays développés.

Les principaux propriétaires de la flotte de transporteurs de conteneurs, en 2018, se sont l'Allemagne avec 4 207 388 EVP équivalant 20,22% de marché suivi par le Danemark avec 2 220 911 EVP soit 10,68% et ensuite la Chine avec 2 150 700 EVP soit l'équivalent de 10,34 par contre la Grèce vient en quatrième position avec 1 891 234 EVP soit 9,09%,

Toujours, selon le rapport de la CNUCED de 2018, la répartition de la capacité en TPL des différentes catégories de navires, par groupe de pays d'immatriculation, on trouve les pays en développement en tête de liste avec 75,94%³¹, dont l'Asie avec 27,21% suivie de l'Amérique du sud avec 23,47 % et en troisième position le continent Africain avec une valeur de 12,49 %, vient après les pays développés avec 23,14 %.

Dans ce contexte, le taux de fret des conteneurs n'a cessé d'augmenter et de marquer sa place chaque année, cela est dû à un meilleur équilibre entre l'offre et la demande, appuyée par une augmentation de la demande, avec un taux de croissance de la demande de 6,4 et un taux de croissance de l'offre de 3,8³².

A la fin de l'année 2017, le transport maritime enregistrait un profit total de plus de 7 milliards USD avec des bénéfices atteignant 10 986 dollars/ jour, augmenté sur tous les segments de la flotte, dû essentiellement à une nette progression des volumes transportés, des taux de fret et des bénéfices. Idem pour le marché de transport de vrac, car il a enregistré une augmentation remarquable durant la même année suite à la croissance du commerce de vrac secs et à l'augmentation modérée de l'offre, contrairement, au marché des navires citernes, parce que l'offre a augmenté plus vite que la demande.

En outre, la construction et la conception navale ont connu un grand essor ce qui a conduit à l'apparition de nouveaux types de navires, qui ont fait l'objet d'une recherche pour l'amélioration des conditions de traitement de la cargaison, l'amélioration des performances des conditions d'exploitation de ses navires, ainsi que la réduction du coût.

En matière de construction navale, on retrouve le Japon en tête de la liste malgré la réduction de ses activités durant la guerre, mais à partir de 1950 jusqu'à 1960, il a pu reconstruire sa

³¹ Etude sur le Transport Maritime, CNUCED. 2018, P. 56.

³² Etude sur le Transport Maritime, CNUCED. 2018, P. 66.

flotte. Dès 1960, le Japon reste concentrer ses efforts sur l'exploitation des navires marchands et connaît un succès impressionnant.

1.3.2. Le phénomène de la conteneurisation

Le navire est considéré comme le premier moyen de transport dans le monde, il est le moteur de l'économie mondiale, et pour cela plusieurs recherches sont effectuées afin d'améliorer la forme de cet engin et aussi d'optimiser le coût de transport de toute la chaîne logistique, ce qui a amené les armateurs à rechercher des navires avec des espaces à cargaison bien définie et qui sont adaptés à un service régulier et capable d'une exploitation souple et diversifiée.

En 1935, est lancé le Bacchus, premier pinardier, un cargo aménagé spécialement pour le transport du vin en vrac³³.

En 1960³⁴, le monde maritime a connu une autre orientation, c'est la polyvalence ; ce sont des navires sophistiqués qui transportent plusieurs types de cargaison, comme les chimiquiers, ils sont dédiés aux produits chimiques, mais aussi aux liquides alimentaires. Grâce à leurs cales spéciales, les vraquiers peuvent transporter, à l'aller, des céréales et au retour des minerais système.

Les évolutions les plus significatives, sont les navires roulier, les vraquiers, les chimiquiers, les méthaniers, les navires à passagers, les navires polyvalent et en dernier les portes conteneurs.

Les transports des marchandises générales ont connu un changement remarquable concernant la taille, le tonnage mais aussi une amélioration en matière de puissance et de vitesse, dans le but de satisfaire la demande de transport et lutter contre la concurrence.

1.3.2.1. L'état de navire polyvalent

A la fin des années cinquante, les cargos ont connu des modifications importantes mise à part l'augmentation de vitesse (de 12 à 15 nœuds), mais aussi en matière d'exploitation où les prélaris des panneaux de cale ont été remplacés par des panneaux métalliques Mège-Mac Gregor mais tout en conservant la conception des navires. À partir des années soixante, et avec l'automatisme, ces navires sont devenus plus performants avec la diminution du nombre d'équipage d'un tiers par rapport au navire classique, tout en améliorant leurs fonctionnements et leurs moyens de manutention des marchandises.

³³ Cathrine Maillé-viole, « Les mutations de la marine marchande et de la conteneurisation », Musée national de la marine, paris 2011, p2.

³⁴ Ibid.

L'automatisation a touché toutes les parties du navire. D'abord, dans la passerelle de navigation où se trouve la conduite du navire, des groupes électrogènes et des appareils auxiliaires. Ensuite, dans la machine, un regroupement des organes de commande et de contrôle dans un poste central et aussi l'invention des propulseurs d'étrave pour faciliter la manœuvre des navires. Enfin, les espaces à cargaison, la mise en œuvre des moteurs électriques ou hydrauliques pour l'ouverture et la fermeture des panneaux de cales. Par conséquent, une sécurité accrue est apportée à la navigation, en installant des calculateurs, qui déterminent la route et la vitesse optimale et qui entretiennent l'estime, et des téléscripteurs qui éditent des cartes météorologiques toutes les six heures³⁵.

En 1978, le nombre des générales cargo a atteint les 22 000 unités avec 78 millions de tonneaux de jauge brute, leur progression annuelle est de 3,5 %, ils se classent juste après les pétroliers et les vraquiers³⁶. Ce type de navire se divise en deux : le premier c'est un navire standard qui transporte des caisses, des cartons, des fûts, des sacs, et généralement mis en cale, soit individuellement, soit en palanquées. Le deuxième c'est un navire sophistiqué, ce sont des navires réfrigérés, polythermes et polyvalents, c'est ceux qui peuvent transporter du vrac dans les cales et des conteneurs sur le pont. Le conteneur est l'innovation la plus marquante du transport maritime, il contribue de manière décisive à la mondialisation.

1.3.2.2. La naissance des conteneurs

Le conteneur a été inventé en 1945 par l'armée américaine pour ravitailler ses troupes stationnées en Europe. Il s'agit d'un « engin » de transport, conçu pour contenir les marchandises générales ou les marchandises données (conteneur spécialisé), soit en vrac, soit légèrement emballées³⁷. En 1960, la société américaine Sea-Land Company, présidé par Malcolm McLean, qui se situe à Honolulu, après plusieurs expériences, a réussi à le populariser comme étant un moyen de transport³⁸.

Ce cadre métallique a été soumis à plusieurs formats, mais celui qui s'est imposé est l'EVP, il est interchangeable, procure une facilité de manipulation et adaptation à tous les modes de transport. Le conteneur était transporté sur des cargos classiques modifiés, la compagnie Sea Land avait 45 navires transformés en porte-conteneurs avec une capacité de 226 à 622 boîtes. Cependant,

³⁵ Bernartrd cassagnou, « les grandes mutations de la marine marchande française (1945-1995). Vol I, Chapitre V. la flotte mondiale de 1951 - 1978 », Site Web <http://books.openedition.org/igpde/1574>, consulté le 30/03/2017, p 156.

³⁶ Ibid.

³⁷ Définition fournie par la chambre de commerce française, <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/conteneur.html>. Consulté le 30/03/2017.

³⁸ André Louchet, op cit, P2.

les armateurs ont sollicité plusieurs chantiers navals pour la construction des navires spécialisés dans ce type.

Au début de leurs apparitions, ce type de navires était destiné pour le trafic côtier national. Pendant 10 ans, ce type de transport reste confiné à l'Espace économique nord-américain. Par la suite, en 1978, l'armateur norvégien Container Lines a mis pour la première fois en œuvre une ligne régulière « tour de monde » avec des navires de 1500 à 1900 EVP. En 1979, le groupe Anglo-Norvégien Barber Sea lines lance, à son tour, et mit une ligne sur circumterrestre par l'Est avec des navires de 1800 EVP. En 1983, un autre groupe européen, Atlantrafik Express Service a lancé trois navires de 1000 boîtes pour chacun sur une ligne « tour du monde » par l'Ouest. En 1984, l'armateur Evergreen appartenant au taiwanais Chung Yung Fa, armateur écologiste, a lancé une ligne « double tour du monde ». Ici, deux liaisons opèrent en parallèle dans chaque sens du globe. En 1993, plus de 10 millions de conteneurs tournent autour du monde avec une diversification croissante, on distingue les conteneurs citernes, plein ciel, open top, réfrigérés.

Le conteneur est devenu un moyen indispensable pour le transport des marchandises entre l'Amérique du Nord et l'Asie « les liaisons transpacifiques », de même, les liaisons entre l'Europe et l'extrême Orient.

Dans le cadre d'une coopération internationale très élargie, le transport du conteneur a permis :

- une organisation cohérente des installations portuaires et de leur gestion ;
- une standardisation évidemment indispensable des caractéristiques des conteneurs ;
- la mise en service de flotte de transporteurs de conteneurs, dont chacune, appartenant à plusieurs armateurs de nationalités diverses, est constituée de navires de même capacité et de même vitesse, afin de constituer une noria affectée à un trafic bien défini suivant un régime établi et stable de chargement et de déchargement dans les ports³⁹.

1.3.2.3. L'évolution de la taille des porte-conteneurs

Le gigantisme fait appel à une installation très puissante en matière de propulsion, ce dernier est en double, c'est-à-dire, deux lignes d'arbres et deux hélices. Dans la construction de ce type de bâtiment de mer, on doit faire face aux contraintes concernant l'arrimage du conteneur. Dans le passé, l'arrimage se faisait d'une manière manuelle, mais, maintenant, il se fait automatiquement, il s'agit des Twistlocks. Ces dispositifs permettent un gain de temps et d'argent, mais en cas du

³⁹ Bernard Baret, Benjamin Vieillard Baron, op cit.p 116 ;

mauvais temps, il peut y avoir délestage d'une pile de conteneurs en mer à cause de la force exercée sur les Twistlocks qui s'apparente à un ordre de déverrouillage.

Dans les nouvelles constructions des portes conteneurs, on retrouve des installations dédiées aux conteneurs frigorifiques. Cet aménagement est un peu spécial car il dépend du type de conteneurs, on distingue deux modèles :

- des conteneurs disposant de leur propre installation frigorifique, et pouvant être utilisés dans une cale et sur le pont. Une distribution électrique à partir des alternateurs du navire assure leur alimentation en énergie ;
- Un système de gaines d'air conditionné et réfrigéré dans les cales, alimenté par une centrale de réfrigération, assure le conditionnement des conteneurs dont le branchement sur les gaines du navire est obtenu par une commande à distance centralisée⁴⁰.

L'arrivée du conteneur au monde a bouleversé tout le secteur maritime économique, cette boîte a permis aux amateurs de gagner en temps et en argent, le transport des conteneurs présente plusieurs avantages :

- de grandes quantités de marchandises sont transportées sur toute la planète tout en réduisant le coût du transport ;
- les conteneurs sont adaptés à tous les types de marchandise ;
- le chargement ou le déchargement de grande quantité de marchandises s'effectue dans un laps de temps très court, avec un personnel (dockers) réduit, grâce aux portiques à conteneurs. Cela rend le porte conteneur un moyen de transport très productif ;
- les conteneurs peuvent directement être placés sur des camions, des trains ou des barges fluviales pour être acheminés vers leurs destinations sans perdre de temps, ce qui favorise la réduction du vol dans les ports.
- ils effectuent des rotations rapides grâce à leur vitesse et puissance propulsive ;
- dans ce type de transport, on trouve la logique des ports hub.

⁴⁰ Ibid.

1.3.3. Le rôle de transport maritime dans l'économie mondiale

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce international et, par conséquent, l'économie mondiale, il possède un quasi-monopole sur les échanges massifs à longue distance pour lesquels il est, sans conteste, le mode le plus économique, c'est-à-dire, le seul possible.

1.3.3.1. L'apparition des nouvelles routes maritimes

Les nécessités impératives des approvisionnements rendent le transport maritime vital. Plus de 80 % des échanges de matières premières et de produits manufacturés sont acheminés par voie maritime.

Les navires de la flotte marchande mondiale ne se dispersent pas sur l'immensité océanique. À l'inverse, ils se concentrent pour la plupart sur quelques itinéraires très précis pour relier les grands pôles économiques de la planète ou les zones d'extraction des matières premières aux zones de consommation.

Les routes maritimes se créent sous l'influence de circonstances extérieures, notamment économiques. Peu importe leur naissance ou leur transformation, ces nouvelles voies maritimes de communication ont chamboulé toute l'économie mondiale.

A travers l'histoire de la mondialisation, les centres de gravité du commerce mondial ont changé de l'Atlantique vers l'Asie-Pacifique en raison des bouleversements contemporains. Les routes maritimes stratégiques, invisibles mais réelles, relient ces grandes façades, dessinant une sorte d'anneau maritime entre les pôles de la Triade (États-Unis, Asie, union européen), sans compter de nombreuses routes secondaires. 50 400 navires⁴¹ de commerce y transportent annuellement 9,1 milliards de tonnes de fret.

Ces voies sont indispensables pour le fonctionnement de la mondialisation, mais aussi, elles sont vulnérables. Elles empruntent des points de passages obligés, pour des raisons de coût ou de simple géographie des seuils.

Il existe deux types de points nodaux « seuils » : naturel comme les Détroit, tels ceux de Gibraltar, de Malacca, d'Ormuz ou du Bosphore. D'autres, sont artificiels : ce sont les canaux transocéaniques de Suez ou de Panama.

⁴¹ Paule Turret, Note de synthèse, N187 « 20 ans de transport maritime analyses des grandes mutation », institut supérieur de l'économie maritime NANTES-SAINT NAZAIRE, Février 2017, p3.

1.3.3.2. Les atouts de la voie maritime

Le transport maritime, par ses possibilités de massification du transport de marchandises, joue un rôle moteur dans les échanges dans le monde, devenant un acteur incontournable de la mondialisation.

Le transport maritime offre plusieurs avantages par rapport aux autres moyens de transport, parmi les avantages, on peut évoquer :

-Les volumes et les quantités de marchandises transportées

La croissance des échanges dans le monde a été facilitée par les possibilités de massification offertes par le transport maritime. C'est un moyen de transport adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par de gros navires. La flotte pétrolière mondiale est passée de 5000 navires en 1965 à 7000 en 1999, ayant doublée de la taille unitaire moyenne sur cette période. Sa capacité de port en lourd s'élève à 280 MT⁴², alors qu'elle n'était que de 24 MT en 1946 (elle est 12 fois supérieure à ce qu'elle était à la fin de la Seconde Guerre mondiale).

-Le coût de transport le moins élevé par rapport aux autres modes

Le transport maritime est un moyen de transport le moins coûteux, il coûte 30 fois moins chère que le transport terrestre. S'il permet l'acheminement des marchandises en grande masse, le transport maritime est également un moyen de transport qui convient pour les petits lots et les courtes distances.

Le transport maritime ne nécessite pas de fortes dépenses d'infrastructures. Le milieu maritime est à disposition, contrairement aux autres modes terrestres, il n'est pas nécessaire de construire des infrastructures autres que celles des ports

-Un transport sûr et peu polluant

Contrairement à l'image véhiculée par des accidents médiatisés du transport maritime, ce type de transport offre des avantages de sûreté (le niveau d'insécurité le plus faible de tous les modes de transports), de moindre pollution (il a une faible consommation d'énergie à la Tonne-Kilomètre), et de fiabilité où il offre de grandes garanties de régularité.

⁴² Unité de mesure : métrique tonne.

1.3.3.3. La situation mondiale de la flotte en tonnage

Entre 1947 et 1978, la flotte mondiale a connu une croissance exponentielle parallèle à celle des transports maritimes, où le taux de croissance annuel moyen, est d'environ 2 % correspondant à la constante augmentation de la productivité et de la taille des navires⁴³.

En 1948, les armateurs commencent à moderniser leurs flottes, pas seulement pour avoir une meilleure rentabilité mais aussi à satisfaire leurs besoins qui sont devenues assez vastes. Dans la destinée de 1950, le tonnage s'accroît de 4,4 % en moyenne annuelle, en raison de la guerre de Corée et la fermeture du canal de Suez qui a rendu l'offre de tonnage supérieure à la demande dès 1957. En juillet 1965, la flotte mondiale était 160 millions de Tgb⁴⁴, après avoir été en augmentation moyenne annuelle de 4,2 % depuis 1960.

De 1968 à 1969, le trafic mondial s'accroît de 12 % à 14 %, cette amélioration est due à l'apparition de nouveaux navires spécialisés. La flotte mondiale voit son rythme de croissance accélérer fortement pour monter à 7,5 % en moyenne, jusqu'en 1971. Elle représente désormais un total de 238 millions de Tgb⁴⁵.

En 1973, et à cause de la crise pétrolière, une chute brutale des taux de fret dans le domaine des transports pétroliers, alors que le marché des cargaisons sèche, tout au moins jusqu'à l'automne 1974, il est non seulement maintenu mais il a poursuivi sa progression⁴⁶. En 1974, la demande de transport reste inchangée, puis elle baisse de 10 % en 1975. La flotte mondiale s'accroît respectivement, pendant ces deux années, de 39 M.TPL⁴⁷ et 48 M. TPL pour atteindre 285 M. TPL au 31 décembre 1975.

Entre 1976 et 1978, les marchés du fret ont vécu un déséquilibre entre la demande de transport qui reste stationnaire et l'offre qui était excédentaire malgré l'arrêt des commandes des armateurs.

Au début, cette capacité a affecté seulement le secteur pétrolier, mais ensuite elle s'est étendue sur les marchés du vrac et celui des portes conteneurs, où il y avait une très forte concurrence avec une diminution de coefficient de remplissage. Autrement dit, le surtonnage qui signifie que les navires sont exploités à vitesse réduite, désarmés et inactifs. Les désarmements, les démolitions combinés avec les arrêts du navire, étaient le résultat de la vétusté de la flotte.

⁴³ Bernard Cassagnou, op cit, p 137.

⁴⁴ Unité de mesure : tonneaux de jauge brute.

⁴⁵ Bernard Cassagnou, op cit, p 140.

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Millions de Tonnes de Port en Lourd.

En définitive, la flotte du commerce mondial au 30 juin 1978, compte 38 737 unités pour 386,6 millions de Tgb et 670,4 millions de port en lourd.

À partir de 1988, les marchés du fret ont a marqué une reprise d'une amélioration considérable après une crise d'environ de 15 ans. C'est le résultat qui conjugue une nette poussée de la demande et une contraction de l'offre en termes de tonnage de 1983 à 1988.

La reprise de l'économie mondiale et par la même, des échanges internationaux, a engendré une croissance à la demande de transport + 6 % entre 1987 et 1988⁴⁸.

⁴⁸ Marielle Abric, Jacques Weber « les enjeux de la recherche en économie maritime », site Web <http://archimer.ifremer.fr/doc/1990/rapport-3903.pdf>, fait en 09/1990 consulté le 20/04/2017,P.8.

1.4. La gestion de port Algérien et l'évolution du trafic maritime

1.4.1. Trafic portuaire mondial

Le port comme maillon très important dans la chaîne du transport maritime surtout comme moteur d'accélération pour l'économie nationale ou internationale. Nous allons voir l'importance du port et le rôle dans ce monde.

En 2017, suite à la progression positive de l'économie mondiale : le trafic maritime, l'activité portuaire (la manutention des marchandises conteneurisées et des vracs) ont connu une croissance très rapide. Les terminaux à conteneurs à eux seuls en ont enregistré des volumes plus de 6 % contre 2,1 % en 2016.

Le trafic portuaire mondial de conteneurs a atteint les 752 millions d'EVP, soit une progression de 42,3 millions (plus de 6%) d'EVP, en 2017. Par région, on trouve l'Asie qui occupe la première place avec 63 %, suivie par l'Europe avec 16 %, ensuite, l'Amérique du nord avec 8 %, alors que l'Afrique occupe l'avant dernière place avec un taux de 4%.

1.4.1. 1. Les indicateurs de la performance portuaire

Quant à l'indicateur de temps passé par les navires au port, il est de 31,2 heures⁴⁹ nettement inférieur à celui enregistré en 2016 à un chiffre de 33,6 heures, concernant tous les navires, par contre, le temps de séjour d'un port conteneurs est de 0,92 jour, il est le plus faible et les transporteurs de vrac sec et navires à passagers est de 1,02 jours.

Ajoutons à cela, d'autres indicateurs pour la mesure de la performance portuaire, telle que l'intensité de l'utilisation des actifs portuaires ou les infrastructures et les superstructures, comme les quais, les grues, les bigues et d'autres dont le coût est relativement important puisqu'il est lié à leur investissement. Par exemple, les dépenses liées aux portiques de quai avoisinent 10 millions de dollars par grue, tandis que la construction de quais peut coûter jusqu'à 100 000 dollars par mètre linéaire, plus le taux d'utilisation est élevé, plus la performance de ces actifs est grande⁵⁰.

Intensité de l'utilisation des actifs des terminaux à conteneurs se traduisent par les chiffres suivants :

⁴⁹ Etude sur les transports maritimes, CNUCED. 2018. p. 86.

⁵⁰ Etude sur les transports maritimes, CNUCED. 2018. p. 98.

- pour les paramètres de conception classique du secteur (par mètre de quai /an) est de 1 500⁵¹ EVP alors que sa performance est de 1 154 EVP, soit une valeur inférieure de 346 EVP, sachant que les paramètres de conception se situent généralement dans une fourchette de 800 à 1700 EVP par mètre par an ;

-les paramètres de conception classique du secteur (par portique) est de 200 000 EVP alors que sa performance est de 127 167 EVP ;

-les paramètres de conception classique du secteur (par hectare) est de 40 000 EVP, alors que sa performance est de 26 366 EVP, sachant que les paramètres de conception dépendent fortement du type d'équipement des parcs à conteneurs et des temps d'immobilisation au port.

Les ports asiatiques marquent toujours leurs premières places comme leader dans le monde, actuellement les plus grands sont les ports de Chine ou de Singapour. On a le Ningbo-Zhoushan avec 1 007⁵² millions de tonnes, Shanghai avec 706 millions de tonnes, Singapour avec 626 millions de tonnes Suzhou avec 608 millions de tonnes, Guangzhou avec 566 millions de tonnes. Ces chiffres traduisant bien la position de l'Asie comme principale source de la demande mondiale de transport maritime et l'influence de la Chine. Les volumes manutentionnés dans les ports asiatiques ont progressé de 7,2 % en 2017.

Le port à lui seul absorbe et enveloppe plus de 80 % du commerce mondial de marchandises en volume, les 2/3 de ces échanges sont chargées et déchargées dans les ports des pays en développement. D'où notre intérêt sur l'importance stratégique du bon fonctionnement et de l'efficacité des ports.

Le rôle principal du port, est la prise en charge des navires et des cargaisons à travers diverses étapes des opérations portuaires de manutention : en rade, à terre, aux postes d'accostage, dans les parcs à conteneurs et à l'arrière du terminal. Il est donc capital d'adapter et d'améliorer l'efficacité tout au long des différentes étapes de prise en charge des navires et des cargaisons pour l'efficacité globale et pour garantir que les gains obtenus sur un segment de la chaîne logistique maritime ne soient pas annulés par des inefficiences ailleurs que dans le processus.

La congestion ou le séjour des navires et des marchandises dans ports, ainsi et les volumes manutentionnés sont un indicateur largement employé pour renseigner sur le fonctionnement des ports et leur capacité à attirer de l'activité.

⁵¹ Ibid.

⁵² Etude sur les transports maritimes, CNUCED. 2018., p. 88.

Le trafic de marchandises dépendant largement des variations de la demande, les volumes portuaires permettent de prendre le pouls de l'économie mondiale et éclairent sur les besoins éventuels en matière d'infrastructures de transport et d'investissement. Ainsi, le trafic portuaire de marchandises, tous types de fret confondus, peut s'avérer un indicateur économique majeur.

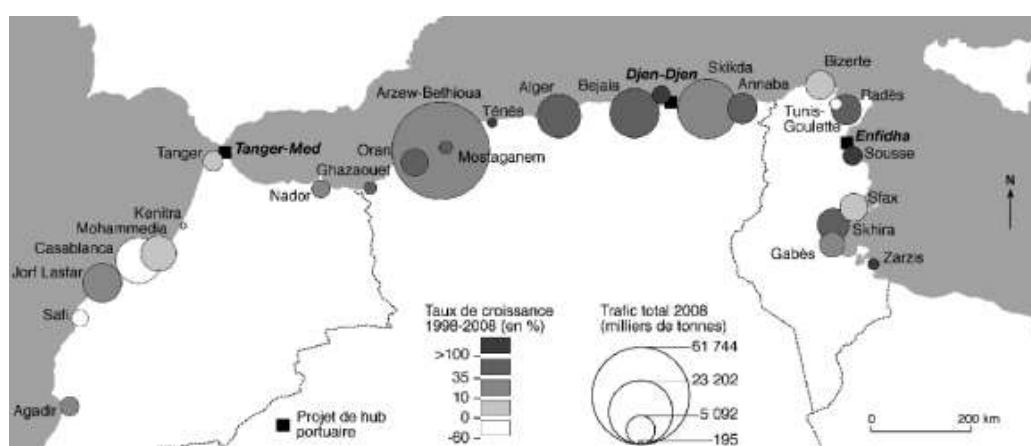
Aujourd'hui, le port occupe une place très importante, dans le monde du commerce international, les chaînes d'approvisionnement, les processus de production et l'intégration économique des pays d'où la nécessité de l'existence d'un système portuaire efficient et de la logistique connexe, donc ; il est primordial de suivre et de mesurer la performance opérationnelle, financière, économique, sociale et environnementale des ports.

En 1962, l'Algérie a enregistré 20,79 millions de tonnes. Par la suite, elle a connu un accroissement rapide des échanges internationaux des marchandises : 100 millions de tonnes en 2000, 120 en 2004, 123 en 2009 et plus de 120 millions de tonnes pour l'année 2016⁵³.

1.4 .2. Trafic portuaire en Algérie

Comme c'est mentionné dans la figure N°4, la majorité du commerce international de l'Algérie est réalisé par voie maritime, à travers 11 ports d commerce ; trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaïa), trois principaux ports polyfonctionnels (Alger Oran et Annaba), deux moyens (Djen Djen et Mostaganem) et enfin trois petits ports(Ghazaouet, Dellys et Ténès).

Figure N°4 : Les principaux ports algériens



Sources : Ministère des transports et des travaux publics

⁵³ Ministère des transports et des travaux publics, annuaire statistique, année 2017.

1.4.2.1. L'évolution du trafic portuaire en Algérie

Le problème qui se pose pour le cas de l'Algérie, c'est qu'il y a un déséquilibre entre les entrées et les sorties des marchandises, autrement dit, l'import et l'export, par exemple, pour l'année 2016, le trafic des marchandises à l'entrée a enregistré une valeur de plus de 45 millions de tonnes alors que le trafic des marchandises à la sortie a marqué une valeur de plus de 74 millions de tonnes. La prédominance des sorties sont dues aux exportations des hydrocarbures, alors que le trafic des marchandises générales a marqué un déséquilibre au profit des entrées. Ce déséquilibre engendre une élévation des coûts de transport de marchandises à destination de l'Algérie en raison de retour à vide des conteneurs.

L'ouverture du marché algérien, au début des années 1990, se traduit par l'augmentation des produits importés. « En 2011, les exportations représentent seulement 14 % du trafic national hors hydrocarbure, contre 90 % en 1952, 52% en 1962 »⁵⁴.

Au terme de cette section, on a vu que le transport maritime a connu un énorme essor, passant de la navigation classique à la navigation automatique, aussi le recours vers le gigantisme avec l'arrivée du conteneur qui a bouleversé, non seulement, le monde maritime et mais aussi celui de l'économie.

Sur l'échelle nationale, l'Algérie en tant qu'un pays maritime a l'obligation de participer dans l'échange international, à travers ses ports.

1.4.2.2. Situation du trafic portuaire d'aujourd'hui

L'Algérie en tant qu'un pays maritime a l'obligation de participer dans l'échange international, à travers ses ports.

En 2019, l'Algérie a enregistré une légère hausse en matière de trafic global de marchandises, soit 1% par rapport à 2018, l'équivalent de 120 millions de tonnes en 2019 contre 119 millions de tonnes en 2018. Dans ce contexte, le taux de nos exportations s'élève à 63% en 2019, soit 75,6 millions de tonnes, le taux des hydrocarbures est resté le même durant les années précédentes, alors que les importations de céréales tels que le blé, soja et maïs ont enregistré une

⁵⁴ M'hammed Setti, Fatma Zohra Mohamed-Cherif et César Dcruet, « les ports algériens dans la mondialisation : fin du paradoxe », revue géographique des pays méditerranées, numéro 116, site web <http://mediterranée.revues.org/5410>, fait 2011, consulté le 16/04/2017, p85.

baisse de 9%. Dans cette même mouvance, le trafic de conteneur n'a pas pu s'échapper de la tendance en baisse que les céréales.

En Algérie, le trafic maritime a enregistré une légère baisse en 2017, sur l'ensemble de nos ports, suite à la politique d'austérité qui a été menée par le gouvernement de l'époque, car le volume total des marchandises qui a traversé nos frontières est de 120 355 207 Tonnes, pour le trafic d'entrée et sortie, qui est marqué par un déséquilibre entre l'import et l'export, avec une différence de 28 612 063 Tonnes, ce qu'est se traduit par la faiblesse de nos entreprises économiques nationales comme le montrent les tableaux suivants.

Tableau N° 01 : Trafic marchandise à l'entrée.

Unité : tonne

produits / Products	المنتجات	2015	2016	التغيرات % Variations
Produits agricoles / Agricultural products	منتجات فلاحية - مواد غذائية	19 750 837	18 340 403	-7,14
Combustibles, minéraux solides / solids minerals, fuels	وقود - معادن صلبة	62 760	316 706	404,63
Produits pétroliers / petroleum products	منتجات نفطية	9 357 778	8 926 808	-4,61
Minerais et produits métallurgiques / ores and metal products	معادن - مواد حديدية	5 430 213	4 679 487	-13,82
Minéraux, produits de construction / Minerals, products of construction	معادن - مواد البناء	4 846 606	1 752 865	-63,83
Engrais, produits chimiques / fertilizers, chemical products	أسمدة - مواد كيميائية	1 051 029	955 215	-9,12
Marchandises diverses / general goods	بضائع مختلفة	11 492 871	10 900 089	-5,16
Total	المجموع	51 992 095	45 871 572	-11,77

Source : ministère des transports et des travaux publics

Tableau N° 02 : Trafic marchandise à la sortie

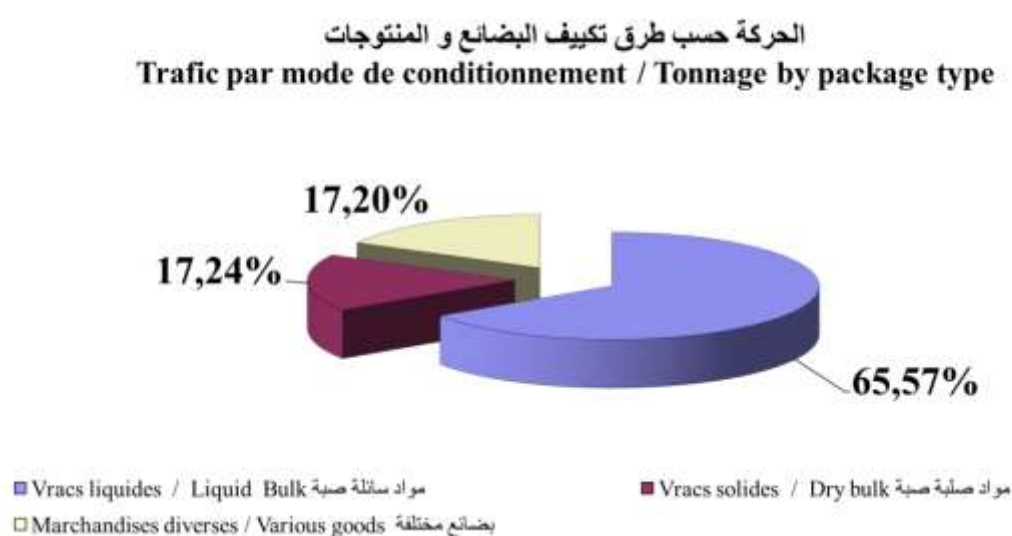
Unité : tonne

produits agricoles / Agricultural products	المنتجات	2015	2016	التغيرات % Variations
Produits agricoles / Agricultural products	منتجات فلاحية - مواد غذائية	512 251	577 484	12,73
Combustibles, minéraux solides / solids minerals, fuels	وقود - معادن صلبة	-	-	-
Produits pétroliers / petroleum products	منتجات نفطية	70 935 688	69 128 013	-2,55
Minerais et produits métallurgiques / ores and metal products	معادن - مواد حديدية	1 510	28 235	1769,87
Minéraux, produits de construction / Minerals, products of construction	معادن - مواد البناء	20 558	38 926	89,35
Engrais, produits chimiques / fertilizers, chemical products	أسمدة - مواد كيميائية	3 235 537	2 347 774	-27,44
Marchandises diverses / general goods	بضائع مختلفة	2 290 163	2 363 203	3,19
Total	المجموع	76 995 707	74 483 635	-3,26

Source : ministère des transports et des travaux publics

Sachant que les produits pétroliers gardent toujours la première place avec un total de 78 054 821 Tonnes, acheminés par les ports d'Arzew et Skikda avec une variation de - 2,79 par rapport a 2016, suivi des produits agricoles et denrées alimentaires avec un total de 18 917 886 t, avec une variation de – 6,64 . On constate aussi que les marchandises sous forme de vracs liquides dominent le reste avec 65,57%, cette situation montre l'importance des ports pétroliers et méthaniers en Algérie dans le trafic global des marchandises.

Figure N° 5 : Trafic par mode de conditionnement



Source : ministère des transports maritime et des travaux publics.

Les régions les plus concernées par les échanges commerciaux, on trouve en tête de liste l'U.E avec 19 689 471 tonnes débarquées en 2016, soit une variation de -26,59% et 36 892 883 tonnes de marchandises embarquées à la même année avec une variation de -2,68%. Les pays concernés par ces échanges sont consécutivement : pour l'E.U, on a la France avec 16 MT suivie par l'Espagne avec plus de 13 MT, les USA plus de 9 MT, l'Italie avec 8,5 MT. Pour l'Amérique latine, on a le Brésil avec plus de 7 MT et enfin pour l'Asie on a la Chine avec plus de 2,5 MT. On remarque que l'E.U est un partenaire incontournable dans nos échanges commerciaux, et cela ; depuis longtemps, surtout pour nos importations. La proximité géographique et les relations historiques ont instauré et renforcé les liens entre nous, contrairement, aux pays arabes ou africains.

Les ports qui ont été très actifs et ont enregistré plus de cinétique sont : les ports pétroliers Arzew, ensuite Skikda avec 42MT et 25MT, alors que Bejaïa reste le leader aux autres ports de même type, avec 18 MT suivie par le port d'Alger avec 15 MT, ensuite, le port d'Oran avec 8 MT.

1.4.3. Le séjour des navires à quai et l'attente en rade

Le nombre de navires enregistré en 2016, à l'entrée et à la sortie, de nos ports est de 20 606 navires, dont le général cargo est le plus dominant avec 5 663 navires, suivi de peu par le porte-conteneurs avec 4 854 navires, le port d'Alger, port de la capitale, présumé, l'un des grands ports occupa la première place avec 4302 navires suivi par le port de Skikda avec 3018 navires et ensuite le port d'Arzew avec 3043 navires.

Dans le même contexte, l'un des indicateurs de performance d'un port est le séjour moyen d'un navire à quai, qui représente en Algérie un chiffre de 3,48 jours et 2,57 jours comme attente des navires en rade, relativement très élevé, la moyenne donnée par la CNUCED est de 1,3⁵⁵ jours, pour le séjour au port.

La durée la plus longue, revient aux navires céréaliers, avec un temps de séjour à quai de 7,94 jours (référence est de 2,6 jours) et l'attente en rade est de 8,77 jours ; pour les méthaniers, le séjour à quai est de 2,19 jours (référence est de 1,05 jours) et 4,24 jours en rade, alors que le porte-conteneurs, le séjour à quai est de 4,28 jours (la référence est de 0,8 jours) et l'attente en rade est de 5,72 jours. Ces chiffres sont très élevés par rapport à la référence moyenne donnée par la CNUCED.

contrairement à ce qui se passe dans d'autres ports, où le porte-conteneurs occupe la première place, cela explique la classification de nos ports, car les ports algériens sont de première à deuxième génération, une contrainte due aux insuffisances des superficies, aux faibles tirant d'eau, au mode de gestion, aux séjours des navires et de marchandises au port et en rade et d'autres contraintes d'ordre administratif, technique et juridique.

⁵⁵ Etude sur les transports maritimes, CNUCED. 2018, p 98.

1.4.4. Le port algérien et l'économie nationale

Par définition, En macroéconomie la notion de croissance économique désigne une augmentation continue de la quantité et de la qualité des biens et des services produits chaque année dans un pays ou zone géographique, liée à l'augmentation de la productivité du travail et du capital.

L'indicateur le plus utilisé pour mesurer le taux de croissance et la somme des valeurs ajoutées est le PIB (Produit intérieur brut)⁵⁶. Donc, la croissance économique peut être présentée comme la solution à la majorité des maux et des problèmes. Dans les pays en développement la croissance permet d'augmenter le bien-être des populations en réduisant au même temps la pauvreté. Elle permet aussi de diminuer le chômage dans les pays développés. La croissance économique semble donc être la panacée, d'autant plus qu'elle est souvent un processus cumulatif de la croissance.

Il existe des bienfaits qui accompagnent souvent la croissance économique pour le développement d'une économie, comme l'activité des pouvoirs publics (les prélèvements fiscaux opérés sur l'activité économique pour le financement du secteur public), la consommation des individus et des collectives, la répartition du produit et du revenu, les échanges avec le reste du monde et l'appareil de production.....ect

L'un des mesures de la croissance est le PIB, défini comme étant la somme des valeurs ajoutées réalisées à l'intérieur d'un pays par l'ensemble des branches d'activité⁵⁷. Il existe d'autres indicateurs alternatifs de la croissance tel que, l'indicateur de développement humain (IDH). C'est un indicateur qui est composite, Il a pour objectif de répondre aux insuffisances du produit intérieur brut (PIB) par habitant comme indicateur du développement d'un pays⁵⁸.

Le port fait partie intégrante du processus de l'internationalisation de la production et du commerce qui a influencé l'échelle de l'activité économique et a contribué à la création d'une richesse très importante, il est donc un facteur de croissance économique. Sa contribution est confirmée par les effets rentables d'une infrastructure et de service portuaire convenable sur l'activité économique qui sont en premier lieu, le développement de l'industrie maritime comme la construction navale, la création et l'installation d'aménagement et d'entretien des infrastructures, l'acheminement des marchandises et enfin la création d'emploi direct et indirect.

⁵⁶ Jacques Gareello et Jean-Yves Naudet, en 1991, site webe . https://www.wikiberal.org/wiki/Croissance_%C3%A9conomique. Consulté le 23/04/2018.

⁵⁷ www.Insee.fr. consulté le 17/04/2017

⁵⁸ www.melchior.fr consulté le 24/04/2017

L'acheminement des flux de marchandises est une étape fondamentale du commerce et des échanges au niveau mondial suite à l'effet direct et indirect de leurs coûts sur l'intensification de ces échanges. Malheureusement, la méthode de gestion portuaire en Algérie impacte négativement sur notre croissance économique, par incompétences, négligences et autres facteurs

Chaque année, par exemple, l'Algérie perd environ 3 milliards de dollars, à cause de ses ports qui ne sont pas en mesure de gérer les navires (en nombre et en taille) et leurs cargaisons en raison de leur mauvais état et qui est en classe de première génération, ainsi que, les compagnies de navigation étrangères qui contrôlent 97% des services de transport maritime algériens, a déclaré un forum économique.

Monsieur karim REZAL, ex directeur de la marine marchande et des ports au niveau du ministère des transports lors d'une conférence à l'école nationale supérieure maritime en Mai 2014, a expliqué que l'Algérie avait hérité de 11 installations portuaires, depuis l'ère coloniale française, dont le premier était le port d'Alger, fondé en 1860. Malheureusement l'état algérien n'avait pas réussi depuis l'indépendance à construire un port avec des normes internationales sauf pour le cas du port de djendjen. En plus, le trafic maritime est devenu entièrement ou presque détenu par des compagnies de transports maritimes étrangères.

Monsieur REZAL a critiqué indirectement le retard pris par le gouvernement pour modifier les lois permettant la reconstruction de la flotte navale algérienne, que ce soit par le secteur public ou en partenariat avec le secteur privé algérien, considérant que l'Algérie est le seul pays à avoir doté les étrangers d'un mécanisme de contrôle de son économie.

Il a ajouté que les pertes subies par l'Algérie, depuis 1962, en raison de la gestion désastreuse de ses ports, équivalent à l'achèvement de 15 ports modernes par les normes internationales, soulignant que le port de Tanger, par exemple, avait coûté 7 milliards de dollars à l'achèvement, ce qui en faisait le premier port d'importation pour les Algériens. En sachant que l'Algérie ne représente actuellement que 3%⁵⁹ du total des importations et des exportations de marchandises en Algérie, contre 30 à 35% avant 1990.

Dans le même contexte, l'Algérie perd chaque jour, des sommes très importantes en devises pour rembourser les frais occasionnés par les retards dans la prise en charge de navires et conteneurs au niveau des ports.

⁵⁹ Monsieur Amar TOU, ex ministre des transports.

Les surestaries, sont une compensation que l'affréteur doit payer au propriétaire d'un navire lorsque le délai de traitement dépasse ce qui était prévu dans le contrat de voyage.

Pour les conteneurs, les surestaries sont évaluées entre 17 USD et 22 USD par jour, selon les compagnies maritimes, Ils commencent à être décomptés dès l'arrivée du navire en rade et ce jusqu'à leur restitution. Cette somme est versée au trésor en dinars et ce dernier la reverse en devise à la compagnie maritime. Par exemple, un importateur pour transporter sa marchandise signe un contrat bail avec une compagnie maritime pour un délai précis. Au-delà de ce délai, il commence à payer des surestaries. Le montant de ces pénalités s'évalue entre 10.000 USD et jusqu'à 40.000 USD par navire et par jour de retard selon le volume et l'état des navires. Un navire qui transporte des céréales par exemple s'acquitte de 20.000 USD/Jour, cette somme pouvant aller jusqu'à 40.000 USD/Jour pour les navires de plus 32.000⁶⁰ Tonnes.

En outre, comme il est de tradition dans l'industrie de transport qu'il soit maritime ou terrestre, le fret tient compte de la valeur de la marchandise. Les taux de fret des lignes régulières sont déterminés plutôt en fonction des coûts d'exploitation que des conditions du marché, ce qui est la règle pour les frets au tramping, et les amateurs s'efforcent dans une certaine mesure d'en maintenir la stabilité dans l'intérêt de leurs clients. Ceci, veut dire que par rapport à un marché déprimé au tramping, les frets de ligne auront tendance à se trouver relativement élevés alors que dans un marché actif au tramping, ils seront relativement plus favorables aux chargeurs.

Sur toutes les routes importantes, les armateurs des navires de ligne exercent leur activité à l'intérieur de conférences et, bien qu'ils soient en concurrence dans tous les autres domaines, ils n'étendent pas cette concurrence au niveau des frets. Tous les armateurs d'une conférence comptent donc les taux de fret inscrits au tarif de la conférence qui sont en général des taux moyens applicables à un certain nombre de ports compris dans une zone géographique déterminée.

Habituellement, les tarifs des conférences sont fixes, en général pour une année, ce qui facilitera les transactions commerciales, sauf pour des circonstances momentanées ou des circonstances propres à certains ports comme les ports algériens, suite aux encombrements enregistrés dans leurs rades et leurs postes à quai. Cette situation va impacter sur le trésor national ainsi que le citoyen algérien, donc, on se retrouve avec des factures gonflées et des prix de produits de consommation très élevés.

⁶⁰ <https://maghrebemergent.info/algerie-comment-transport-maritime-e-tlogistique-portuaire-font-chavirer-le-budget/>

Conclusion

Malgré l'existence des instruments de la réforme engagée en 1998, l'organisation portuaire actuelle est celle issue, de la dernière réforme qui a transféré la gestion des ports à dix (10) entreprises portuaires et créées à la même date lors de la dissolution de l'Office National des Ports. La principale caractéristique à retenir de l'organisation en place, est la gestion monopolistique de toutes les activités portuaires par une entreprise unique. En effet, le mandat des entreprises portuaires comporte des missions de puissance publique (exploitation et police portuaire), des activités de service public (pilotage, remorquage, lamanage) et des activités commerciales (manutention, acconage). Les seules activités exercées par le secteur privé sont aujourd'hui le relevage des marchandises dans le port et la consignation des navires et de la marchandise.

Cette situation paradoxale n'échappe pas à la tutelle si l'on se réfère à une déclaration d'un haut responsable du Ministère des Transports où il dit " que le statut actuel de l'entreprise portuaire dont la motivation est tout à fait légitimement celle de son propre intérêt n'a pas pu assurer efficacement l'exercice des attributs de puissance publique représentant l'intérêt général. La primauté est ainsi accordée aux activités commerciales au détriment des missions de service public⁶¹".

De même, le rattachement d'activités diverses, voire de métiers spécifiques (manutention, remorquage, pilotage) au sein de la même organisation, s'est avéré être à la fois un facteur d'amplification des lourdeurs propres aux entreprises publiques et un frein aux actions d'amélioration des performances de chacune des activités. Cette organisation permet en outre d'opérer des subventions croisées entre activités déficitaires et activités bénéficiaires au détriment de la transparence et des coûts.

À cela, il faut ajouter, les changements apparus dans la technologie des transports maritimes, la taille des navires, l'utilisation du conteneur, les nouvelles techniques de manutention, la gestion informatisée. Ainsi, les nouveaux critères de rationalisation du déplacement des navires ont imposé aux installations portuaires une mutation profonde de leur mode de gestion, de renouvellement de leur outillage et de l'adaptation des infrastructures et des superstructures.

⁶¹ M. M'HAREB, ex Directeur des ports, ministère des transports, « la réorganisation du secteur portuaire algérien », revue du port d'Alger n° 47, année 2002.

Malgré une très nette amélioration du transit portuaire observée à partir des années 1995, il n'en demeure pas moins que les ports nationaux fonctionnent toujours comme des ports de première génération. Alimentée essentiellement par l'importation des marchandises diverses et la mono exportation des hydrocarbures. La fonction des ports algériens se limite à servir de lieu de transit entre deux modes de transport.

Chapitre deuxième :

La gestion portuaire en Algérie face aux obstacles :

Analyse des principales causes

Un port performant est celui où un navire accède et séjourne le minimum du temps possible et cela selon le type de navire et de marchandises, par exemple, pour les navires passagers, les pétroliers, et les ports conteneurs, la moyenne est de 24 heures. En effet, des études montrent que 60 à 80 % des coûts unitaires du transport maritime sont engendrés dans les ports¹ par suite de la complexité et de la lenteur des opérations de chargement et de déchargement, c'est-à-dire, du coût de la manutention auquel il faut ajouter les coûts d'immobilisation du navire.

Dans ce contexte, l'analyse de quelques statistiques et données, concernant les ports nationaux, nous permet de dresser l'état de santé de nos établissements maritimes.

Il faut souligner que la majorité des experts maritimes ont prescrit, en ce qui concerne les causes et les problèmes de la mauvaise gestion portuaire, en les résumant en deux types ; le premier concernant le facteur humain et son rôle dans la gestion générale, le second concernant tout ce qui est matériel et procédures.

La mauvaise gestion et le retard dans les ports algériens génèrent des surcoûts considérables, qui se répercutent sur le trésor public et les consommateurs. Selon un des responsables du ministère des Finances, uniquement, en 2009², l'Algérie avait payé à ses partenaires étrangers 750 millions de dollars, sous forme de remboursements des coûts supplémentaires sur les navires qui restent en rade, pendant plusieurs jours, au niveau des ports algériens.

Malgré la décision du conseil interministériel du 17 septembre 2009³, d'interdire le déchargement des marchandises non conteneurisées au port d'Alger qui est l'un des plus grands du pays et de confier sa gestion au géant mondial « DP World » (uniquement le terminal à conteneur), malheureusement, ce dernier n'a pas pu améliorer la situation en termes de temps d'attente des navires en rade. Par exemple, il y a des navires de type général cargo et autres, qui restent plus au moins dix jours en rade, ce qui engendre des coûts supplémentaires d'environ 5000 à 10000 USD⁴ par jour en moyenne « selon le type de navire ». Ces surcoûts se répercutent souvent sur le consommateur, obligé de payer plus cher le produit sur le marché. L'absence d'une certaine culture de consommation chez nos citoyens, l'absence de communication entre les différents acteurs du transport maritime, l'absence d'un organisme

¹ Publication. « Développement des ports : amélioration de l'exploitation des ports et de leur liaison terrestre », CNUCED, Genève 1979.

² Selon les responsables des ports et les responsables du Ministère de Finances. <https://www.djazairss.com/fr/lefinancier/10750>.

³ M'hamed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif and César Ducruet. « Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? ». <https://journals.openedition.org/mediterranee/5410>.

⁴ Selon le responsable de service commercial au niveau de la compagnie maritime CNAN NORD.

spécialisé « au sens propre du mot » qui planifie et analyse la gestion et l'enchaînement d'un produit quelconque, depuis son importation dans l'espace algérien, jusqu'à son arrivée à la phase finale «c'est-à-dire, le consommateur » encourage le déséquilibre entre l'offre et la demande, favorise la médiocrité sur le plan de management, surtout au niveau du port, puisqu'il est, selon notre hypothèse, le premier responsable de la congestion des navires en rade et à quai , responsable des surcoûts payés par nos citoyens, ainsi qu'à l'assèchement de notre trésor national, en absorbant les devises pour le payement de nos erreurs de gestion.

Le port, dans son environnement spatial, est la source des surcoûts, directement ou indirectement, décrète et inflige aux transporteurs maritimes, qui vont, par la suite, réévaluer et réajuster la valeur des transports des marchandises, donc, le coût du fret. Il faut savoir que le transport maritime est régi par une réglementation à la fois stricte et clément, puisqu'il doit répondre aux besoins de l'État dans le sens du ravitaillement des populations et les échanges commerciaux entre peuples, ainsi qu'aux critères de la concurrence, que ce soit nationale ou internationale.

Dans ce contexte, nous allons synthétiser, dans ce chapitre, les causes que rencontre un port algérien que ce soit sur le plan juridique, technique ou opérationnel.

2.1. Causes techniques et physiques

Dans les causes techniques, nous allons entamer en premier, le problème de séjour des navires que ce soit en rade ou à quai, ensuite, ce sera le problème de rendement et de l'utilisation des postes à quai pour comprendre le phénomène des retards enregistrés dans les ports. Aussi, nous allons traiter les problèmes liés au trafic et les problèmes liés aux transformations dans le transport maritime et enfin nous terminerons avec les contraintes générales au niveau de l'infrastructure et des superstructures.

2.1. 1. Le séjour des navires

Selon le code maritime algérien, les marchandises transitant par les ports de commerce ne peuvent séjourner au-delà du délai nécessaire à l'accomplissement des formalités telles que fixées par la législation en vigueur.

Le délai de séjour des marchandises est, selon la situation de chaque port, fixé par voie réglementaire. Au-delà du délai prévu ci-dessus et après une mise en demeure préalable

adressée au propriétaire de la marchandise ou son mandataire, l'enlèvement des marchandises est obligatoire. Il est opéré soit par le propriétaire concerné ou ses agents dûment mandatés

Un port est formé d'un certain nombre de postes servant à l'embarquement et au débarquement des marchandises. Il peut y avoir spécialement des produits, quand les échanges sont importants. Le problème est simple lorsqu'il s'agit d'un produit bien déterminé ; il devient complexe, lorsque les postes à quais sont à usage multiples, du fait des interactions qui se produisent inévitablement. Par exemple, le stockage de colis normalisés permet une meilleure utilisation des surfaces des terres pleines, car on peut les superposer, ce qui n'est pas le cas pour le matériel agricole qui est encombrant.

Qu'est-ce que la capacité portuaire ? C'est l'écoulement potentiel maximal des cargaisons, sur une période donnée. On ne reprendra pas la formule mathématique ; notons seulement que des données statistiques rigoureuses s'imposent. Cette formule se base sur des éléments relatifs au poste d'amarrage (remorquage, pilotage, manutention horizontale et verticale), à l'occupation des postes. La combinaison de tous les éléments permettra de calculer la capacité des ports.

La capacité théorique est la capacité optimale calculée en tenant compte des cadences de travail idéal, d'équipements sophistiqués, d'aires de stockage correspondant aux besoins. Les ports algériens, dans l'ensemble, sont capables d'absorber le trafic portuaire national sans problèmes. Ainsi, les ports peuvent donc accueillir plus de marchandises. Par contre le port d'Alger, fait transiter un tonnage plus grand que sa capacité réelle.

2.1.1.1. Le temps passé par le navire en rade

Selon la direction de la marine marchande et des ports, le temps passé par les navires en rade, illustre d'une manière générale le déséquilibre existant entre l'offre et la demande d'installations portuaires. Cette attente est due dans la majorité des cas à l'indisponibilité de postes à quai, notamment lorsqu'il s'agit de postes spécialisés tels que la conteneurisation.

En effet, en ce qui concerne les cargaisons particulières (céréales, farine, alimentation de bétail etc.) la rade est souvent utilisée consécutivement à l'inadéquation du rythme d'arrivée des navires avec les moyens affectés aux enlèvements de ces marchandises par les destinataires. Au port d'Alger, ce phénomène exprime également l'arrivée des navires non programmés par leurs agents consignataires.

Chronologiquement, selon le chapitre un, la durée moyenne d'attente des navires, hors hydrocarbures, durant la dernière décennie est passée par deux types d'évolutions, la première s'exprime par une nette amélioration, qui est due, tout simplement par une grande diminution des navires conventionnels ayant touché le port d'Alger durant cette période et plus particulièrement les années 90. La deuxième évolution, qui frappe en particulier les navires spécialisés, par exemple, le navire porte-conteneurs, on constate une très grande attente, alors que ce dernier, séjourne en heures pas et en jours, selon les normes de gestion portuaire, qui est la conséquence de l'inadaptation des conditions d'accueil de ce type de navire, qui encouragera et favorisera une mauvaise gestion sur le plan technique et humain.

Tableau N° 3 : séjours des navires en rade

مكوث السفن في المرسى										
Séjour en rade / Waiting period in the roads										
Pour l'Entreprise Portuaire d'Alger, le séjour en rade est calculé de l'Epal et de DPW										
Type de navires نوع السفن	Ports الموانئ									
	الجزائر / دلس Alger / Dellys	غابة Annaba	أرزيو / بطيوة Arzew / Béthioua	بجاية Béjaïa	جن جن Djen-Djen	غزوات Ghazaouet	مستغانم Mostaghanem	وهران Oran	سكيكدة Skikda	تنس Ténès
Car-ferries نقلات المسافرين	-					-	0,04		-	
Cargos / General cargos سفن الشحن	0,23	1,32	1,52	3,77	1,43	0,11	2,39	2,40	0,29	0,98
Semoule-Farine / Semoulina-Flour حاملات الدقيق							-			
Bois / Wood حاملات الخشب		-	0,33	1,48	0,48	0,09	0,35		0,07	0,45
Ciment / Cement carrier حاملات الإسمنت	0,24	2,10	1,27	0,08	0,07	-	0,03		-	
Fer-tubes / Ore-tubes الحديد والأنابيب	2,24	1,19	0,96	1,93	1,25	0,26	2,19		0,80	0,81
Céréalières / Grain carriers نقلات القمح	3,75	1,67		4,83	7,09	1,70	5,59	3,10	1,30	-
RO/RO سفن الإيداء	0,27	0,06		0,34	0,32		0,53	0,90	0,05	1,57
Minéraliers / Ore carrier نقلات المعادن		1,21	3,72				-			2,23
P. Conteneurs / Containers car نقلات الحاويات	0,54	0,37	0,85	2,03	0,31	0,04	1,90	4,60	0,34	
Butaniers / Gas carriers نقلات البوتان	2,82		3,21	1,02			-		0,91	
Méthaniers / Methane carriers نقلات الميثان			4,70				-		0,65	2,00
Pétroliers / Oil tanker نقلات البترول	2,92	-	1,88	0,97			1,23	0,40	1,22	
Autres / Others أخرى	1,55	1,39	1,52	1,90	0,98	0,29	-		1,17	1,12
Total المجموع	1,30	0,87	2,68	2,12	1,41	0,18	1,17	2,30	0,80	0,98

Source : ministère des travaux publics et des transports

Il faut souligner que l'attente en rade par type de navire est très déséquilibrée. Ce sont les navires « courrier réguliers » qui sont prioritaires en Algérie⁵, les autres par contre, et nous ciblerons en particulier les porte-conteneurs, souffrent énormément. Il apparaît clairement que la durée moyenne d'attente pour ce type de navire « porte-conteneurs » est beaucoup plus importante par rapport aux navires conventionnels. Le délai d'attente en période

⁵ Source 'direction de la marine marchande et des ports' 2011.

d'encombrement prend des proportions spectaculaires. Par exemple, le port d'Alger affichait à plusieurs reprises, au cours des années précédentes, plus d'une trentaine de navires en rade.

Nous considérons que dans des conditions optimales de maîtrise des activités portuaires les navires de ligne (notamment les rouliers et les porte-conteneurs) ne devraient subir aucune attente en rade, par contre, les cargos et les céréaliers pourraient enregistrer un temps d'attente ne dépassant pas une journée. L'écart de séjour en rade permet de mesurer l'ampleur du phénomène de la congestion des navires et donne une idée sur les surcoûts, la gestion portuaire ainsi que l'impact sur l'économie nationale.

2.1.1.2. Le temps passé par le navire à quai

Le rendement d'un port peut se mesurer par le temps que le navire passe à quai pour charger ou décharger. Nombreux sont les facteurs influant aussi bien d'une manière positive que négative, sur ce séjour du navire. Nous pouvons citer entre autres: le système de manutention au navire ou à quai, la capacité d'entreposage et d'évacuation au port, les conditions météorologiques etc.

Le Tableau N° 4, nous a permis d'avoir une autre image sur la durée moyenne de séjour des navires à quai en particulier aux ports d'Alger, Annaba et d'Oran. Elle est relativement très élevée par rapport aux ports semblables en Méditerranée, que ce soit dans la rive Nord ou la rive Sud.

Tableau N° 4: séjours des navires à quai

مكوث السفن على الرصيف										
Séjour à quai / Stay at berth										
Type de navires نوع السفن	Ports الموانئ									
	الجزائر / دلس Alger / Dellys	عنابة Annaba	أرزيو / بطيوة Arzew / Béthioua	بجاية Béjaïa	جن جن Djen-Djen	غزوات Ghazaouet	مستغانم Mostaghanem	وهران Oran	سكيكدة Skikda	تنس Ténès
Car-ferries نقلات المسافرين	0,43	1,13		0,17		0,40	0,40	0,80	0,72	
Cargos / General cargos سفن الشحن	3,19	5,28	6,63	5,47	2,48	3,00	3,91	5,00	3,02	2,50
Semoule-Farine / Semouline-Flour حاملات الدقيق							-			
Bois / Wood حاملات الخشب		1,30	2,40	2,50	2,57	1,78	2,42		1,93	2,22
Ciment / Cement carrier حاملات الإسمنت	6,27	4,19	3,17	3,62	3,83	4,76	2,86		-	
Fer-tubes / Ore-tubes الحديد و الأنابيب	12,80	6,10	3,66	2,48	4,06	3,29	4,57		4,46	1,46
Céréalières / Grain carriers نقلات القمح	7,76	7,69		7,46	10,00	8,12	5,91	10,70	7,81	-
RO/RO سفن الإيداء	1,28	1,36		1,29	0,40		0,78	1,80	0,82	2,89
Minéraliers / Ore carrier نقلات المعادن		2,72	3,77				-			2,98
P. Conteneurs / Containers car نقلات الحاويات	3,03	2,28	4,68	1,84	1,70	0,72	2,32	4,20	1,59	
Butaniers / Gas carriers نقلات البوتان	4,24		1,37	2,08			-		1,76	
Méthaniers / Methane carriers نقلات الميثان			1,59				-		0,99	0,97
Pétroliers / Oil tanker نقلات البترول	2,36	-	1,71	1,63			1,99	1,10	1,33	
Autres / Others أخرى	2,36	1,33	1,21	2,04	1,54	3,36	-	1,20	1,32	5,03
Total المجموع	2,93	3,16	2,00	2,80	2,86	1,70	2,04	4,20	1,99	2,50

Source : ministère des travaux publics et des transports

Selon une étude récente⁶, de la direction de la marine marchande et des ports au niveau du ministère des transports, il apparaît que dans l'hypothèse d'une utilisation optimale des capacités actuelles et d'une organisation systématique des journées de travail en trois shifts, il aurait été théoriquement possible, d'opérer les 2,4 navires en utilisant 6 postes à quai seulement ; ceci représente un écart de 6,80 de jours par rapport au temps réellement constaté « 17,4 jours ». Le temps théorique nécessaire au traitement du navire, a été déterminé d'après l'étude sur la base :

- Des rendements théoriques de la manutention dans les conditions optimales d'utilisation du temps de travail effectif.
- Du tonnage moyen transporté pour chaque catégorie de navires.
- Des journées de travail organisées en trois shifts.

En conclusion de cette analyse, il y a lieu de retenir que les conditions actuelles de réception de nos importations au niveau du port d'Alger génèrent des retards importants (en rade et à

⁶ Diagnostic et propositions de mesures de réduction de surcoûts portuaires. « Étude sur les transports maritimes ». Rapport SG/GP, ministère des transports, direction des ports. Alger)

quai), influant sur la rotation des navires, avec tout ce qui peut constituer de pertes sèches (surcoûts) pour l'économie nationale.

2.1.2. Rendement et utilisation des postes à quai

Pour l'ensemble des ports nationaux, le nombre de postes à marchandises diverses est de 111 (ce chiffre peut être varié en fonction de la taille moyenne des navires). Quant au tonnage global chargé et déchargé en 2010, il a été de l'ordre de 107 183 307 de jauge brute (TJB)

Pour pouvoir apprécier le débit d'un poste d'accostage, il convient de se référer à l'exemple suivant tiré du rapport⁷ « le débit des postes d'accostage ». Supposant qu'il y ait dans l'année, 10 jours fériés, auxquels s'ajoutent 15 jours pour l'entretien des postes ; l'occupation des postes pendant les 340 jours restants ne peut être de 100 % si l'on veut éviter les longues files d'attente.

Supposant encore que ces postes ne soient occupés que pendant 275 jours par an, sans compter les Week end, et que les équipes réalisent 18 heures de travail effectif par jour. Dans ces conditions, en supposant que les navires soient dotés de quatre(4) grues de manutention, exécutant chacune un levage de 20 tonne par heure, et en déduisant 25 jours d'inactivité totale pour des raisons diverses, le débit annuel d'un poste d'accostage serait égal à

$$250 \times 18 \times 4 \times 20 = 396\ 000 \text{ t / an / navire / poste à quai.}$$

On remarque que cet exemple est plausible et que la situation dans les ports nationaux, et en particulier le port d'Alger, semble très en-deçà des possibilités que nous venons d'énumérer, étant donné que le plus fort débit enregistré revient au port de la capitale.

À propos du tonnage moyen manipulé dans nos ports, il est jugé faible ; il correspond à la moitié de celui réalisé par le port de Marseille pour tous les navires considérés comme navires conventionnels. Il serait très intéressant de présenter certaines autres performances de rendement (par Shift, par équipe, par type de navires, en chargements, en déchargement, etc....) et de les comparer avec un port étranger efficient. Néanmoins, les données statiques nous font cruellement défaut ; celles qui existent, nous paraissent un peu obsolètes, ne reflétant pas la réalité actuelle dans les ports algériens.

⁷ Rapport du secrétariat de la CNUCED. New York, 1975 p3.

Il est clair, en conséquence, que les rendements de productivité des opérations portuaires, à la suite de l'exemple cité précédemment, sont insuffisants ; ils témoignent d'un certain malaise qu'il faut chercher dans chaque maillon de la chaîne du transport. La défection de l'un des éléments du service portuaire engendre ce mal. La détection des différents goulots d'étranglement, nécessite une analyse préalable des différentes phases des flux physiques transitant par le port.

2.1.3. Problèmes liés au trafic

Jusqu'à la fin des années 60, le trafic des marchandises transitant par les ports algériens, s'est caractérisé par une structure et un volume tels qu'ils ne posaient aucun problème aux capacités portuaires existantes.

Depuis, le volume des entrées et des sorties a grandement évolué. Les autorités portuaires, d'ailleurs, n'ont pris aucune mesure pour faire progresser les capacités en relation avec l'évolution du trafic, entraînant une inadéquation des installations portuaires dont l'état s'est progressivement détérioré. En effet, ces dernières, au niveau de chaque port n'étaient pas renouvelées et leur fonction se réduisait à l'entretien de quelques superstructures.

Deux acteurs essentiels sont derrière l'accroissement de la demande du service portuaire. Le premier est l'industrialisation du pays, qui a nécessité l'importation des biens industriels et d'équipements, et le second est l'évolution disproportionnée entre le taux démographique galopant et le faible taux de croissance de la production intérieure, dû principalement à la chute de la production agricole.

L'accroissement du trafic portuaire algérien a eu pour résultat l'encombrement des ports et des rades, essentiellement ceux qui manipulent des marchandises générales. Les hydrocarbures, ont toujours eu une part prépondérante du total des marchandises embarquées, transitent par des ports et même des postes spécialisés, souvent installés récemment et / ou la fluidité du trafic est normale. Les hydrocarbures ne présentent donc guère de problème aux ports nationaux.

Les marchandises d'importation par contre, engendrent quant à elles, le plus de problèmes. En effet, c'est au niveau de sa composition que le trafic a connu des développements les plus spectaculaires. C'est ainsi que, cinq types de produits de nature

fortement encombrante, lorsqu'ils ne transitent pas par des installations ou des ports spécialisés, ont vu leur volume croître rapidement et dans des proportions à peine maîtrisables. Ces produits sont les céréales, les métaux, le ciment, le bois et les conteneurs. C'est ainsi que les volumes du trafic des conteneurs et les autres produits observent une croissance jusqu'à nos jours ; ces trafics ont exercé des pressions considérables sur les capacités portuaires, et ont révélé, souvent, leur inadéquation. En plus de l'accroissement du trafic, au fil des années, les établissements maritimes algériens souffrent eux aussi de la problématique « trafic de pointe ».

2.1.3.1. Le trafic de pointe

Le trafic portuaire ne suit jamais une même cadence d'activité à longueur d'année, les oscillations sont de caractère périodique ou accidentel. Les oscillations à caractère périodique concernent essentiellement les marchandises agro-alimentaires, leur caractère saisonnier est influencé par les facteurs naturels. Par conséquent, l'offre sur le marché international présente des minima et des maxima. Cette tendance qui naît dans la production se déplace alors au niveau des transactions.

La périodicité saisonnière des produits alimentaires comme les céréales, par exemple, se fait généralement juste après la récolte. De ce fait, les importations algériennes de céréales atteignant, en période estivale, un volume important que la capacité portuaire existante, est incapable de recevoir. C'est pourquoi, on constate que la durée d'attente des navires en rade est beaucoup plus importante au mois d'Août qu'au mois de Mars.

Ce phénomène de trafic de pointe périodique, généralement connu par les responsables portuaires, se heurte à une capacité d'accueil limitée, incapable de répondre à toutes les demandes. Le résultat se traduit par la formation de goulots d'étranglement virtuel. Le trafic de pointe peut aussi avoir un caractère accidentel, ce dernier comporte beaucoup d'aléas, contrairement, aux concentrations périodiques du trafic qui peuvent être prévues et déterminées. Le phénomène accidentel peut-être provoqué par des facteurs locaux ou externes. Une mauvaise récolte, une panne grave dans le complexe industriel, une grève, une épidémie et autre cas imprévisible à l'intérieur du pays, provoquent une baisse du produit sur le marché local ; automatiquement l'État est contraint à importer en quantité importante (suivant le cas), des produits de l'étranger.

Les conditions favorables du marché international et la concurrence, offrent de bonnes occasions pour accroître les stocks nationaux, dans ce cas, la prévision de volume et de la structure de trafic est difficile à maîtriser, surtout qu'aujourd'hui, on favorise plutôt, les produits semi-finis et finis, ce qui entraîne une augmentation du nombre de conteneurs à décharger plutôt qu'à charger.

Le trafic de pointe est très fréquent en Algérie. Les structures portuaires arrivent difficilement à répondre à ce tonnage supplémentaire ; en conséquence, il se forme un goulot d'étranglement temporaire, accentuant le degré d'encombrement.

2.1.3.2. Mauvaises prévisions du trafic

Le problème de prévision des quantités des marchandises importées, constitue l'autre face cachée du problème de la gestion portuaire. Ce dernier est dû à l'absence d'une politique de gestion et de programmation des flux des trafics dans l'espace et dans le temps.

En effet, le rapport de force entre les éléments, qui constituent le pouvoir politique et économique, crée une situation conflictuelle entre ministères et entre secteurs économiques d'une part et l'organe central de planification, d'autre part. Le conflit qui existe, que ce soit en termes politiques ou en termes économiques, empêche toute coopération et coordination entre les différentes unités.

L'autorité portuaire algérienne ne possède guère de programme des importations, ce dernier, qui devait être élaboré par les sociétés importatrices, est un outil de travail très important, il détermine la demande globale en moyenne de transport maritime. Son absence est une contrainte supplémentaire, qui empêche toute tentative d'étude préventive pour adapter l'offre de services portuaires aux besoins réels. Travailler avec un planning plus ou moins précis (tonnage plus arrivage de navires), permet à l'autorité portuaire « via les responsables politiques », non seulement de faire une approche du marché, mais également, de répartir le tonnage et les arrivées des navires entre les différents ports nationaux.

La répartition se fait évidemment en fonction du lieu de destination de la marchandise, de la proximité du port et de sa capacité d'accueil, et pas en fonction d'autres indicateurs à caractère politique ; par exemple, comme le fait de dérouter les navires à destination du port d'Alger pour d'autres ports, afin de diminuer au visuel le nombre de navires en rade, pour dire qu'on a réglé le problème d'encombrement des navires.

Une prévision précise du volume des échanges, allégera les grands ports (Alger, Oran, Annaba) qui connaissent une concentration des arrivages et particulièrement le port d'Alger qui reçoit à lui seul, le tiers des marchandises diverses achetées à l'étranger et surtout les marchandises conteneurisées.

2.1.4. Problèmes liés aux transformations dans le transport maritime

Depuis plus de deux décennies, il est apparu une véritable révolution au niveau des transports maritimes ; celle-ci suit deux axes : la spécialisation des navires et l'utilisation des charges. Cette évolution exprime encore l'ampleur de l'inadaptation de nos ports, tant sur le plan de leur installation que sur celui de leur conception même.

2.1.4.1. La spécialisation des navires

Depuis plusieurs années déjà, on s'oriente, dans le domaine de la conception du navire, vers une spécialisation par rapport à la spécificité de la marchandise transportée (navires porte-conteneurs, méthaniers, ammoniaquées, car-ferries etc....), vers un plus grand dimensionnement des tailles et des volumes, par rapport à la quantité de marchandise transportée (tankers « Pannamax. sueymax.... etc. ... ». Cette tendance est devenue plus courante dans le domaine des transports maritimes.

L'adaptation des ports nationaux face à ces progrès techniques se fait crûment sentir, surtout que les plus grands navires demandent obligatoirement de plus grandes profondeurs de quai et des installations plus sophistiquées et spécialisées (poste pétrolier, poste à conteneurs plus modernes etc.).

L'examen du mouvement de la navigation des ports algériens fait ressortir qu'ils sont fréquentés par un nombre très important de petit nombre de navires, ceci traduit un effort de rationalisation de la part des armateurs.

2.1.4.2. Unification des unités de charges

L'unification des unités de charges a fait faire de grands progrès au transport maritime. Elle tend de plus en plus à se généraliser. L'adaptation du port à cette nouvelle méthode de transport exige qu'il soit doté d'engin adéquat pour la manutention. La conteneurisation, en particulier, transforme complètement la conception même du port en nécessitant la mise en place de très vaste terre-plein pour le stockage et la manutention des conteneurs. Le transroulage n'échappepas également, à cette règle.

Les ports algériens sont confrontés à cette nouvelle mutation. C'est plus précisément durant l'année 1975 qu'a eu lieu le premier transport par conteneurs sur le port d'Alger, il a connu, depuis, une évolution remarquable à l'échelle nationale.

En effet, ce trafic atteignait dès 1978 près de 29 600 EVP et n'a cessé de croître pour atteindre 65 300 EVP en 1985. Aujourd'hui, il dépasse de loin les capacités de réception de conteneurs, « 512 210 EVP en 2010 uniquement les conteneurs débarqués pleins »⁸.

Cette conteneurisation a concerné principalement des produits manufacturés à l'importation et très peu de produits alimentaires. Cependant, de plus en plus de produits sont conteneurisés (pneumatiques, fûts, matériaux de construction, appareils etc.).

A-1- Les contraintes nées de la conteneurisation

Il convient de noter que l'ensemble des utilisateurs et opérateurs ont plutôt subi la conteneurisation pendant toute cette dernière décennie. Aussi, le conteneur a été traité de la même manière que toutes autres marchandises générales.

Dans ce contexte, le faible taux de la conteneurisation, en Algérie, est dû essentiellement à un certain nombre d'insuffisances et de contraintes qui ont entravé la maîtrise et le développement de ce mode de transport.

En effet, le conteneur a été considéré souvent par une grande partie des utilisateurs comme un emballage perdu, voire même comme un entrepôt amovible. De cette mauvaise conception sur les fonctions et le statut de conteneurs, sont nés chez les utilisateurs un certain nombre de pratiques et d'habitudes qui se sont traduites par des délais d'immobilisation et de rétention des conteneurs assez importants et partant des problèmes liés au surestaries.

Il convient de signaler qu'à actuellement, les délais de passage au port sont estimés à environ 25 jours en moyenne, alors que, les jours de franchise accordés est de 15 jours. La mauvaise coordination remarquée au niveau des entreprises portuaires entre les services d'approvisionnement, de transit et de commercialisation, entraîne un problème de conditionnement et d'emballage. La négociation du contrat se faisait au préalable avec les fournisseurs, les usagers se retrouvent parfois destinataires de conteneurs, alors qu'ils ne disposent pas de moyens pour ce type de transport. Ceci contribue encore au prolongement du séjour des boîtes « conteneurs » au port, impliquant une diminution de la disponibilité des

⁸ Statistiques ministère des travaux publics et des transports.

aires d'entreposage portuaire. Les contraintes relevées pèsent actuellement sur cette technique de manutention, et la rendent, du moins dans la phase actuelle, difficilement exploitable.

Nous n'évoquerons pas ici tous les avantages qu'une politique bien pensée de la conteneurisation peut apporter aux problèmes des engorgements portuaires. Mais la conteneurisation dépasse, à notre sens, la seule sphère portuaire. Elle concerne tous les protagonistes économiques et son adoption est avant tout un choix de politique économique nationale.

A- 1-1 Contraintes d'ordre infrastructurel

Outre les contraintes historiques relatives tant à la conception des ports qu'à la configuration même de leurs installations, l'insuffisance des surfaces d'entreposage, due à l'exiguïté naturelle des sites portuaires, a rendu difficile, voire impossible, l'aménagement de terminaux ou « véritables centres intégrés » pour le traitement des conteneurs. Les ports se sont vus ainsi contraints de faire transiter seulement des marchandises dans des conditions relativement difficiles, comme exemple, le port d'Alger.

A-1-2 Contrainte due aux équipements

Cette contrainte concerne tant l'opérateur lui-même que les utilisateurs des conteneurs au niveau des sites de réception et de redistribution. Les équipements utilisés au niveau du port d'Alger pour le traitement des conteneurs sont insuffisamment adaptés et ne répondent pas à toute la demande, tant sur le plan de la manutention que pour les opérations de transfert et livraison.

Il faut signaler aussi que la tendance observée ces dernières années, et qui consiste à transporter des conteneurs en petites quantités par un plus grand nombre de navires, n'a pas atténué cette difficulté, puisqu'elle se traduisait dans les faits par une dispersion des moyens existants. Par ailleurs, il faut ajouter qu'en aval, très peu d'usagers disposent au niveau des sites de réception des moyens appropriés pour le déchargement /chargement et le dépotage des conteneurs. L'absence de moyens et d'équipements adaptés se traduit par des taux d'avarie et de dommages importants des conteneurs, ce qui engendre d'autres dépenses supplémentaires.

A-1-3 Contraintes d'ordre organisationnel et réglementaire

La multiplicité des opérateurs portuaires qui s'était traduite antérieurement par une dilution des responsabilités en matière d'exploitation, allait compromettre la gestion de ce nouveau mode de transport. L'absence d'un cadre organisationnel et réglementaire adapté aux exigences de ce type de transport, devait constituer un frein à son développement. L'inexistence d'une formation spécifique du personnel appelé à intervenir dans l'exploitation de conteneurs, a fait aussi que ce dernier a continué à être traité de la même manière qu'une marchandise diverse et le concept du conteneur comme « engin de transport », tel que défini par le bureau international de normalisation, n'a pas été bien perçu ou admis.

A-2. Le transroulage et les contraintes qui en découlent

L'autre forme de l'unification des unités de charges est le transroulage (Roll On – Roll Off). Le navire roulier est devenu, durant cette dernière décennie, le moyen de transport approprié pour les échanges commerciaux par voie maritime en Algérie.

De ce fait, ce type de transport a été développé pour l'ensemble des armements parce qu'il répond le mieux à ce trafic, caractérisé par des liaisons courtes.

Le trafic roulier représente une part non négligeable du trafic portuaire, notamment entre les pays du bassin méditerranéen. Le tonnage transporté par ce type de navires, représente un pourcentage non négligeable du volume des marchandises diverses, transitant par les ports algériens.

Ces derniers, de plus en plus sollicités, ont, pour la plupart, conçu des systèmes pour pouvoir répondre au mieux à ces trafics qu'ils ont subis, car ils n'y étaient pas préparés au départ.

Cependant, ayant accusé un certain retard au niveau de leur adaptation face à ce nouveau mode de transport maritime, les ports algériens et en particulier le port d'Alger se trouvent confrontés à certaines contraintes et non des moindres : absence de rampes RO/RO et de quais spécialisés dotés des équipements nécessaires pour le traitement de ce type de navire dans les meilleures conditions.

De nombreux postes à quai sont aujourd'hui mal adaptés aux navires de conception récente du fait de leur dimension, de la hauteur et ou de l'implantation des bollards, excepté quelques postes rouliers aménagées au port d'Alger et d'Annaba.

Quant à l'équipement de manutention, la situation se caractérise par une insuffisance, soit du nombre d'engins existants, soit au niveau de leur puissance et de leur variété. Un autre phénomène est à signaler, il s'agit de la faiblesse de la maintenance de ces équipements ; ce qui engendre une contrainte supplémentaire, à savoir un taux de disponibilité faible.

Par ailleurs, comme on l'a déjà évoqué, la configuration géographique de la plupart des ports algériens, du fait de leur exiguïté, offrent des surfaces d'entreposage relativement réduites. Or, l'on sait que le trafic roulier nécessite des superficies très importantes. Cette situation pose un problème difficile à résoudre pour les autorités portuaires ainsi qu'aux décideurs et responsables de la gestion, bien que des plans d'assainissement aient été réalisés dans le but de récupérer le maximum de surface.

Certains ports souffrent d'une capacité d'entreposage relativement faible, la seule possibilité pour faire face au trafic et de mettre en place une organisation rationnelle de transfert des marchandises, c'est-à-dire une exploitation judicieuse des aires d'entreposage disponibles. Dans ce contexte, les importateurs doivent jouer le jeu en procédant à l'enlèvement des marchandises qui leur sont destinées dans des délais raisonnables. Ceci permettra de diminuer le séjour des marchandises au port, qui demeure toujours élevé.

2.1.5. Contraintes générales au niveau de l'infrastructure et des superstructures

La demande de transport en rapide expansion a fait surgir le besoin constant d'amélioration des niveaux de service de nombreux secteurs du réseau portuaire existant. Cependant, la satisfaction de ce besoin a été rendue difficile par la présence de contraintes très sévères au niveau de l'infrastructure et de la superstructure disponibles. L'insuffisance qualitative et quantitative qui caractérise ses ressources, se fait sentir avec une gravité sur le déroulement de l'activité portuaire.

2.1.5.1. Contraintes au niveau de l'infrastructure

Bien que la plupart des ports aient été développés dans des sites favorables, possédant une protection naturelle, il s'est avéré nécessaire de construire des brise-lames afin de les protéger contre les vents dominants du Nord et du Nord-Ouest, et des phénomènes de la houle.

À l'exception de ceux d'Arzew, d'Azew El Djadid (Béthioua), de Djendjen et du nouveau port de Skikda, les brise-lames sont de conception similaire, dépassée, et de construction ancienne. Ils comprennent essentiellement un noyau de sable et gravats, retenu par des roches naturelles, l'ensemble blindé par de gros blocs rectangulaires en béton disposés pêle-mêle, contre la face extérieure de la structure, dans la zone des remous de la houle.

Or, dans la plupart des ports, ces blocs se sont déplacés considérablement sous l'effet des tempêtes, et un grand nombre d'entre eux a glissé sur la pente inclinée et abrupte du côté de la mer, laissant ainsi, sans aucune protection, la section supérieure des brise-lames. Ceci a entraîné des lessivages sévères du noyau et de la formation de grandes cavités qui, à leur tour, ont engendré des affaissements de la superstructure en béton.

De nombreuses études existent sur les brise-lames ; malheureusement, elles n'ont pas été suivies d'effets concrets. Ils continuent, donc, de se dégrader encore plus, sous l'action de la tempête et de la houle, exigeant des frais de réparation répétitifs et de plus en plus coûteux.

Au niveau des bassins et des plans d'eau, plusieurs ports sont confrontés à des problèmes d'ensablement et d'envasement des profondeurs. Ces établissements ont vu leurs profondeurs sensiblement diminuer, réduisant de ce fait, les capacités d'accueil des postes d'accostage. Aussi, très peu de travaux de dragage ont été entrepris. Cette situation est très préoccupante, particulièrement pour les ports de Ghazaouet, Mostaganem, Béjaia et le nouveau port de Skikda.

S'agissant des jetées et des quais, la situation d'un nombre important d'entre elles se caractérise par une dégradation avancée, ce qui représente un danger pour la sécurité des navires et une contrainte pour la mise en place de nouveaux équipements lourds de manutention. C'est ainsi que plusieurs quais des ports : d'Alger, Annaba, Oran, de Skikda, de Bejaia et de Mostaganem, nécessitent des aménagements conséquents et parfois, une reconstruction de leurs murs.

En plus de faible longueur des quais (300 m maximum) la plupart d'entre eux disposent de surfaces exiguës, leur profondeur se situe, entre 5 et 20 m⁹, selon le cas. De plus, le revêtement en pavage de pierres demeure inadapté au matériel et aux installations de superstructure (chariots élévateurs, grues électriques etc.). En effet, les pavages ne

⁹ Selon la carte portuaire (port d'Alger)

représentent pas les surfaces régulières nécessaires aux opérations rapides et efficaces des chariots élévateurs.

Dans un grand nombre de ports, les revêtements en pierres, se sont mal entretenues par endroits, ils rendent les opérations en question encore plus difficile et ils encouragent par mauvais temps, la formation des flaques d'eau. Les drainages de nombreux tabliers de quais sont inadéquats et ce problème a été aggravé par les affaissements locaux des surfaces et les voies ferrées qui parcourent la plupart des quais. Dans certains ports tels qu'Alger, les eaux, par suite des drains bouchés, s'écoulent vers les hangars de manutention devant lesquels elles viennent former des mares.

S'agissant des terre-pleins, ces derniers situés en zone bord à quai, ne doivent servir que de point de reprise des marchandises déposées par les grues, lesquelles seront déplacées vers d'autres aires de stockage (hangars, magasins...), sans que les engins de manutention horizontale n'éprouvent la moindre gêne. Or, nous constatons avec regret, que souvent les terre-pleins ne jouent pas leur rôle effectif et que les cargaisons déchargées temporisent du fait de la saturation des autres endroits de stockage ; cette situation provoque un embouteillage de véhicules appelés à évacuer les marchandises du port.

Les terre-pleins, dont le revêtement est constitué par une mince couche de bitume, se brisent souvent, sous l'effet de la chaleur d'été. En période de pluies, ces derniers font l'objet de flaques d'eau qui inondent les marchandises pour lesquelles peuvent subir des dégâts. Ceci occasionne un ralentissement dans la manutention horizontale ou bien si on maintient la cadence normale de déplacement des marchandises, ce sera en les abîmant. Cette situation provoque la fatigue du matériel roulant et accélère son usure. Les charges portuaires sont, bien entendu, augmentées anormalement.

Ce qui est vrai pour l'infrastructure, concerne également la superstructure. Sa vétusté et son inadaptation au trafic ont influencé négativement le chargement et le déchargement des marchandises ainsi que l'organisation même de leur réception et leur évacuation.

2.1.5.2. Contraintes au niveau des superstructures

La vétusté et le sous-équipement du matériel d'exploitation, constituent une autre raison majeure de déclin relatif du réseau portuaire ; ils exercent une pression sensible sur le chargement et le déchargement des marchandises, ainsi que sur l'organisation même de leur réception et de leur évacuation.

La plupart des grues de quais, conçues selon des techniques classiques et exploitables depuis plus d'un demi-siècle, connaissent des pannes fréquentes, ou se trouvent immobilisées pour causes techniques, de degrés divers (état mécanique défectueux, absence d'entretien, manque de personnel de maintenance spécialisé et qualifié etc.,).

De plus, certains constructeurs de ce vieux matériel (Caillard, Stothert and Pitt, Applevage....) ne livrent plus de pièces de rechange, soit parce que les grues ne répondent plus aux exigences de la technologie moderne, soit parce qu'ils ont fait faillite.

Le matériel de levage considéré, se résume à deux types d'engins de manutention ; les grues électriques de quais sur rails et les grues automotrices/automobiles sur pneus. De ce fait, il n'est pas étonnant de constater que le taux de disponibilité est nettement inférieur à la normale esquivée, il avoisine les 50 % selon les responsables eux-mêmes.

L'obsolescence du premier type d'engins est telle que leur performance est très faible, alors que leur entretien est de plus en plus coûteux. Les répercussions négatives sur le mouvement de la navigation et sur l'enlèvement des marchandises, sont considérables. On comprend dès lors, pourquoi les porte-conteneurs séjournent au-delà du temps normal.

Il est aussi utile d'insister sur l'infrastructure d'entreposage, notamment les hangars et les magasins, dont la conception ancienne demeure peu conforme à leur utilisation rationnelle. En effet, il existe, dans les ports, un grand nombre de hangars différents, allant du type à charpente de bois, construit à la fin du siècle dernier, aux structures plus récentes en béton à deux étages.

Les grands hangars à charpente de béton, que l'on trouve principalement à Alger et à Oran, représentent des surfaces assez grandes, mais celles-ci sont interrompues par des colonnades intérieures en béton et les espaces de stockage ont été encore réduits par des séries de cloisonnements à usage de bureaux et garages. En effet, dans la plupart des grands hangars, la superficie utile ne représente que 50 % de la surface totale du sol.

La majeure partie des monte-charges utilisés pour le transfert des marchandises, entre les étages inférieurs et supérieurs des hangars, est hors d'usage et par conséquent, celles-ci doivent être chargées à l'étage supérieur de la grue, et déchargées de la même manière. Par

ailleurs, l'état de certaines installations spécialisées telles que les silos à céréales, a donné lieu à des formes d'exploitation des plus irrationnelles. En somme, la majeure partie des ports algériens, et en particulier celui d'Alger, eu égard à leurs infrastructures et superstructures, ne peuvent recevoir que des navires de petites tailles, empêchant les importateurs algériens de tirer profit des possibilités offertes par les ports d'embarquement, les obligeant même à payer des taux de fret élevés.

En règle générale, la tendance demeure en faveur de l'utilisation de détails non économiques, les navires inférieurs à 20 000 t de port en lourd pour le divers et inférieurs à 4000 boîtes où les porte-conteneurs représentent encore, aujourd'hui, 80 à 82 % du total. Il ressort donc de ce passage rapide des contraintes, que les ressources portuaires au niveau de l'infrastructure et la superstructure sont extrêmement pauvres. Se situant nettement au-dessous du minimum exigé par le trafic actuel, elles se posent en termes de contraintes sévères au déroulement des échanges maritimes.

Aussi, font-elles appel, dans les délais les plus brefs, vu les dangers qu'elles représentent, à un effort global et conséquent d'amélioration. La tempête du 28 décembre 1980, a révélé dramatiquement, à l'autorité portuaire, la faiblesse de ce patrimoine. On note que l'entretien et la conservation des infrastructures et équipements portuaires sont à la charge de l'État, et réalisées par des entreprises algériennes de travaux maritimes spécialisées, seulement elles ne répondent cependant pas toujours aux délais de réalisation, faute de crédits accordés par l'État.

2.2. Causes opérationnelles

Après avoir traité les causes liées aux problèmes techniques, nous allons voir par la suite les problèmes opérationnels, en commençant par les problèmes liés aux opérations portuaires ainsi que les problèmes structurels au niveau de l'organisation et de l'exploitation portuaire et les problèmes liés aux éléments sociologiques.

2.2.1. Problèmes liés aux opérations portuaires

Dans le précédent paragraphe, on a examiné les contraintes d'ordre infrastructurel et super structurel. Ces dernières ont un impact négatif direct sur l'opération portuaire. D'autres problèmes se situent au niveau des opérations d'accostage, d'aconage, d'entreposage et d'évacuation terrestre des marchandises.

2.2.1.1. L'accostage

En effet, l'embrasement des ports, par manque de dragage, limite les possibilités de réception des navires de fort tonnages et rend inutilisable certains postes à quai. La solution de remplacement, basée sur l'emploi d'allèges, suppose d'autres moyens de déchargement qui font généralement défaut et ne trouvent pas les conditions nécessaires, au niveau des autres maillons de la chaîne portuaire, (manutention inadéquate et insuffisante, saturation de la capacité de stockage).

Parfois, certains navires qui ne trouvent pas un tirant d'eau nécessaire, au port de destination, se déplacent vers un autre port pour être d'abord allégés, et ensuite revenir au port initial, avec toutes les conséquences financières qui en résultent (le temps, les frais, divers risques, manutention supplémentaire.....).

La vétusté des jetées et des quais peut aussi compromettre l'activité d'accostage et de manutention, lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises (vagues et houles). Cela oblige les navires à attendre l'accalmie en rade. Ce manque de réponse à l'appel du navire qui l'oblige à attendre plus que le délai normal, peut aussi se produire pour la réception de la marchandise. Ceci est dû à l'inadaptation aux nouvelles techniques de manutention du navire.

2.2.1.2. L'aconage

Les navires « touchants » les ports algériens ont un système de manutention verticale, nécessitant des grues électriques de longue portée pour les cargos ; d'autres navires de type

RO-RO¹⁰, qui ont un système de manutention horizontale, utilisent des chariots élévateurs, pour les porte-conteneurs, on utilise les portiques (manutention verticale concernant les porte-conteneurs et manutention horizontale concernant les RO-RO).

Ainsi, à chaque type de navires, doit correspondre un système de manutention adéquat ; or, l'inadaptation de la puissance des engins de manutention (grues, chariots, portiques...), au conditionnement de la marchandise (utilisation des charges) engendre une baisse de rendement ; aussi l'absence de réglementation sur le conditionnement des marchandises, conforme aux capacités des moyens de manutention et aux règles d'hygiène et de sécurité, entraîne souvent d'énormes pertes dans la manutention des produits tels que le ciment, le céréale, le sucre et d'autres produits similaires.

L'exemple du ciment est significatif, c'est un produit salissant et poussiéreux ; de grandes quantités sont déchargées en sacs, il n'y a que peu d'indications de manutention de ciment préparé sur palettes ou en vrac. De plus, il est à la fois désagréable à manipuler et dangereux pour la santé, particulièrement du fait que les navires de transport sont vétustes et mal équipés, avec d'anciennes installations d'entrepôts inefficaces qui exigent des efforts considérables ; de ce fait, la proportion des sacs éventrés est élevée.

A cause du nombre limité de matériel de manutention que possède le port d'Alger et qui sont en deçà des normes internationales, cela ne va pas faciliter la tâche des gestionnaires des quais, Ajouter à cela les mauvaises conditions de manutention sur certains navires affrétés par les importateurs algériens, qui sont peut-être avantageux avec des taux de fret très bas, mais deviennent dangereux et désavantageux quand il s'agit de qualité de service. Cela explique le faible rendement des ports algériens, en plus, avec beaucoup de dégâts.

Ces contraintes peuvent s'accroître, si les moyens matériels de manutention sont insuffisants et inadaptés au trafic. En effet, la puissance des grues de quai et des chariots est souvent inférieure au poids des biens d'équipements importés.

D'autres contraintes sont à signaler au niveau du déséquilibre entre le tonnage débarqué et le tonnage enlevé ce qui conduit à une accumulation permanente des marchandises sur les surfaces portuaires. Ce sur-stockage désordonné et irrationnel du point de vue spatial, gêne énormément les opérations de manutention et la rotation des engins de levage.

¹⁰ Manutention horizontale comme le roulant.

Ces insuffisances de l'opération d'acconage se poursuivent au niveau de l'opération de stockage.

2.2.1.3. L'entreposage

Le port n'est guère un lieu de stockage, sa fonction principale est d'assurer normalement le transit des marchandises entre deux modes de transports différents. Il dispose d'une réglementation fixant le séjour des marchandises dans son périmètre, afin de permettre aux usagers de remplir les formalités nécessaires à l'enlèvement de leurs produits.

Dans la plupart du temps, les importateurs algériens, pour de multiples raisons que nous évoquerons par la suite, dépassent et de beaucoup, le délai normal, laissant en souffrance leurs marchandises dans le port. Ils créent par-là, des conflits entre services publics et gênent énormément l'exploitation portuaire.

Cette irrégularité a bien été appréhendée par les pouvoirs publics qui ont édicté, en 1975, une ordonnance¹¹ tendant à organiser le séjour des marchandises dans les ports. L'application de cette ordonnance devrait permettre une plus grande fréquence de renouvellement des marchandises entreposées et conséquemment, une rotation plus rapide du navire. Son échec, comme le souligne BEN ABID¹², « est dû en partie à la faiblesse de l'autorité portuaire locale et à l'inertie des sociétés nationales, principales utilisatrices des services du port. Trop puissantes, elles ne faisaient aucun cas des recommandations et des injonctions de la direction du port ». Ceci reste toujours, entre autres, l'une des raisons principales de l'engorgement que connurent les ports nationaux et en particulier le port d'Alger.

Dans certains établissements maritimes tels qu'Oran, Skikda, Alger et Annaba, l'enceinte portuaire est partiellement occupée par des activités économiques n'ayant aucun rapport avec la fonction d'un port. Ce dernier perd ainsi les surfaces d'exploitation très importantes. Cette situation dénature la fonction du port et l'empêche de bénéficier de toutes ses capacités potentielles de stockage.

2.2.1.4. L'évacuation de la marchandise

Le système de transfert des marchandises débarquées des navires emprunte trois itinéraires possibles. Soit la marchandise est déchargée directement sur les camions ou

¹¹ CF, Ord numéro 75-40 le 17 juin 1975 portant organisation de séjour des marchandises dans les ports.

¹² CF, M. L BEN ABID. « Les aspects administratifs et économiques du port d'Alger ». Thèse de doctorat d'État en droit maritime. Octobre 1984, université de Nantes.

wagons qui la prennent en charge jusqu'à sa destination finale ; soit, elle est déposée sur les quais, pour un temps extrêmement court, en attendant son évacuation ; soit, elle est déposée dans les hangars de quai, ou sur les terres pleines, dans l'attente de la disponibilité des moyens de transport ferroviaires ou routiers.

De ces trois modes d'évacuation de la marchandise, le direct qui évite toute rupture de charge, il est à la base des transports internationaux et constitue un moyen idéal, vers lequel devrait tendre toute gestion portuaire. Il s'agit du transport multimodal, un transport, dont l'Algérie n'arrive même pas à mettre en place.

Concernant les ports algériens, toutes les marchandises prennent l'itinéraire indirect, et ceci, tant à l'importation qu'à l'exportation. Ce système implique une double rupture de charge et influe négativement sur les capacités d'entreposage des ports. Quant aux moyens de transports, la plupart des sociétés nationales utilisent leurs propres parcs ou, à défaut, font appel aux deux principaux transporteurs terrestres : la société nationale des transports routiers et la société nationale des transports ferroviaires. Ces deux sociétés répondant entièrement aux besoins de transport des clients, mais d'une manière irrationnelle, à cause de l'absence de coordination entre les différentes parties (notre client ciblé dans cette section est une entreprise : privée et publique)

En effet, les sociétés nationales clientes n'ont pas de planning de transport ; elles font appel aux parcs des sociétés de transport d'une manière désordonnée, ce qui empêche la société nationale de transport routier et la société nationale de transport ferroviaire de faire des prévisions et provoque un retard dans l'évacuation des marchandises.

En outre, dès que la marchandise est chargée pour être portée vers les lieux de destination, les moyens de transport terrestre se heurtent à une infrastructure saturée, qui réduit considérablement le nombre de rotations. Cette saturation se manifeste surtout au niveau des approches du port d'Alger, même avec la mise en service de l'autoroute Est-Ouest.

Les ports sont mal reliés au réseau routier, du fait qu'ils sont enclavés dans des villes plus ou moins importantes. L'aménagement des accès, pour une plus grande fluidité du trafic, est très difficile à réaliser, à cause d'une très forte urbanisation autour du port, sans oublier l'augmentation du nombre de véhicules qui circulent à Alger.

L'encombrement d'une rue ou d'une route reliant la zone portuaire à l'espace urbain, peut asphyxier toute l'activité du port, pour accéder à l'enceinte portuaire, par exemple, il faut

emprunter l'avenue de l'ALN, voie principale d'entrée et de sortie du côté Est de la ville d'Alger, qui est encombrée à longueur de journée et traverse le réseau ferroviaire relié la zone portuaire. La saturation et le blocage de la circulation, réduisent la cadence des enlèvements de marchandises du port, et aggravent la situation d'engorgement de l'enceinte portuaire. Les problèmes portuaires peuvent aussi résulter d'autres facteurs humains.

2.2.2. Problèmes au niveau de l'organisation et de l'exploitation portuaire

2.2.2.1. Incidence de la politique tarifaire sur le déroulement des opérations portuaires

La fonction essentielle de la perception des taxes, n'avait de raison d'être, qu'en tant que moyen visant à entretenir l'exploitation et le développement des ports.

À la réception des établissements maritimes en mai 1975, l'Office national des ports (ONP), a trouvé une situation caractérisée par la différence des tarifs appliqués d'un port à l'autre. En plus de cette mauvaise coordination, la tarification s'exerçait d'une manière déficiente. À cet égard, l'Office a institué le 15 juin 1976, une application uniforme à tous les ports concernant les taxes de péage et les tarifs d'usage. Mais, il faut dire que la tarification avait encore besoin d'être renforcée car il ne s'agissait là que d'une réaction ponctuelle pour parer au plus urgent.

Au début de l'année 1978, l'Office national des ports achevait une étude aboutissant à un cahier des tarifs qui semblait, a priori, plus attaché à la réalité de nos ports. Néanmoins, cette tarification appliquée, était très faible. Elle restera inchangée malgré l'évolution rapide du taux de fret et le volume du trafic. En conséquence, les coûts de stockage pratiqués dans les ports sont en moyenne, moins élevés que ceux de la ville.

En effet, les importateurs (essentiellement les sociétés nationales) ont tendance à profiter de cette situation, en laissant leurs marchandises stationnées dans la zone portuaire qui est plus économique que leurs propres installations. Ils peuvent ainsi retirer leurs marchandises au fur et à mesure des besoins ou lorsque leur trésorerie leur permet de payer les droits de douane.

Cela tient au fait que la période initiale de stationnement gratuit (temps nécessaire au transit de la marchandise) est systématiquement utilisée et que le tarif du taux après la période initiale est trop dérisoire pour être dissuasif. Les sociétés du transport maritime continuent à

laisser leurs marchandises en souffrance et considèrent le port comme un lieu de stockage et non de transit¹³.

Les marchandises dont on tarde à prendre livraison, réduisent en effet, la capacité d'entreposage pour les futurs arrivages. Il en résulte un surcoût de dépenses pour l'administration du port et une diminution du débit potentiel des postes d'accostage. En ce sens, la tarification portuaire, dont nous avons souligné l'importance, a un rôle déterminant ; son réaménagement, en plus des conditions d'utilisation des infrastructures, devient dès lors une nécessité à laquelle il faut accorder toute la priorité.

Enfin, le délai de séjour des marchandises exige également un allègement ou une rationalisation des procédures administratives très souvent à l'origine de toutes les difficultés d'évacuation.

2.2.2.2. Lourdeur et lenteur des procédures administratives

2.2.2.2.1..retards liés aux formalités douanières

Il faut signaler que la procédure de dédouanement est complexe et longue, une fois la marchandise prise en charge par les services de douanes, l'importateur est appelé à remplir les formalités nécessaires de dédouanement.

Les causes du retard sont multiples, il y a, notamment, la présentation tardive des documents de déclaration en douane par le destinataire, les pertes de temps dans la visite des marchandises lorsque la douane le juge nécessaire, les cas de litige entre le destinataire et la douane, quant au montant des droits à payer. Parfois, la quantité déchargée ne correspond pas pour une raison ou une autre, à celle constatée dans le manifeste¹⁴ ; Il faut des procédures supplémentaires et parfois très longues pour pouvoir enlever la marchandise. Quelquefois, la différence des concepts techniques utilisés dans le pays d'expédition et le pays destinataire, ainsi que la divergence des réglementations, causent des retards avant d'aboutir à la solution de ces problèmes.

Ainsi, les erreurs dans la traduction, la confection et le contenu des documents dues à l'insuffisance de formation des déclarants en douane et provenant des opérateurs, engendrent des pertes de temps pour le dégagement de la marchandise.

¹³ L'absence de statistiques nationales ne nous permet pas malheureusement de chiffrer le déficit des sociétés nationales en matière de capacité de stockage.

¹⁴ Document comporte toutes les caractéristiques de la marchandise transportée « quantité, nature, marque..... »

La conséquence est que les marchandises peuvent demeurer pendant 45 jours au port, délai prolongé à la suite d'une mise en demeure adressée à l'importateur pour régulariser sa situation douanière. Il est, certes, prévu la mise en vente aux enchères publiques, en cas de refus d'obtempérer ; mais, la douane pourra-t-elle le faire, lorsqu'il s'agit d'une entreprise nationale ?

Dans tout cela, les services de la douane estiment que 75 % des marchandises importées sont livrées anormalement d'un point de vue réglementaire et ceci pour accélérer les flux de marchandises. En somme, ces difficultés rencontrées dans l'accomplissement des formalités douanières et bancaires, engendrent un prolongement anormal de la durée du stationnement des marchandises, une saturation des magasins, des terres pleines et une asphyxie du commerce extérieur.

2.2.2.2.2. Retards liés à la lourdeur bureaucratique et aux hésitations de la gestion

En effet, les causes majeures de la tension au niveau des ports sont la lenteur, l'inefficacité et la complexité des procédures, ainsi que le volume de la documentation administrative. Dans le cas des importations, toute opération est soumise pour visas et contrôles à huit organismes d'État et chacun d'entre eux a une ou plusieurs tâches spécifiques. Ces organismes sont :

- Le ministère du Commerce pour l'attribution des AGI (autorisation globale d'importation).
- La banque centrale d'Algérie pour la délivrance de l'autorisation de transfert ;
- La banque algérienne de développement « par exemple » pour le visa et le financement des projets planifiés ;
- La banque intermédiaire agréée par la banque centrale d'Algérie comme la BNA, BEA et CPA. Une documentation importante est à fournir pour l'ouverture d'un dossier de domiciliation, relative à chaque opération ;
- Les compagnies nationales algériennes de navigation, chargées d'aviser les importateurs de l'arrivée de leurs marchandises ;
- L'entreprise portuaire, elle perçoit des taxes et frais de magasinage ;
- La société nationale de transit et de magasins généraux ;

- Enfin, la douane (à qui nous avons réservé une analyse plus détaillée).

En plus de tous les formulaires exigés par les services de douanes, le transfert de la marchandise nécessite donc, l'intervention de différents opérateurs (transport, transit, armateur, manutention, port, ministères, banques, assurances.....) et la présence de documents pour faire circuler l'information à travers tous les maillons de la chaîne.

Ces documents sont généralement conçus en fonction des législations et des intérêts respectifs des opérateurs, et non pour accélérer la circulation des flux physiques. Souvent, le service portuaire responsable de la liaison avec les importateurs, est débordé par la tâche qui lui est assignée. Cette non maîtrise de l'information peut avoir des incidences fâcheuses pour l'importateur public, mais surtout privé.

Il est arrivé que des importateurs n'aient été mis au courant de l'arrivée de leurs produits que 40 jours plus tard, ce qui signifie que les marchandises ont séjourné au port plus de cinq semaines. On se demande, si face à une telle situation, l'importateur privé ne va pas jusqu'à renoncer à sa marchandise, dont le prix de reviens s'est considérablement accru, à cause des taxes de séjour.

2.2.3. Problèmes liés aux éléments sociologiques

La productivité d'un poste à quai ou celle d'un port tout entier, ne dépend pas seulement des moyens matériels utilisés, mais également du rendement du travailleur du port qui est le docker. Cette dépendance est d'autant plus réelle que les ports nationaux, eu égard au faible progrès technique du travail portuaire, compensant cette carence par le travail des dockers. L'évolution technique dans le domaine du transport maritime a transformé radicalement les systèmes de manutention classique ; ceci a entraîné, dans plusieurs pays, des suppressions d'emplois et a créé de vives inquiétudes dans le monde du travail.

Dans les pays industrialisés, le nouveau docker est devenu un travailleur instruit, qualifié et plus spécialisé ; les syndicats luttent et négocient de plus en plus la garantie et la permanence de l'emploi.

L'introduction de ces nouvelles techniques, en Algérie, fait face à un manque de qualification, de spécialisation et de l'adaptation de la main-d'œuvre. Le problème de l'emploi, pour des raisons politiques et sociales a été résolu partiellement par la permanisation des dockers. L'effectif dans les unités de manutention est devenu pléthorique, notamment dans

les grands ports tels qu'Alger, Oran et Annaba. Cette situation qui a entraîné l'oisiveté et la passivité est en partie responsable de la faiblesse du rendement de manutention que les dockers attribuent à l'insuffisance du matériel nécessaire. Donc, le salaire que reçoit le docker est devenu l'élément fort dans l'équation de la productivité et de la rentabilité du travail.

2.2.3.1. Le salaire et le rendement du travail

Les dockers algériens étaient payés à la fin de chaque journée de travail et en fonction des quantités manipulées. Néanmoins, à partir de l'année 1974, l'État décide leur intégration au sein de l'ex SONAMA et la mensualisation des salaires. Par ces mesures, les dockers sont traités de la même manière que les travailleurs de l'industrie, dans le cadre du système socialiste.

Cette fonctionnarisation du docker a eu beaucoup d'impact sur le travail portuaire. D'une part, le docker s'estime lésé par cette mesure, le système de rémunération d'avant l'année 1974 lui permet de gagner plus. D'autre part, les responsables des ports trouvent, preuves à l'appui, que le rendement des dockers algériens est très faible, chose que ces derniers ne nient pas ; néanmoins, la plupart d'entre eux mettent en cause la faiblesse des salaires perçus, alors que d'autres expliquent la faiblesse des cadences de manutention par l'absence de matériel répondant aux normes internationales.

Quoi qu'il en soit, tous sont unanimes à dire que la mensualisation des salaires a fait perdre la motivation des dockers et par conséquent, a contribué grandement à la chute de la productivité du travail. Devant cette lenteur d'activité, les navires mettent beaucoup plus de temps pour être déchargés ; et cette perte (Surestaries) est supportée, en fin de compte, par le trésor public. C'est ce qui fait dire à un docker que « l'État préfère payer un armateur en devises que ces dockers en monnaie nationale ».

En effet, la méthode actuelle de rémunération offre la sécurité mais peu d'encouragement. L'opportunité d'associer la récompense en fonction de l'expérience et des efforts accomplis, représenterait un encouragement intéressant. L'avantage de l'application d'un tel concept, au niveau d'un port, réside dans le fait que l'on peut négocier des objectifs à atteindre, suffisamment réalistes pour répondre à la situation générale de ce port spécifique. Ces objectifs peuvent être ajustés pour répondre aux facteurs pouvant se retrouver hors du contrôle des hommes, et réajuster subséquemment, à mesure que les conditions changent à nouveau. Dans cet esprit, la flexibilité du travail sera encouragée.

Pour que l'analyse des problèmes liés aux éléments sociologiques soit exhaustive, il faut mentionner l'impact du Ramadhan.

2.2.3.2. Baisse du rendement pendant le mois de Ramadhan et la saison d'été

Il est de tradition, pour la majorité des familles algériennes que le Ramadhan (le mois du jeûne), est le mois de l'année où l'on consomme beaucoup. Les dépenses portent essentiellement sur les biens alimentaires. Durant ce mois sacré, on note les très fortes hausses des prix, la pénurie et la spéculation. Pour répondre à la demande non satisfaite par la production intérieure, l'État procède à des achats massifs de produits de l'étranger. Il s'ensuit un autre trafic de pointe dont on a parlé dans le paragraphe précédent.

Cependant, l'on assiste pendant ce mois sacré, à deux phénomènes qui influent considérablement sur le rendement du travail portuaire. Primo, la réduction des heures de travail et le changement d'horaires en heures continues perturbent le travail des dockers, les utilisateurs des ports et le fonctionnement de l'établissement maritime ; en conséquence, le séjour des navires à quai et en rade devient plus long. Secondo, les traditionnelles veillées tardives du Ramadhan agissent négativement sur la force de travail, l'absentéisme élevé accentue la baisse de la productivité, ce qui est contraire aux principes de notre religion, d'un autre côté, le climat et surtout la chaleur en périodes d'été, ont un impact négatif sur la qualité du travail des dockers.

2.3. Causes juridiques

De nos jours, les ports algériens essaient de lutter contre un phénomène de congestion et de saturation portuaire importante. Il est à relever, que la situation dans tous les ports du pays est presque similaire, dans le sens où il n'existe pas une réelle concurrence dans la prestation de services du fait de la faiblesse de l'intervention du secteur privé à l'intérieur de l'enceinte portuaire et de la dualité fonctionnelle de l'autorité portuaire mandatée par les pouvoirs publics.

Comme nous l'avons vu dans le premier chapitre, la congestion est générale en Algérie et particulièrement au niveau du port d'Alger, puisque la moyenne d'attente est de 13 jours¹⁵, que ce soit en rade ou à quai. Cette durée dépasse de loin les normes internationales, puisqu'on estime que le séjour moyen est de 20 % de la durée de la traversée d'un navire ou le

¹⁵ Statistiques ministère des travaux publics et des transports.

voyage d'un navire, surtout quand il s'agit des navires porte-conteneurs, alors qu'en Algérie, il se situe à plus de 200 %.

Après l'identification de la problématique, nous allons étudier les causes juridiques, et notamment le dualisme fonctionnel du port d'Alger.

2.3.1. Le dualisme fonctionnel de l'autorité portuaire en Algérie

Avant d'entamer cette section, il sera indispensable de rappeler que d'une part, les ports algériens sont passés par une mutation du régime juridique intimement liée aux politiques économiques qu'a connues l'Algérie, et que d'autre part, l'entreprise portuaire (actuelle) a subi plusieurs changements que l'on peut schématiser par deux grandes phases :

La première phase s'est caractérisée par le regroupement de l'ensemble des fonctions portuaires au profit de l'entreprise portuaire qui s'est retrouvé en position dominante, depuis 1982, date de sa création, et soutenue par la juxtaposition des missions de service public et des activités portuaires en sa faveur.

La deuxième phase est celle intervenue lors de l'avènement de la loi 98-05 modifiant et à complétant le code maritime, on assiste à une refonte de l'organisation portuaire et la nécessaire séparation des fonctions régaliennes au profit des autorités portuaires créées à cet effet. Les activités portuaires lucratives sont prises en charge par des concessionnaires.

Cependant, il y a lieu de présenter à travers cette section la situation avant la promulgation de la loi 98-05 et ensuite la situation après la promulgation de la même loi.

2.3.1.1. La situation avant la promulgation de la loi 98-05

Cette phase s'est caractérisée par le monopole de l'entreprise portuaire sur l'ensemble des fonctions portuaires, en juxtaposant des missions du service public aux activités portuaires à caractère commercial pour se retrouver en position de « juge et partie ». Il faut noter que, cette entreprise a vu la lumière, à travers un arsenal de textes juridiques, portant la dissolution de l'ONP et de la SONAMA ainsi que le transfert de leurs fonctions respectives, à savoir l'administration du port, les activités portuaires à caractère commercial et l'activité de remorquage précédemment dévolue à l'EX-CNAN¹⁶. Cependant, il y a lieu de présenter dans

¹⁶ Décrets en question sont : Le décret numéro 82-279 du 14 août 1982 portant réaménagements des statuts du la EX-CNAN, le décret N° 82-280 du 14 août 1982 portant la dissolution de la SONAMA et transfert des activités, structures, moyens et personnels, le décret N° 82-280 du 14 août 1982 portant la dissolution de l'ONP et transfert de patrimoine des activités, des structures, des moyens et personnes.

un premier temps la création de l'entreprise portuaire et ensuite les inconvénients et les limites de cette organisation.

2.3.1.1.1. La création de l'entreprise portuaire

L'entreprise portuaire actuelle a connu deux phases, la première à travers les décrets de 1982¹⁷, portant création de 10 entités portuaires, en parallèle à autres dispositifs juridiques comportant la dissolution de l'ONP, la SONAMA et le réaménagement du statut de la compagnie maritime CNAN. Cette dernière a pris en charge l'activité de remorquage et cela jusqu'à la création de ces entreprises « *entreprise de remorquage* ». Toutes ces activités seront recentrées au profit de ces entreprises portuaires.

Tableau N°5 : Les attributions de l'entreprise portuaire

Les attributions de l'entreprise portuaire	
Les activités commerciales	Les missions de service public
Elle est chargée de : -L'exercice du monopole des opérations d'acconage et de manutention portuaire. -L'exercice du monopole des opérations de pilotage, remorquage et de l'amanage¹⁸	Elle est chargée de : -La gestion, de l'exploitation et du développement des ports dont elle a la charge. -L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires -L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la superstructure portuaire. -L'élaboration, en liaison avec les autres autorités concernées, de programmes d'entretien, d'aménagement et de création d'infrastructures portuaires. -La police et la sécurité portuaire dans les limites géographiques du domaine public portuaire en matière de circulation et stationnement de façon générale, d'hygiène et de la salubrité des voies publiques et des édifices, de prévention des incendies, des constructions, de la navigation maritime et de la pollution¹⁹

Source port d'Alger.2018

Nonobstant, la promulgation du décret du 18 octobre 1988, les entreprises portuaires sont passées à l'autonomie tout en maintenant la même organisation et les mêmes attributions,

¹⁷ Décret numéro 82-283 et suivant jusqu'au décret numéro 82-290 du 14 août 1982, créant toutes les entreprises portuaires.

¹⁸ Article 2 du décret du 14 août 1982.

¹⁹ Ibid.

d'où le tableau N°5, montre clairement les attributions de l'entreprise portuaire et en séparant les activités commerciales des missions de service public.

En résumé, l'organisation actuelle est marquée par un certain nombre d'avantages dans les plus importants sont l'unicité de décision et l'existence d'une plus grande autonomie à l'égard de la tutelle. Cependant, la transformation des entreprises portuaires, a enregistré une certaine autonomie, présente un certain nombre de limites qui se manifestent à plusieurs niveaux. Dans cette optique, nous présenterons en deuxième lieu, les inconvénients et les limites de cette organisation.

2.3.1.1.2. Les inconvénients et les limites de l'organisation portuaire

Le système organisationnel mis en place dans les ports algériens pendant cette phase, est basé sur une entité autonome sous forme d'entreprises publiques économiques (EPE) à caractère lucratif. En outre, la délégation d'exécution des missions de service public qu'au profit de cette même entreprise va nécessairement la perturber dans la poursuite de son principal but (le profit).

Cependant, l'entreprise va user de la fonction de l'exploitation, au profit de la fonction administrative, en prenant, en considération que le témoin financier comme un indicateur de développement, se trouvant en position de « juge et partie ». Ce qui ne peut être sans effet sur la souplesse et le dynamisme du port. Ainsi une désarticulation de la structure organisationnelle des ports algériens va y persister. Par conséquent, cette situation a montré un certain nombre d'insuffisances et de limites ;

a) Affaiblissement de l'exercice des missions de puissance publique et de service public

Le cumul des attributions de puissance publique et de service public et celle des activités commerciales à l'actif de l'entreprise portuaire a été engagé en espérant une prise en charge harmonieuse qui permettra une complémentarité de ces deux fonctions portuaires distinctes.

Le statut commercial de l'entreprise dont la motivation est tout à fait légitime, défendre son propre intérêt ; a entravé l'exercice efficace des attributs de puissance publique, comme représentant l'intérêt général. Une primauté est ainsi accordée aux activités commerciales au détriment des missions de service public²⁰.

²⁰ M'Hamed M'HAREB, « la réorganisation du secteur portuaire Algérien », revue, port d'Alger numéro 47 avril 2002, page 10.

b) Les insuffisances de la fonction de coordination des activités des opérateurs et usagers portuaires

L'utilisation optimale du port par l'ensemble des opérateurs est la priorité de la fonction de coordination, ainsi que la protection des personnes, des biens et de l'environnement.

Cette fonction ne pouvait être assumée efficacement par l'entreprise portuaire, étant elle-même partie prenante et contractante dans les actes commerciaux, ses intérêts sont souvent opposés à ceux des usagers portuaires, voire même à l'intérêt général.

c) La vulnérabilité et la lourdeur de l'organisation en place

La disposition des fonctions portuaires à l'actif d'une même entité nécessitait l'introduction d'une nouvelle approche de gestion et d'organisation, ce qui a induit le dysfonctionnement de l'organisation en place, en raison de la dualité des missions de l'entreprise portuaire ainsi que de la spécificité des activités portuaires.

d) L'importance des surcoûts

L'absence de la concurrence dans l'exercice des activités commerciales induira inévitablement la faible performance et sera la source des surcoûts, dus notamment à l'importance des surestaries et des coûts de frets élevés appliqués à destination d'Algérie.

En résumé, cette organisation était marquée par l'absence d'une autorité portuaire représentant l'intérêt général et la puissance publique. L'affaiblissement de la fonction de coordination entre les opérations portuaires et la position de monopole des entreprises portuaires, ne permettent pas aux entreprises portuaires de s'autoréguler, étant donné que leur souci est de maximiser la performance.

2.3.1.2. La situation après la promulgation de la loi 98-05

L'avènement de la loi du 25 juin 1998 modifiant et complétant le code maritime de 1976, constitue un événement majeur dans l'histoire des ports algériens puisqu'elle comble un vide juridique qui existe depuis l'indépendance. L'objectif visé par le législateur algérien est l'ouverture à la concurrence des activités commerciales tout en distinguant en particulier les missions de service public des activités commerciales.

À cet égard, l'autorité publique a mis en place une nouvelle organisation portuaire en Algérie par le biais de la loi numéro 98-05 du 15. 06. 1998, cette organisation consiste à séparer les

missions de la puissance publique et de services publics des activités commerciales, comme le prévoient les articles 890,190, 11 et 192 de ladite loi. La libéralisation des activités commerciales portuaires, en Algérie, trouve déjà son ancrage juridique dans l'ordonnance du 25 janvier 1995 modifiée, relative à la concurrence et ensuite dans l'ordonnance du 26 août 1996 modifiée, relative à la privatisation des entreprises²¹.

Cependant, le décret du 18 août 1999 portant statut type de l'autorité portuaire régionale prévoit la possibilité pour l'autorité portuaire régionale d'exercer des activités commerciales portuaires « en cas de besoin », s'agit-il d'une contradiction ? À cet effet, il y a lieu d'étudier en premier temps l'organisation portuaire selon la fonction de l'autorité portuaire et ensuite la situation de l'autorité portuaire à l'égard de l'avènement du décret du 15 avril 2006 modifié par le décret du 8 novembre 2008.

2.3. 1.2.1. L'organisation portuaire selon la fonction de l'autorité portuaire

À ce titre, on ne peut pas affirmer s'il existait un modèle standard de gestion portuaire. Au contraire, on peut trouver de nombreuses formes d'administration qui peuvent être classées de plusieurs manières. Selon des spécialistes, il faut tout d'abord organiser les ports selon la fonction de l'autorité portuaire que suivant les propriétaires de l'infrastructure et superstructure portuaire. Selon cette classification, il existe trois types de ports : les ports opérateurs (services ports), les ports en concession (tool ports) et les ports de propriétaires (landlord ports), ce qui illustre bien la grande diversité des régimes portuaires²².

Dans cette optique, il existe trois types d'autorité portuaire, établies en fonction de leur attribution et de leur responsabilité dévolue:

-Le port propriétaire (landlord ports)

C'est l'autorité portuaire qui assure les fonctions de propriétaire foncier (domaine maritime et terrestre, public ou privé) et des infrastructures, les fonctions régaliennes et de régulation. Elle procède à des locations ou concessions ou à des cessions des terrains, par exemple, le port de Rotterdam.

²¹ Ordonnance numéro 95-22 du 25 janvier 1995 abrogé par l'ordonnance numéro 01-04 du 20 août 2004 relatif à l'organisation, la gestion et la privatisation des entreprises publiques économiques en Algérie.

²² Garcia PENALOZA, « le statut juridique des ports panaméens », mémoire Aix- Marseille, CDMT 2005, page 39.

-Le port service (operating port)

Dans ce cas, l'autorité portuaire est le propriétaire de l'ensemble du port (domaine, infrastructures et équipements) qu'elle exploite elle-même partiellement ou en totalité. À cet effet, l'autorité portuaire doit non seulement réaliser certains équipements mais assurer la fonction opérationnelle, c'est le cas de certains ports anglais.

-Le port outil (tool port)

C'est une variante du landlord port, l'autorité portuaire finance, construit et achète les équipements nécessaires à une exploitation efficace du port, en les mettant à la disposition des opérateurs dans le cas de contrats (contrat de concession, contrat de location) de durée limitée comportant des obligations de service public. Par-delà le système portuaire algérien passe du schéma d'autorité type « port opérateur » à celui qui est considéré comme classique « le port outil ».

Suivant les dispositions de l'article 891 du code maritime algérien, l'autorité portuaire assure des missions de service public, elle a en particulier pour mission : le développement, l'entretien, la gestion, la préservation et la conservation du domaine public portuaire qui lui est affecté. Aussi, elle exerce des opérations de pilotage et d'amanage ; ces différentes missions sont reprises par le texte portant le statut type de ces autorités.

En règle générale, l'autorité portuaire assure des actions d'animation et de coordination entre les différents intervenants dans l'activité portuaire ainsi que la promotion commerciale des ports dont elle a la charge, exceptionnellement, elle peut en cas de besoin, exercer elle-même des activités commerciales nécessaires au fonctionnement des ports, et il faut le souligner ; cette alternative, doit être « temporaire ». À notre avis, l'intervention de l'autorité portuaire est soumise aux exigences de service public et à l'affermissement de l'intérêt général, mais la question qui mérite d'être posée est de savoir : qui décide du besoin ?

Dans cette optique, la distinction entre les activités économiques et l'exercice du pouvoir régalién n'est cependant pas clairement établie²³, il faut noter que la maîtrise de la gestion du domaine public donne à l'autorité portuaire une position dominante. Cette entité bénéficie légalement d'un droit exclusif pour gérer le domaine public portuaire.

²³ Robert REZENTHEL, droit maritime français numéro 675,01/11/2006.

2.3.1.2.2. La situation de l'autorité portuaire à l'égard de l'avènement du décret du 15 avril 2006 modifié par le décret du 8 novembre 2008

La volonté des pouvoirs publics de libéraliser les activités portuaires à caractère commercial (remorquage, la manutention et l'aconage) est enfin consacrée d'une manière définitive par l'avènement du décret du 15 avril 2006 et il faut souligner que, ce texte a été modifié par le décret du 8 novembre 2008. Selon l'article 2 de décret du 8 novembre 2008, « l'exercice des activités du remorquage, de manutention et d'aconage dans les ports est dévolu à toute personne physique de nationalité algérienne ou morale de droit algérien, attributaire d'une concession qui remplit les conditions de qualification professionnelle requise et qui s'engage à respecter les conditions de la convention et du cahier des charges ». Dans cette optique, la concession a été toujours considérée, comme le mode de gestion le plus approprié pour l'exercice des activités commerciales portuaires.

En matière portuaire, « la concession est l'acte par lequel la puissance publique, dite autorité concédante, confiait, sous la forme d'un contrat, à une personne physique ou morale du dite concessionnaire le droit de financer, de construire et d'exploiter un ouvrage public dans un but de service public, à ses risques, pendant une période déterminée,..... »²⁴. À cet égard, le droit d'intervention de l'autorité portuaire pour le refus d'accorder, de renouveler et de suspendre ou de résilier les autorisations d'occupation privatives ou les contrats de concession d'outillage public doit être motivé par une raison d'intérêt général, ainsi que l'illégalité d'une décision de créer une conjoncture de position dominante.

Cependant, le secteur privé est ainsi appelé à fournir des services portuaires en concurrence avec le secteur public permettant ainsi une concurrence « saine et loyale » de l'ensemble de ses activités, gage d'une plus grande efficacité économique des opérateurs par voie de conséquence des ports algériens.

En résumé, l'autorité portuaire exerce certaines missions à caractère hybride car elle a la double mission d'organiser l'aménagement du site portuaire et d'assurer son fonctionnement correct en veillant notamment à la convergence des actions des divers opérateurs publics ou privés vers la réalisation d'un seul objectif : le port doit jouer pleinement son rôle au service de l'économie du pays²⁵.

²⁴ J.G DE Matons, « les concessions portuaires aspects juridiques, Washington D.C. » Mai 2000.

²⁵ M. M'HAREB, op cit, page 13.

À cet effet, cette convergence s'opérait sur le plan organique du fait de la double compétence de l'autorité portuaire (à la fois autorité de police et entreprise), et sur le plan matériel de part l'ambiguïté des finalités des polices portuaires.²⁶ Il faut le noter que l'autorité portuaire a une finalité commerciale qui consiste à optimiser le rendement de ses infrastructures et de ses outillages publics²⁷, ainsi que pour une finalité spécifique relative à la conservation et la protection de l'outil économique portuaire.

2.3.2. La nature de la responsabilité de l'autorité portuaire

La responsabilité de l'autorité portuaire peut donc être évoquée à plus d'un titre. Cela s'explique par la nature même du port à assurer un véritable service public et par les moyens spécifiques mis à la disposition de l'autorité portuaire pour qu'elle puisse assurer sa mission d'intérêt général²⁸.

Aujourd'hui, il est de plus en plus naturel d'affirmer que l'autorité portuaire ne peut s'occuper elle-même des activités réalisées au sein du port. Dès lors, elle délègue des missions du service public à des personnes publiques ou privées. Par conséquent, le problème réside dans la qualification de l'auteur du dommage, parmi ces innombrables acteurs, chose peu évidente pour la victime d'un dommage. Cependant la question qui mérite d'être posée est de savoir : devant qu'elle juge, des juridictions ou administratives, doit-il retourner ?

Dans cette optique, il existe une équation à suivre : la nature dualiste de l'activité portuaire (puissance publique et prestation commerciale) manifeste une dichotomie des missions de l'autorité portuaire et il faut souligner que cette circonstance a pour effet d'engager la responsabilité administrative de l'autorité portuaire dans l'exécution des missions régaliennes, ainsi que la responsabilité civile de celle-ci dans l'accomplissement des missions de service public à caractère industriel et commercial.

2.3.2.1. La responsabilité administrative de l'autorité portuaire

En règle générale, la responsabilité administrative est l'obligation pour l'administration de réparer les préjudices causés par son activité ou celle de ses agents. À cet égard, la responsabilité administrative de l'autorité portuaire porte sur les conséquences dommageables de :

²⁶ Bertrand VEND, « les polices dans les ports maritimes », Presse universitaires d'Aix-Marseille 2005, page 50.

²⁷ K. HADDOUM, « l'impact de la saisie conservatoire des navires sur les ports », revue port d'Alger numéro 36, Mai 2001, page 6.

²⁸ Marcel-Yves LE GARREC, droit maritime français, numéro 565,01/11/1996.

- l'utilisation d'un ouvrage public ;
- la réalisation des travaux publics.

Pour assurer le fonctionnement de sa mission de service public administratif dans l'intérêt général, l'autorité portuaire bénéficie de prérogatives de puissance publique, en particulier des pouvoirs de police dont la mise en œuvre mettra en jeu sa responsabilité²⁹.

Cependant, il y a lieu de présenter en premier temps la responsabilité de l'autorité portuaire à l'égard du navire dans la mise en œuvre de la réglementation et l'exercice des pouvoirs de police, ensuite, la responsabilité de l'autorité portuaire en sa qualité de gestionnaire des ouvrages portuaires et enfin le contentieux portuaire relatif à l'exercice des missions régaliennes.

2.3.2.1.1. La responsabilité de l'autorité portuaire liée à l'exercice des pouvoirs de police

En principe, le fondement de la responsabilité de l'autorité portuaire en matière d'exercice de la police est une responsabilité pour faute. Dans cette circonstance, la victime devra prouver :

- L'existence d'un préjudice ;
- L'existence d'un lien de causalité entre ce dommage et les décisions et agissements du service public ;
- Le caractère fautif de ses décisions ou agissements.

D'une manière concrète, l'exercice de cette police de l'exploitation et de la sécurité repose sur l'intervention de la capitainerie et des officiers de port et il faut noter que, dans le cadre des mutations entreprises dans le domaine portuaire, les ports algériens sont dotés d'un important instrument permettant d'organiser au mieux l'exploitation du port et d'assurer la sécurité des installations, ainsi que la prise en charge du navire, des marchandises et des passagers dans les meilleures conditions possibles.

Il s'agit d'un ensemble de règles générales d'exploitation et de sécurité applicables aux ports³⁰ et d'après l'article 127 de ce texte, les officiers du port veillent à l'application de l'ensemble des règles dictées par ce règlement. Dans cette optique, les officiers du port

²⁹ Marcel-Yves LE GARREC, droit maritime français, numéro 563,01/09/1996.

³⁰ Décret numéro 02-01 du 6 janvier 2002 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports.

assurent, dans ce cas la police et la sécurité des plans d'eau, chenaux d'accès, rades et quais ainsi que des parties terrestres des ports et de leurs dépendances dans les limites du domaine public portuaire³¹.

a. L'accueil des navires

Les officiers du port représentent l'autorité portuaire. Ils assurent la sécurité du navire lors de son séjour au port, contrôlent les différentes activités de placement des navires, d'accueil, de manœuvre et de déchargement³². Ils exercent une surveillance terrestre et maritime en vue d'assurer la protection du domaine portuaire agissant en qualité de police (police du balisage, matières dangereuses, environnement, pollution, sûreté....). Ils peuvent également exercer des compétences relevant de la responsabilité de l'État du port, en particulier en matière de navigation dans les chenaux et bassins portuaires.

L'accueil du navire est assuré d'abord grâce au balisage et à l'ensemble des moyens de guidage et d'information contrôlée par la capitainerie et ensuite grâce aux instructions données dans le cadre du mouvement du navire, du mouillage, du placement, de la signalisation et de la sécurité. À ce titre, il faut souligner qu'au sens de l'article 77 du décret du 6 janvier 2002, les services habilités de l'autorité portuaire peuvent interdire aux navires l'accès au port de certains navires dont l'entrée serait susceptible de compromettre la sécurité, la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages et installations portuaires.

Les officiers de port bénéficient d'un pouvoir d'agissements (d'action) pour assurer l'exercice de cette mission. Ils peuvent engager la responsabilité de l'autorité portuaire en cas de fautes commises dans l'exercice de leurs fonctions lorsqu'ils donnent des informations, ordonnent des manœuvres, prescrivent des accostages et d'une manière générale, pour toutes les décisions et instructions prises lors de l'entrée, de la sortie, de l'accostage, de circulation des navires dans le port et l'affectation des postes à quai.

b. La sécurité et l'exploitation

En matière de sécurité, les services habilités de l'autorité portuaire ont pour mission la conservation du domaine public portuaire, la conservation des plans d'eau et des profondeurs des bassins. Ils veillent au respect des dispositions applicables aux épaves et navires désarmés, à l'exercice de la police des plans d'eau portuaire notamment de la navigation dans

³¹ Article 128 du décret du 6 janvier 2000.

³² Article 78 du décret du 6 janvier 2002.

les ports, rades et chenaux d'accès, ainsi que la prévention et la lutte contre les sinistres à l'exception de celle dirigée par les autres services compétents de l'État et enfin, ils veillent à l'application des dispositions du transport et de la manutention des produits dangereux.

À l'inverse, la négligence de la capitainerie dans l'application de la réglementation sera bien évidemment constitutive d'une faute engageant la responsabilité de l'autorité portuaire s'il est prouvé que cette négligence est à l'origine du dommage. En outre, la source de la mise en cause de la responsabilité de l'autorité portuaire est son devoir d'information, elle doit informer les usagers du port de tout ce qui est nécessaire pour leur sécurité.

En matière d'exploitation, l'article 47 du décret du 6 janvier 2002, prévoit que : « l'autorité portuaire doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer une exploitation optimale des outillages et des installations existantes, la conservation des marchandises qui y séjournent ainsi que la mise en œuvre des moyens d'évacuation appropriée ». En outre, elle veille au bon déroulement des opérations de transit des passagers, des marchandises et du chargement et déchargement des navires. Ces opérations doivent se dérouler sans discontinuité conformément au régime de travail applicable dans les ports.

2.3.2.1.2. La responsabilité de l'autorité portuaire en sa qualité de gestionnaire des infrastructures portuaires

La gestion du domaine public portuaire peut générer des dommages pour les tiers, et engager la responsabilité de l'autorité portuaire. Dans cette optique, l'autorité portuaire dispose d'un pouvoir discrétionnaire pour accorder ou non les autorisations privatives d'occupation mais il faut le souligner qu'une discrimination injustifiée dans l'octroi d'une autorisation domaniale engage la responsabilité de son auteur³³.

En matière d'ouvrages publics, doctrine et jurisprudence ont élaboré la notion de défaut d'entretien normal qui se situe à mi-chemin entre la responsabilité pour faute et la responsabilité pour risque³⁴.

a- Dommage de travaux publics

L'ouvrage portuaire doit être conçu et entretenu conformément à sa destination. À cet effet, l'autorité portuaire se trouve assujettie à entretenir l'ensemble des composantes de l'infrastructure portuaire :

³³ Jean-Pierre BEURIER, droit maritime, Dalloz action, édition 2006/2007, page 721.

³⁴ Marcel Yves LE GARREC, droit maritime français numéro 564,01/10/1996.

- Plan d'eau et profondeurs des bassins ;
- Les quais et les appontements ;
- Les profondeurs des chenaux d'accès au port en effectuant des dragages réguliers.

À ce titre, les officiers du port donnent l'instruction en conséquence et signalent au service concerné de l'autorité portuaire tous les faits se rapportant à l'entretien et la conservation des ouvrages.

Cependant, l'engagement de la responsabilité de l'autorité portuaire due à la négligence de l'entretien ou le fonctionnement des ouvrages publics portuaires est bien réglementé, mais la faute est présumée du seul fait du dommage sans que l'usage victime n'est à la démontrer.

En outre, elle peut aussi voir sa responsabilité engagée pour l'exécution des travaux d'entretien des ouvrages, par exemple ; la responsabilité de l'autorité portuaire ou du service de l'État exécutant les travaux d'entretien pourra être engagée en cas d'accident causé par les dragues. À ce titre, la qualification des dommages de travaux publics dépend :

- Du régime juridique de l'ouvrage

La qualification des dommages de travaux publics peut dépendre du régime juridique de l'ouvrage qui les a occasionné, par exemple ; l'effondrement d'un toit d'un hangar établi sur le domaine public portuaire, si le bâtiment fait partie des biens de retour d'une concession d'outillage public, le régime des dommages de travaux publics s'appliquera, en revanche s'il s'agit d'un bâtiment construit par une personne de droit privé dans le cadre d'une autorisation d'occupation temporaire, c'est la responsabilité civile du maître d'ouvrage qui sera mise en cause.

- De la qualité de la victime

Selon la qualité de la victime, une distinction doit être faite pour les dommages résultant de la présence de l'exploitation d'un ouvrage public. S'il s'agit :

- d'un usager d'un service public à caractère industriel et commercial, c'est la responsabilité civile de l'autorité portuaire qui sera mise en cause pour le fait dommageable à cet usager ;
- d'un tiers par rapport à l'ouvrage, dans ce cas, on est en présence d'un dommage travaux public.

Ainsi, la question qui mérite d'être posée est : comment protéger les tiers lors du fonctionnement du service public ?

b- Une responsabilité fondée sur le risque

La notion de responsabilité pour risque, développée pour protéger les tiers lors du fonctionnement du service public, n'exige pas de la victime qu'elle prouve l'existence d'une faute du service public. À cet effet, la victime doit évoquer l'existence d'un préjudice, à la fois « anormal » et « spécial »³⁵.

-La normalité du préjudice s'apprécie par rapport aux égards à la durée pendant laquelle le trouble persiste (la durée d'inactivité, c'est la durée du « délai de réflexion » de l'autorité administrative qui est prise en compte) ;

-La spécialité du préjudice correspond au nombre de victimes de ce dommage, (les dommages qui affectent soient des individus isolés, soit une entreprise.... etc.).

En résumé, les faits générateurs qui permettent d'engager la responsabilité sont très variés. Il peut s'agir de l'exercice de la police dans les ports, de la gestion domaniale, d'un ouvrage public, ou encore d'un outillage, de travaux publics qui s'avèrent nécessaires. Par ailleurs, la responsabilité de l'autorité portuaire ou de l'État sera réduite ou supprimée dans quatre cas :

- Le fait de la victime ;

- Le fait d'un tiers (il peut y avoir intervention d'un tiers contribuant à la surveillance de dommages permettant ainsi un partage de responsabilité) ;

-La force majeure constituant une véritable contraignante pour l'administration (Elle doit être étrangère à l'auteur du dommage, imprévisible, irrésistible dans ses effets et extérieurs à l'objet du dommage, y compris aux navires) ;

» Le cas fortuit ou la cause inconnue.

³⁵ A.H. MESNARD- R. REZENTHEL, droit maritime, tome II, édition Juris service, 1995, page 264.

c- le contentieux portuaire qui se rapporte à l'exercice des missions de service public à caractère administratif

Le caractère administratif du service public a pour conséquence de reconnaître la compétence des préjudices administratifs pour statuer sur les litiges qui s'y rapportent³⁶. Les litiges concernant l'exercice des missions de service public à caractère administratif relèvent de la compétence des juridictions administratives. Par exemple : selon le jugement du tribunal administratif de Rennes de 13 mars 1996, l'autorité portuaire est responsable des dommages occasionnés par un ponton à un voilier amarré dans un port, en raison d'un défaut d'entretien normal de l'ouvrage.

2.3.3. La responsabilité civile de l'autorité portuaire

Nous avons vu que l'exploitation des outillages publics relève des missions de service public à caractère industriel et commercial exercées par l'autorité portuaire. Cette circonstance a pour effet d'engager la responsabilité civile de celle-ci ou de son concessionnaire à l'égard des usagers.

Aussi, la responsabilité civile de l'autorité portuaire pourra être engagée à l'égard d'usagers du port en cas de graves impronptus de son personnel chargé de la manœuvre des grues et portiques de manutention. Cependant, il y a lieu de présenter en premier temps la responsabilité de l'autorité portuaire dans l'utilisation des outillages de manutention, ensuite les contentieux portuaires relatifs à l'exercice des missions de service public à caractère industriel et commercial.

2.3.3.1. La responsabilité de l'autorité portuaire dans l'utilisation des outillages de manutention

Dans ce cas, il existe un conflit de responsabilité car il y'a d'une part l'autorité portuaire et d'autre part le propriétaire de l'outillage dont elle est responsable et dont elle assure directement l'exploitation. Elle peut déléguer cette mission à des personnes publiques ou privées, dès lors, les dommages causés lors de l'utilisation d'un outillage public relèvent d'un régime de la responsabilité qui pèse sur le gardien de l'outillage.

Il faudra déterminer dans chaque cas, qui était le gardien de l'outillage au moment de l'accident afin de savoir qui avait le pouvoir de direction de l'utilisation et le contrôle de cet

³⁶ Jean-Pierre BEURIER, op cit, page 662.

outillage. Lors des opérations de manutention, la responsabilité est en principe transférée au manutentionnaire qui loue l'outillage. Ceci est vrai lorsque l'outillage est conduit par l'un de ses préposés mais ceci est également vrai lorsque le conducteur appartient au personnel du port car, au terme des règlements d'outillage, il devient le préposé de manutentionnaire pendant le temps de mise à disposition de l'outillage³⁷.

Toutefois, il peut arriver que la responsabilité de l'autorité portuaire soit mise en cause s'il apparaît que la cause du dommage est séparable de l'utilisation de l'outillage par le manutentionnaire. Ainsi en est-il lorsque l'accident provient d'un défaut d'entretien de l'outillage, celui-ci incombant au propriétaire qui est l'autorité portuaire, toutefois, il y a une exception, si l'origine du dommage réside dans un vice interne de l'appareil ce qui peut mettre en cause éventuellement le constructeur.

En résumé, l'autorité portuaire voit, donc, sa responsabilité civile engagée en sa qualité de propriétaire, gardien de la structure de l'outillage qui s'avère déficiente. Donc, elle sera également responsable, des dommages qui pourraient être causés au navire du fait d'un outillage en dehors d'une opération de manutention, le navire étant alors un tiers par rapport à l'outillage ; exemple un dommage causé aux superstructures d'un navire lors de déplacement d'une grue ou d'un portique en dehors de toutes opérations de manutention.

2.3.3.2. Le contentieux portuaire qui se rapporte à l'exercice des missions de service public à caractère industriel et commercial

Il est parfois difficile de discerner l'existence du service public dans le caractère économique de l'activité portuaire. Ce caractère a pour conséquence de reconnaître la compétence suivante:

- Des juridictions administratives, qui s'occupent des contentieux relatifs à l'organisation de ce service ;
- Des juridictions judiciaires, qui s'occupent des litiges qui opposent le gestionnaire aux usagers ou aux salariés.

En outre, les litiges qui se rapportent aux dommages occasionnés par un outillage public relèvent de la compétence des juridictions judiciaires si, la victime est un usager d'un service public à caractère industriel et commercial.

³⁷ Marcel Yves LE GARREC, droit maritime français numéro 565,01/10/1996.

En général, nous avons vu que la responsabilité de l'autorité portuaire peut, donc, être évoquée à plus d'un titre. À cet effet, la mise en cause de la responsabilité de l'autorité portuaire dépend de la qualité de la victime, d'usager des services publics industriels et commerciaux, lors d'une utilisation d'un outillage public. Comme, il a été déjà mentionné, le système portuaire algérien passe d'autorité de type « port opérateur », à celui qui est considéré comme classique « le port outil ». Il faut noter que la loi numéro 98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance numéro 76-80 du 23 octobre 1976 portant le code maritime algérien s'inscrit dans le contexte de l'économie de marché.

La nouvelle loi a introduit une nécessaire de séparation entre les missions régaliennes dévolues à l'autorité portuaire et les activités commerciales (le remorquage, la manutention et l'acconage) qui peuvent être exercées par toute personne physique de nationalité algérienne ou toute personne morale de droit algérien. Il faut souligner que la concession a été toujours considérée, comme le mode de gestion le plus approprié pour l'exercice des activités commerciales portuaires.

Comme toute autorité, l'autorité portuaire conserve la direction et la maîtrise de l'exploitation des activités en question. En effet, l'autorité portuaire exerce la double mission d'organiser l'aménagement de sites portuaires et d'assurer son fonctionnement correct en veillant notamment à la convergence des actions des divers opérateurs publics ou privés.

La dualité des missions de l'autorité portuaire a pour effet d'engager une responsabilité de nature dualiste. Il faut noter que les faits générateurs de la responsabilité de l'autorité portuaire sont très variés. Il peut s'agir de l'exercice de la police dans les ports, de la gestion domaniale, de l'exploitation d'un ouvrage public d'un outillage, ou encore de travaux publics qui s'avèrent nécessaires. Ce n'est qu'une liste dans l'énumération qui ne recouvre pas un système général et/ou spécifique.

À cet effet, en application de cette loi³⁸, il faut établir des frontières entre les acteurs publics et les acteurs privés, c'est l'intégration des règles de la concurrence, d'une façon « saine et loyale ». Car en réalité les règles de la concurrence permettent de mettre sur le même pied d'égalité les différents intervenants, sans sacrifier l'intérêt général. Dans ce contexte, nous distinguons deux hypothèses, d'une part, des acteurs privés qui agissent pour un but d'intérêt général, n'exploitent pas les activités commerciales dans les mêmes conditions que les acteurs publics et, d'autre part, une application trop stricte des règles de la concurrence

³⁸ JO- N° 98-05 du 25 juin 1998

apparaît contre-productive. Ce qui recommande la création d'un organe de régulation pour surveiller les activités concurrentielles qui se développent dans nos ports.

Enfin, pour l'autorité portuaire, il convient d'identifier de façon claire la mission de puissance publique et de services publics et lui donner les moyens juridiques pour qu'elle puisse assumer son rôle d'animateur portuaire, tout en conservant une neutralité vis-à-vis des opérateurs portuaires. Cependant, pour ne pas exagérer notre propos, nous ne prétendons pas que le texte juridique suffit à lui seul, de résoudre un problème ou une situation quelconque, c'est le débat traditionnel entre théorie et pratique, entre texte juridique et réalité sociale et enfin entre règles et comportements

Conclusion

Dans ce chapitre, nous venons de voir que les causes sont multiples ; des causes exogènes et d'autres endogènes au port, donc ; ce dernier, il est un facteur et une source de blocage pour le transport maritime et particulièrement sur le fret et sur les entreprises du transport maritime, donc, un facteur important pour l'économie nationale et aussi une source de problèmes pour le gestionnaire du port.

La source peut-être sous la forme juridique qui codifie cette activité et en même temps sous la forme technique, que ce soit l'aspect matériel ou immatériel, d'où notre questionnement au début, sur le rôle et l'impact du port sur notre économie. Cette problématique dont les causes sont variées, nous interpelle à définir l'impact direct et indirect sur le processus de l'acheminement des marchandises, surtout du côté mer vers le côté terre.

Chapitre troisième :

Impact de la gestion portuaire

sur les entreprises maritimes

Depuis les années 90, l'Etat Algérien a décidé de vendre ses vieux navires, dont ils avaient la capacité d'assurer environ 95%¹ des échanges maritimes avec l'étranger d'où, assurer la sécurité économique du pays. Cette période noire dans l'histoire de la marine marchande algérienne a poussé d'autres compagnies maritimes étrangères à occuper et à prendre la place des navires algériens, deux raisons étaient derrière ce changement ; la première raison était la crise économique qu'a connue l'Algérie suite à la chute du prix de baril de pétrole et la deuxième c'était la crise politique. Suite à cela, une crise managériale est née au niveau de nos ports, des navires qui séjournent longtemps dans les rads et dans les ports, des marchandises qui tardent à quitter et à sortir du port. Ainsi, le coût du fret maritime a connu une montée en flèche à destination de l'Algérie. D'une manière générale, une extraordinaire congestion de navires et de marchandises, que l'Algérie n'a jamais enregistrée dans son histoire.

Les ports, dans leur environnement spatial, avec un chiffre d'affaires réalisé de 52,2 Milliard de DA², soit une baisse de -3% par rapport à la même période de 2016, est la source des surcoûts, directement ou indirectement, décrète et inflige aux transporteurs maritimes, qui vont, par la suite, réévaluer et réajuster la valeur de transports des marchandises, donc, le coût du fret. Il faut savoir que le transport maritime est régi par une réglementation à la fois stricte et clémentine, puisqu'il doit répondre aux besoins de l'État dans le sens du ravitaillement des populations et les échanges commerciaux entre les peuples, ainsi qu'aux critères de la concurrence, que ce soit national ou international.

Dans ce contexte, nous utiliserons comme cadre théorique un modèle conceptuel issu des travaux portant sur la performance des groupes qui permettra de situer et de structurer les recherches portant sur les équipes du staff managérial, c'est le modèle « input-process-output » ou « entrée-processus- sorties » de Mac Grath et Hackman³. Nous allons mettre en avant l'impact de la gestion portuaire sur l'économie nationale à travers le transport maritime qui est un service clé pour le développement des entreprises nationales, de la procédure du transport maritime, les différents acteurs du transport maritime, les liens entre les transporteurs et les chargeurs, le fret, le coût journalier du navire, et sur le port lui-même

¹ M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet . Geography. *Algerian ports and globalization: the end of a paradox*. Journal of mediterranean . P. 85.

² Bilan d'activité au 31 Décembre 2017. SERPORT groupe « groupe services portuaires » SPA. P.18.

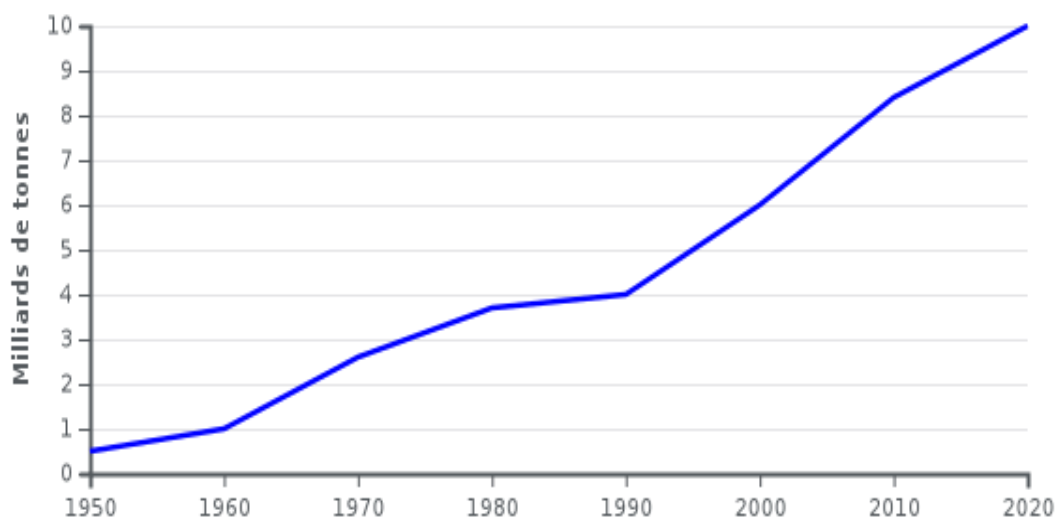
³ Désiré Loth « le fonctionnement des équipes interculturelles », Management et Avenir 8/2009, (N° 28).

aussi, puisqu'il est soumis à des facteurs exogènes, comme il a été montré dans le deuxième chapitre de notre travail.

3.1. Impact sur le transport Maritime : « Processus de Gestion »

Le transport maritime n'est pas une découverte moderne, il remonte à la plus haute antiquité, capable d'acheminer des marchandises sur de longues distances, il est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises et il évolue chaque année comme le montre la figure N°6, en 2015, il représente 80 % du commerce mondial en volume⁴. Malgré un ralentissement dû à la crise de 2008, ce marché devrait continuer de croître pour atteindre 2 000⁵ milliards d'euros en 2020. De nos jours, le transport maritime est devenu un moyen de création de richesses et de valeurs, le mécanisme économique montre que les relations entre la matière première, fabrication/production et la consommation nécessitent un transport dont le but est l'accumulation des profits la valorisation de matière première, et l'élargissement du marché national pour les pays producteurs⁶.

Figure N°6: Évolution du transport maritime mondial (marchandises) de 1950 à 2020



Source: United Nations Conference on Trade and Development, *Review of Maritime Transport 2018*, New-York, United Nations.

Donc, le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut

⁴ ITF *Transport Outlook 2015*, OECD Publishing, 2015, p. 22

⁵ Florent Detroy. « Transport maritime : ce marché insoupçonné qui pèse plus lourd que l'aéronautique et les télécoms ». <http://archive.wikiwix.com/cache/index2.php?url=https://www.atlantico.fr/decryptage/725479/transport-maritime--ce-marche-insoupconne-qui-pese-plus-lourd-que-l-aeronautique-et-les-telecoms-florent-detroy>.

⁶ Pierre BAUCHET. *Le transport international* Dans l'économie mondiale. P.113.

prendre en charge le pré acheminement ou post acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple), un tel déplacement sera couvert par un connaissance dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants), dans cette optique le navire et la marchandise deviennent l'élément clé, c'est pourquoi, il faut connaître non seulement ces deux derniers, mais aussi le mécanisme qui lie les acteurs du transport maritime.

Pour les différentes possibilités d'exploitation commerciale d'un navire⁷, en amant, il faut définir qui est le propriétaire de navire, cela peut être une personne (l'armement familial est rare à ce jour) ou une société, Il existe deux possibilités pour exploiter un navire, la première est l'exploitation pour son propre compte en passant des contrats de transports et la seconde est la location du navire (fret), en tout ou en partie, en passant des contrats d'affrètement.

Le transport de marchandises regroupe à ce jour, quatre principales catégories de marchandises.

- √ Les vracs solides;
- √ Les vracs liquides;
- √ Les conteneurs et les marchandises diverses;
- √ Les personnes.

En ce qui concerne les relations entre les différents acteurs du transport maritime sont régies par les normes du fret maritime

3.1.1. Le Fret

Selon le lexique maritime, le fret est un loyer dans le contrat d'affrètement⁸, la monnaie de règlement sera indiquée dans la charte-partie et le fret sera calculé à l'unité de poids ou de volume⁹, l'armateur calcule le fret qui lui convient d'après les coûts d'exploitation de son navire, il prendra en compte les frais relatifs aux remboursements des emprunts ou au paiement des intérêts correspondants, les autres facteurs d'intervention sur le prix du fret seront, les frais d'exploitation, coûts des assurances, de l'entretien technique, des équipages, des frais de voyage, des soutes, droits de ports, de canal, de remorquage, de pilotage, de

⁷ Selon la direction commerciale de la compagnie CNAN Nord. 2017.

⁸ Pierre-Alain MOGENIER. LES CONTRATS D'AFFRETEMENT DE NAVIRES .Article juridique - Droit des transports.

⁹ Tonne anglaise de 1016 kg par exemple ou cubic feet

lamanage, de courtage, etc. Certaines obligations concernant le paiement du fret sont d'ordre public. Le montant du fret est indiqué dans la charte-partie et aussi le mode de calcul et le mode de paiement qui variera suivant les contrats.

Dans l'affrètement à temps¹⁰, le fret est payable d'avance et par mensualités, l'affréteur est tenu de payer le fret fixé qui représente une somme forfaitaire correspondant à la capacité totale de charge du navire. Le fret est payé comptant, dans un certain délai après la signature des connaissements¹¹ ou à la livraison de la cargaison, dans le cas d'un affrètement au voyage, le fret peut être payé d'avance sur le tonnage embarqué, une vérification de tonnage au débarquement pourra donner lieu à un remboursement ou à une perception supplémentaire de fret, Tous les connaissements précisent que la livraison au porteur d'un connaissance acquitté remis à l'agent, n'est faite qu'après paiement du fret et de tous frais à la charge de la marchandise pendant le voyage et à l'occasion des manutentions portuaires, c'est, en pratique, le consignataire (l'agent) qui accomplit les connaissements à la place du capitaine.

L'armateur est dans la situation d'un créancier du fret et c'est l'agent qui va percevoir le fret pour son compte, l'affréteur est le débiteur de l'armateur et dans le cas où il n'y aurait pas d'affrètement, c'est le chargeur ou le destinataire, suivant le type de vente conclue entre les intervenants, le prix du fret sera ou non compris dans la vente (CAF = coût, assurance, fret)¹².

L'intérêt d'un fret à temps ne sera peut-être pas évident mais il garantira une rémunération de base suffisante pour attendre des jours meilleurs, par contre, l'affrètement au spot ou au voyage ne bloque qu'une période limitée, d'où, l'avantage est de pouvoir se diriger vers un secteur plus lucratif sitôt le voyage accompli.

L'inconvénient, en dehors des périodes où le fret est rare, sera de réaliser des opérations qui ne couvriront peut-être pas les frais fixes d'exploitation du navire, d'autre part dans certains secteurs particuliers, il existe des indices qui définissent une norme que l'armateur va suivre sous peine de ne trouver que peu de marché.

Cette situation a obligé le trésor public à payer les compagnies étrangères du transport maritime sous forme des staries et surestaries. En 2009, uniquement, l'Algérie avait payé à

¹⁰ Le frèteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini, qui peut être de très longue durée, « time-charter ».

¹¹ Le connaissance (en anglais *bill of lading* : bon de chargement, de fret, abrégé B/L) est le document matérialisant le contrat de transport maritime conclu entre le chargeur et le transporteur maritime. Il est également un titre représentatif des marchandises. C'est un titre de possession endossable (chambre de commerce internationale).

¹² Selon la direction commerciale de la compagnie CNAN Nord. 2017.

ses partenaires étrangers 750 millions de dollars, sous forme de remboursements des coûts supplémentaires sur les navires qui restent en rade, pendant plusieurs jours au niveau des ports algériens.

Malgré la décision du 17 Septembre 2009, signé par le ministre des Transports, monsieur Amar TOU , d'interdire le déchargement des marchandises non conteneurisées au port d'Alger qui est l'un des plus grands du pays et de confier sa gestion au géant mondial « DP World » ¹³(uniquement le terminal à conteneur), malheureusement, ce dernier n'a pas pu améliorer la situation en termes de temps d'attente des navires en rade. Par exemple, il y a des navires de type général cargo et autres, qui restent plus au moins dix jours en rade , ce qui engendre des coûts supplémentaires d'environ 5000 à 10000 USD par jour en moyenne selon le type de navire , ces surcoûts, se répercutent souvent sur le consommateur, obligé de payer plus cher le produit sur le marché, l'absence d'une certaine culture de consommation chez nos citoyens, l'absence de communication entre les différents acteurs du transport maritime, l'absence d'un organisme spécialisé qui planifie et analyse la gestion et l'enchaînement d'un produit quelconque, depuis son importation dans l'espace algérien, jusqu'à son arrivée à la phase finale « c'est-à-dire, le consommateur » ; Encourage le déséquilibre entre l'offre et la demande, favorise la médiocrité sur le plan de management, surtout au niveau du port, puisqu'il est, selon notre hypothèse, le premier responsable de la congestion des navires en rade et à quai ,responsable des surcoûts payés par nos citoyens, ainsi qu'à l'assèchement de notre trésor national, en absorbant les devises pour le paiement de nos erreurs de gestion.

Dans le même contexte, il faut savoir que, si les taux sont bas, le marché le plus actif est le marché des spot¹⁴s pour la bonne raison que s'il y a affrètement à temps, le taux sera bas et bloquera le navire en cas de reprise, si les taux sont hauts alors les affrètements à temps ou coque nue sont les plus attractifs pour les armateurs.

3.1.1.1. La gestion du navire selon le contrat d'affrètement

Depuis longtemps, il n'existe que trois types principaux d'affrètement¹⁵ :

✓ Affrètement au voyage« voyage charter » : le frèteur met à disposition un navire, mais conserve la gestion nautique et commerciale. L'affréteur ou le chargeur utilise la

¹³ <https://lakoom-info.com/wp-content/uploads/2015/10/LAKOOM-INFO-Octobre-2009.pdf>. P.19.

¹⁴ Le marché spot concerne les contrats de courte durée.

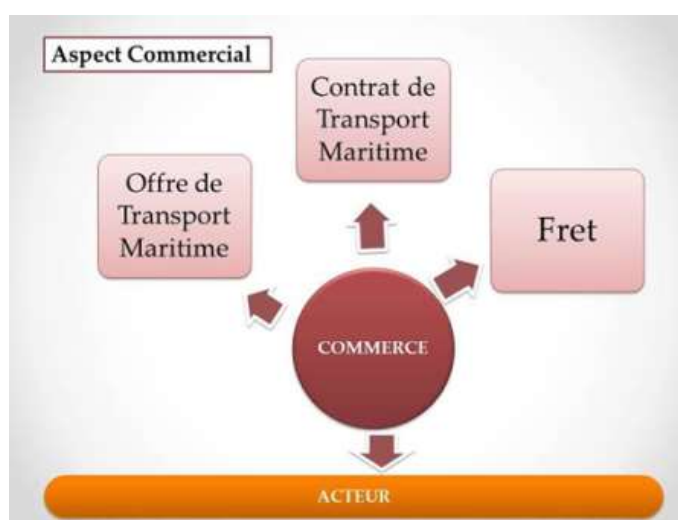
¹⁵ <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/affretement.html>

capacité du navire pour transporter de façon ponctuelle ou pour plusieurs voyages un lot de marchandises d'un port à un autre;

✓Affrètement à temps « time-charter » : le frèteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini, qui peut être de très longue durée;

✓Affrètement coque nue « bareboat charter »: le frèteur s'engage contre le paiement d'un loyer, à mettre pour un temps défini, à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement, ou incomplet. L'affréteur dispose de la gestion nautique et commerciale et est responsable des dommages subis par le navire au cours de son exploitation.

Figure N°7 : Aspect du commerce maritime



Source : affrètement au voyage
« Étude comparative des affrètements clauses chartes parties »¹⁶

En revanche, le frèteur est responsable des dommages subis par la marchandise du fait du défaut de navigabilité initiale ou du vice propre du navire. L'affrètement « coque nue » est aussi utilisé comme mode de financement par des armateurs qui n'ont pas la surface financière pour acheter un navire. Ce type de contrat peut être, dans ce cas, assorti de la clause « avec option d'achat ».

Parallèlement à ces types d'affrètements, le navire est géré selon plusieurs factures, on y trouve :

- a) La gestion nautique qui concerne la responsabilité de la conduite d'un navire au travers des périls de la mer pour éviter ou limiter les dommages au navire et à sa cargaison en soignant la navigation, l'arrimage, la sécurité générale du navire et de son équipage, c'est donc avant tout, la responsabilité du capitaine et des officiers.

¹⁶ Affrètement au voyage « Étude comparative des affrètements clauses chartes parties Institut d'économie des transports maritime, année 1977, P 44.

La gestion nautique laisse à la charge du fréteur des dépenses qui sont inhérentes au navire, elles comprennent deux catégories, la première ce sont les charges financières et la deuxième ce sont les charges d'armement (Running costs)

- b) La gestion technique qui consiste à s'assurer de la navigabilité du navire et de sa pleine conformité aux exigences techniques, de sécurité et de sûreté. Le gestionnaire technique est notamment chargé de prendre les décisions concernant les réparations et l'entretien du navire, la part de la gestion technique dans l'activité de gestion de navires, si elle est importante, et cependant très inférieure à celle de l'activité de gestion des équipages.

La gestion de l'équipage consiste, notamment, à traiter tous les aspects relatifs à l'équipage, c'est-à-dire sélectionner et recruter des marins dûment qualifiés, établir les fiches de paie, s'assurer que le niveau de l'effectif du navire est suffisant, vérifier les brevets des marins, leur fournir une assurance qui les couvre en cas d'accident et d'invalidité, organiser leurs déplacements et leurs procurer les visas nécessaires, gérer les demandes de remboursement de frais médicaux, évaluer les compétences des marins et, dans certains cas, les former.

La gestion de l'équipage représente de loin la partie la plus importante des activités de gestion de navires dans le monde.

En bref¹⁷ :

- Gestion de l'entretien des navires de la flotte
- Planification et suivi des opérations de maintenance par les équipages et les sous-traitants
- Approvisionnement des navires en pièces de rechange, consommables, huiles...
- Maintenance des certificats nationaux et internationaux des navires et des certificats de classification.
- Suivi des réglementations nationales et internationales et adaptation des navires
- Gestion de la sécurité des navires
- Gestions des constructions neuves et réparations navales
- Gestion des projets
- Suivi des achats et commandes.

- c) la gestion commerciale consiste à l'approvisionnement de la machine, les dépenses d'escales, et les frais de port. En fait, tous les frais liés à la marchandise, c'est-à-dire,

¹⁷ Selon la direction commerciale CNAN MED. 2017

qu'elle couvre les activités de publicité et de vente des capacités du navire par des contrats d'affrètement, des réservations de fret ou de transport de passagers, en bref :

- Suivi des marchés
- Définition des besoins et spécifications commerciales
- Affrètement des navires
- Négociation des contrats et chartes parties
- Gestion des voyages et des opérations commerciales de chargement et de déchargement
- Approvisionnement des navires en combustible.

d) la gestion du financement d'un navire (Achat, Vente, Affrètement, Copropriété, etc.) en fait toutes les formes possibles de se procurer un navire pour lui faire gagner de l'argent commercialement sans que le coût financier d'acquisition ne soit supérieur aux rentrées produites par son exploitation. En bref, on a le financement des navires, la gestion des investissements, des recettes et dépenses des navires, la gestion des réclamations et des avaries et enfin la gestion des assurances-dommages et responsabilité des navires (corps et machines, P&I clubs) et de la compagnie.

Le processus de transport se réalisait comme suite, l'armateur, appelé frèteur, s'engage à mettre un navire à la disposition d'un affréteur moyennant le paiement d'une somme appelée fret. Ce contrat donne lieu à la rédaction d'une Charte-partie, les deux concernés feront souvent appel à un courtier pour la rédaction de la charte partie (C/P) qui sera signée par les intéressés.

Pour transporter ses marchandises, le propriétaire fait appel à un armateur/transporteur ou à un chargeur suivant les termes du contrat (les Incoterms¹⁸) et il passe un contrat « l'affrètement ». On distingue affrètement partiel et affrètement total suivant que le navire est loué en tout ou en partie. L'affectation d'un navire au transport de passagers ne donne pas lieu à la rédaction d'un contrat d'affrètement pour les parties passagères. Juridiquement, l'exploitation d'un navire se réalise dans l'affrètement par la conclusion d'un contrat. Le contrat d'affrètement a pour objet un navire et l'armateur promet une certaine diligence en mettant son navire à la disposition de l'affréteur.

¹⁸ Un Incoterms (contraction de l'expression anglaise *INTERNational COMmercial TERMS*) est un terme normalisé qui sert à définir les droits et devoirs des acheteurs et vendeurs participant à des échanges internationaux et nationaux. La réglementation applicable est édictée et publiée par la Chambre de commerce internationale (« ICC » pour International Chamber of Commerce) à Paris. La dernière réglementation, qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2020, s'appelle Incoterms 2020. Elle remplacera la précédente réglementation, Incoterms 2010 en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2011.

Selon le droit maritime, dans le contrat de transport, l'objet est la marchandise et l'armateur promet un résultat prévu par le contrat, il promet de déplacer la marchandise et de l'acheminer à une destination convenue avec soin et célérité, le tableau « N° 6 », nous montre le partage des responsabilités réglementaires dans l'affrètement, selon les coûts d'un transport donné.

Tableau N° 6 : Les responsabilités des parties dans les contrats d'affrètement

Coûts	Partage de responsabilité		
	Affrètement Coque-nue	Affrètement à temps	Affrètement au voyage
« Capital Cost » -Amortissements -Frais financiers	Fréteur	Fréteur	Fréteur
« Running Cost » <u>-Équipages / vivres</u> -Maintenances et réparations -Approvisionnements -Assurances -Frais généraux	Affréteur	Fréteur	Fréteur
« Voyage Cost » <u>-Combustibles</u> <u>-Frais de port</u> -Assurances spéciales <u>-Dépenses diverses</u>	Affréteur	Affréteur	Fréteur
<u>-Manutention selon (c/p)</u> -Avaries et manquants (selon faute armateur)	Affréteur	Affréteur	Affréteur

Source : charte-partie ¹⁹

¹⁹ Selon le droit maritime : charte-partie (Dans le cadre du transport maritime, une charte-partie (charter-party en anglais) est un acte constituant un contrat conclu de gré à gré entre un fréteur et un affréteur, dans lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire. Les conditions du contrat d'affrètement portent soit sur le parcours (« au voyage »), sur la durée (« à temps »), soit sur le navire seul (« coque nue »).

Par contre, le Tableau N°7, nous donne une explication claire sur les obligations des deux parties du contrat selon les différents types d'affrètements, afin que nous puissions juger la responsabilité de l'un comme de l'autre sur les coûts des frais du transport,

Tableau N° 7: Les relations entre fréteur et affréteur suivant le type d'affrètement

Mode	Obligation du fréteur	Obligation du l'affréteur
Affrètement Au voyage	-Présenter le navire dans les délais convenus ; -Fournir un navire en bon état de navigabilité.	- Désigner le ou les ports de chargements ou de déchargements ; -Charger et décharger les marchandises à ces frais (cas général) ; -Réaliser ces dernières opérations dans les délais convenus (staries) ; -Régler le fret généralement exprimé à la tonne de marchandise.
Affrètement à Temps	<u>-Livrer le navire à la date et le lieu convenus ;</u> -Garantir les caractéristiques de navire, notamment la taille, la vitesse et la consommation de soute. <u>-Fournir un navire en bon état de navigabilité</u>	<u>-Faire fréquenter aux navires des ports bons et sûrs ; safe port, safe berth.</u> -Régler les locations (taux journaliers) ; - Le fret à l'avance (tous les 15 jours en général) <u>-Payer les dépenses variables d'exploitation (soute, frais du port, manutention).</u>
Affrètement Coque-nue	-livrer le navire à la date et le lieu convenus en bon état de navigabilité ; -Mettre à disposition le navire pour un temps déterminé ; -Supporter les charges financières ; -Conserver la responsabilité des vices propre au navire.	-Armer le navire et payer l'équipage ; -Régler le loyer et entretenir le navire ; -Supporter les frais d'exploitation et utiliser le navire avec soin et prudence ; -Restituer le navire en fin de contrat dans l'état où il a été reçu (usure normale exceptée).

Source : charte partie. Code maritime algérien.
TITRE II. AFFRETEMENT DE NAVIRES

Comme on l'a vu dans les deux tableaux précédents, le port joue un rôle primordial dans la signature d'un contrat charte-partie. En matière de coût, il est source de dépenses pour les deux parties, bien sûr en fonction de type de contrat d'affrètement, en cas de défaillance du côté portuaire, d'où l'importance de ce dernier dans la chaîne du transport maritime.

3.1.1.2. Les formes du contrat d'affrètement

Dans chaque opération de transport maritime, le coût calculé par le fréteur et l'affréteur sera établi en fonction de plusieurs paramètres, pour cela, les personnes morales et physiques concernées, ont rédigé des contrats afin de partager les risques. Ces formes de contrat d'affrètement ne figurent en aucun texte juridique, sauf qu'elles existent. Parmi ces contrats on trouve :

3.1.1.2.1. Affrètement aux voyages consécutifs

C'est un contrat qui prévoit une succession de voyages les uns après les autres, C'est un contrat qui en échange d'un fret global, met à la disposition de l'affréteur, un ou des navires, dont un certain port en lourd²⁰ utile et un volume correspondant sont garantis par contrat, l'affréteur charge au poids ou au volume et est taxé suivant le forfait.

3.1.1.2.2. Contrat de tonnage ou contrat de volume

Contrat de tonnage, autrement dit, contrat de volume ou contrat de fret, est un phénomène très particulier dans le transport maritime. Il joue un rôle essentiel dans le commerce national et international, ces dernières années.

Le contrat de tonnage, qui prévoit traditionnellement, le transport d'une quantité spécifiée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une période de temps convenue, est une notion bien établie en transport de vrac sec et de produits pétroliers. En pratique, ces contrats sont assimilés aux contrats d'affrètement au voyage par les praticiens et les juristes.

3.1.1.2.3. Note d'engagement de fret ou booking note

Accord signé par les parties, par lequel un chargeur s'engage à remettre une marchandise à un armateur ou à son agent et celui-ci s'engage à l'embarquer. Le booking

²⁰ Le port en lourd d'un navire représente le chargement maximum qu'il peut emporter

note donne le détail des marchandises à embarquer (taux de fret, jours de planches, ports de chargement et de déchargement, date d'embarquement) avec les observations éventuelles.

Le booking note est analysé comme un contrat d'affrètement entier ou partiel si il contient les indications indispensables à l'établissement de ce contrat (taux de staries, surestaries, etc..). Il y a recherche de volonté si tant que l'armateur a voulu transporter ou mettre un navire à disposition.

Le booking note se soumet expressément aux règles des contrats de transport²¹. L'armateur est transporteur, s'engage à un déplacement et prend en charge les marchandises. Il peut y avoir ou non établissement d'un connaissance (suivant utilisation du crédit documentaire). Engagement des parties : *Réservation et engagement de déplacer la marchandise prise par l'armateur. C'est plus qu'une promesse de location. La défection du chargeur donne lieu à sanction pécuniaire en payant la totalité du fret ou une indemnité contractuelle*²².

3.1.2. Les mentions fondamentales d'un contrat de fret

Malheureusement, les dirigeants portuaires ne sont pas impliqués dans la signature d'un contrat de transport maritime, ce serait bien de les intégrer comme tierce personne afin de mieux valoriser les coûts et les dommages que peut causer un port sur le coût du fret à destination de ce dernier

Dans ce cadre, il est important de montrer les mentions qu'un contrat peut y avoir, en fait, le document est un imprimé type, variable suivant le type d'affrètement et la marchandise.

La valeur juridique d'un contrat n'est pas valable uniquement avec l'identification des deux parties, il faut aussi, les éléments relatifs au navire, les ports de chargement et de déchargement, la cargaison, le temps, la manutention, les surestaries et les clauses diverses.

Les éléments relatifs au navire sont souvent les mêmes. On trouve, le nom et les caractéristiques du navire-transporteur (vessel), le pavillon du navire (flag), la capacité commerciale port en lourd (deadweight) et où se trouve le navire en ce moment (présent position), d'autres éléments sont importants dans un contrat d'affrètement:

²¹ Ex loi de 66 ou Bruxelles 24 ou Hambourg 78

²² Prescription des litiges par 1 an (loi française) par 6 ans (loi anglaise).

3.1.2.1. Les ports de chargement et de déchargement

Dans ce point, le port joue un rôle très important, car c'est un facteur déterminant dans le calcul du coût fret, après l'identification des deux parties et les caractéristiques de navire, mention le port est primordial, dans le sens du calcul des coûts, pour le transporteur que pour les assurances « point de vue sécurité et sûreté » et la cadence du rythme de travail.

La désignation est très importante, car l'affréteur est intéressé par la partie commerciale du port (cadence matérielle, risque de grève, etc..) et le fréteur est intéressé par la partie nautique des ports²³ (quai, longueur, tirant d'eau, risques, etc..). La notion la plus commune est « Safe Berth et always afloat/ port sûr et toujours à flot ». Un exemple de contentieux survenu pour défaut de chargement réside dans le fait que la limitation de tirant d'eau²⁴ voulue par le capitaine était liée à la hauteur d'eau à la sortie du port, alors que la totalité du chargement pouvait être acceptée à quai (le tort est resté à l'armateur, car le risque est nautique et non commercial).

Pour le déchargement, lorsque le port est désigné, l'armateur est responsable des conditions nautiques d'accès à ce port. En revanche, c'est l'affréteur qui assume ce risque lorsque le port n'est pas nommé et désigné dans la charte.

3.1.2.2. La cargaison

Chaque port possède des moyens de manutentions adéquates pour tout type de marchandise (peu importe sa nature, sa qualité et sa quantité) et des surfaces de stockage et d'entreposage, dans le cas contraire, des surcoûts supplémentaires seront pris en considération.

Selon la figure N°8, nous pouvons constater que le pourcentage le plus élevé des marchandises importées ce sont les produits agricoles avec plus de 39%, vient après les marchandises diverses avec plus de 23%, alors que les hydrocarbures viennent en troisièmes position avec plus de 19% du trafic des marchandises à l'entrée.

Par contre, l'Algérie a enregistré un taux très élevé concernant les importations des hydrocarbures en 2017, relativement en baisse de 2,55 % par rapport à l'année 2016, avec 69 128 013 tonnes, vient ensuite les engrais et les produits chimiques avec 2347 774 tonnes

²³ Selon la charte-partie.

²⁴ La partie immergée du navire.

et en troisième position les marchandises diverses avec 2 063 203 tonnes. Ces chiffres reflètent le rôle réel que jouera le port dans l'économie nationale.

Figure N° 8 : Trafic des marchandises à l'entrée par l'ensemble des ports algériens

حركة بضائع الواردات Trafic marchandises à l'entrée / Seaborne traffic inbound



Source : Ministère des Transports et des Travaux Publics. Année 2017

Tableau N°8 : trafic des marchandises à la sortie

Trafic marchandises à la sortie / Seaborne traffic Outbound				
				Unité: tonne
produits agricoles / Agricultural products	المنتجات	2015	2016	التغيرات % Variations
Produits agricoles / Agricultural products	منتجات فلاحية - مواد غذائية	512 251	577 484	12,73
Combustibles, minéraux solides / solids minerals, fuels	وقود - معادن صلبة	-	-	-
Produits pétroliers / petroleum products	منتجات نفطية	70 935 688	69 128 013	-2,55
Minerais et produits métallurgiques / ores and metal products	معادن - مواد حديدية	1 510	28 235	1769,87
Minéraux, produits de construction / Minerals, products of construction	معادن - مواد البناء	20 558	38 926	89,35
Engrais, produits chimiques / fertilizers, chemical products	أسمدة - مواد كيميائية	3 235 537	2 347 774	-27,44
Marchandises diverses / general goods	بضائع مختلفة	2 290 163	2 363 203	3,19
Total	المجموع	76 995 707	74 483 635	-3,26

Source : Ministère des Transports et des Travaux Publics. Année 2017

Au chargement, le capitaine peut désigner la quantité de marchandises qu'il peut charger, en définissant l'unité de fret auparavant, on utilise généralement la tonne métrique, pour éviter les surprises, on peut utiliser comme unité la tonne par pieds cubes. Il est important aussi de connaître le coefficient d'arrimage²⁵ (stowage factor) de la marchandise et le taux d'humidité car c'est un facteur de modification des volumes.

Autre point important par rapport à la cargaison est le taux de fret, sa base de calcul et son mode de règlement (freight), généralement le fret est payable à la livraison du chargement. On pourra néanmoins trouver des frets « prepaid » vers les destinations douteuses, seulement, il faut savoir qu'une valeur sera inscrite sur la charte le plus souvent en US\$\$ ou en Euros par tonne.

3.1.2.3. Le temps

Comme la cargaison, le temps joue un rôle important dans le calcul des surestaries, et par conséquent sur le coût du produit final.

a) Concernant le temps alloué au chargeur pour embarquer et débarquer sa marchandise, il est défini en amant par les deux parties, au-delà, le temps aura un coût appelé starie²⁶, défini comme coût du temps, en plus du temps alloué.

Des abréviations apposées sur les chartes pourront cependant déterminer des conditions de début de staries.

Exemple d'abréviations, on trouve: WECHON²⁷, WIBON²⁸, WIFPON²⁹ ou

WIPON³⁰

Toutes ces expressions ont pour but de permettre la remise de la Notice (NOR)³¹ et le début des staries lorsque le poste/port est encombré. Leur interprétation n'est pas uniforme à

²⁵ Le coefficient d'arrimage ou facteur d'arrimage, est le lien entre le volume qu'il occupe et le poids d'une certaine charge

²⁶ En Angleterre, le temps est une donnée essentielle des relations commerciales : time is money. La conception du temps, des délais, des retards est source de nombreux malentendus (...) dont les conséquences ne manquent pas d'affecter le commerce international", Olivier Moréteau, Droit anglais des affaires, 1ère éd. 2000, n° 23.

²⁷ « Whether entered at custom house or not »/« Whether entered customs clearance or not »; Que le Navire ait été entré en Douane ou non,

²⁸ « Whether in Berth or not » (favorable à l'affréteur);« navire a poste ou non »,

²⁹ « Whether in Free pratique or not »; Que le navire ait reçu la libre pratique ou non,

³⁰ « Whether in port or not »;Que le navire soit au port ou non (favorable au fréteur)

³¹ La Notice of Readiness (NoR) ou en français Avis de mise à disposition Point de vue de l'armateur : dans le cadre d'une charte-partie au voyage, c'est le document émis à l'attention des intérêts de la cargaison (affréteurs, chargeurs, réceptionnaires) par le commandant d'un navire pour les informer que celui-ci est bien arrivé au port (voir par ailleurs) et

travers le monde, on trouve par exemple, *WIBON « Whether in Berth or not »* (favorable à l'affréteur); « navire à poste ou non » ou signifie que lorsque aucun poste de chargement ou de déchargement n'est disponible à son arrivée, le navire, dès qu'il atteint un lieu d'attente habituel au port ou hors du port, y est en droit de remettre l'avis de mise à disposition et les staries commencent conformément à la charte-partie.

Les staries ou les surestaries cessent de courir dès que le poste devient disponible et reprennent leur cours lorsque le navire y est prêt à charger ou à décharger.

On peut trouver la clause *«time for loading shall account unless loading is commenced sooner »* ce qui veut dire que le temps de free time utilisé au chargement fait partie des staries. Autre exemple, *" le fret sera payé comptant et sans escompte dans les huit jours suivant la signature des connaissements "ou encore" à la livraison de la cargaison"*.

Les litiges et discussions pour la rédaction de la charte proviennent souvent de la notion de navire prêt à charger et du fait qu'un certain temps peut se passer entre le navire arrivé et le navire au quai de chargement. Faut-il compter ce temps dans les staries ou hors staries ?

Le calcul s'effectue en fonction des jours, mais on distinguera:

- *Les jours courants ou running days; Travail sans interruption tous les jours durant 24 heures.*
- *Les jours ouvrables ou working days; Travail pendant les heures et jours ouvrables.*
- *Les jours ouvrables courants ou running working days; Travail pendant 24 heures, mais les jours ouvrables seulement.*

On peut compléter par travail excepté le samedi « week-end » et les jours fériés, cette clause pouvant être elle-même complétée par *Unless used* (sauf si on les utilise). L'affréteur peut parfois gagner un temps précieux en payant des heures supplémentaires malgré certaines clauses, afin de gagner un jour de quai. Dans la mesure où aucune clause de staries n'est précisée dans la charte, les délais seront réglés par les usages du port qui définiront le temps pendant lequel un navire doit rester au port.

qu'il est en tous points à leur disposition et prêt à charger ou décharger la cargaison. Ce petit document de quelques lignes est pourtant à l'origine de nombreux conflits, débats, disputes et arbitrages entre les signataires d'une charte-partie, et certains atteignent des montants de plusieurs centaines de milliers de dollars ! Autant y prêter toute l'attention nécessaire.

b) Un autre élément qui est très important dans les calculs des coûts, ce sont les cadences ou les fréquences de chargement et de déchargement « *loading and Discharge rate* ». On peut préciser que le chargement ou le déchargement se fera à raison de : X tonnes par jour, ou X tonnes au chargement et Y tonnes au déchargement, ou X jours et heures pour charger, ou encore X jours pour charger et Y jours pour décharger. Ces capacités peuvent être exprimées en valeur globale ou en répartition par panneaux de cale.

La Clause " *As far as* " qui demande une rapidité maximum dans toutes les opérations sans apporter de précisions. Ou encore à la diligence du capitaine".

c) Par contre, dans le cadre des clauses de suspension des jours de planches, on peut citer la suspension des staries par la clause, *Weather working days*, clause qui indique que les opérations commerciales ont pu être suspendues par le mauvais temps (dans le rapport, il faudra le justifier), dans les conditions qui entraînent la suspension des opérations commerciales figure la houle pour les navires qui chargent sur rade, les jours de ressac (*surf days*). La clause de réversibilité permet à l'affréteur, lorsqu'elle est insérée au contrat, de compenser le temps perdu dans un port par le temps gagné dans un autre.

Il existe trois sortes de clauses de réversibilité:

- Celles qui prévoient un délai global pour l'embarquement et le débarquement.
- Celles qui fixent un délai pour chaque port avec faculté de réversibilité.
- Celles qui indiquent les cadences de manutention à observer et stipulant la réversibilité.

Autre clause importante est la clause de déroutement (*déviatiion close*), cette clause est presque systématiquement inscrite dans les chartes, et permet de restreindre le déroutement du navire aux causes ayant un rapport avec la sauvegarde de la vie humaine en mer ou tout autre événement constituant une cause réelle et sérieuse (pas d'escale dans un pays en soudaine révolution par exemple).

Enfin, la date de présentation maximale admissible pour le navire (*Cancelling close*), le principe est de définir une date ou une période courte après lesquelles le contrat peut être résolu de plein droit à la volonté de la partie lésée avec éventuellement une indemnité contractuelle prévue. En cas d'affrètement d'un navire de remplacement par défaut du premier fréteur, ce dernier peut également être responsable de tous les frais occasionnés par le défaut de respect du contrat. Dans la proposition de contrat figurera par exemple Laycan

5/10 qui veut dire que le navire devra être disponible entre les dates du cinq au dix de chaque mois, de chaque trimestre ou chaque semestre pour le chargement.

3.1.2.4. La manutention

Généralement, le coût de la manutention diffère d'un pays à un autre et même d'un port à un autre de même pays. Quel que soit le port, le coût de la manutention est généralement faible relativement aux autres coûts, et se compose de :

En premier, le gréement du navire, panneaux, grues, les clauses prévoient que le navire (donc le fréteur) met à disposition son énergie, ses treuils et le personnel qui les manœuvrent et en second, l'arrimage de la cargaison.

La manutention est une opération complexe, car elle regroupe l'ensemble des manipulations qui permettent de rendre le navire en bon état de navigabilité avec des marchandises arrimées, saisies et protégées, sans oublier que l'arrimage relève de la responsabilité du capitaine, quel que soit celui qui en assume le financement (c'est également son intérêt pour sa propre sécurité, celle de son navire et de l'équipage). Une clause le rappelle bien souvent dans les chartes. En fait, là encore, il y a lieu de distinguer entre arrimages sécurité (c'est le capitaine) et arrimage commercial (bonne conservation des marchandises).

3.1.2.5. Les surestaries

Le mot surestarie est l'un des éléments clé dans notre travail, puisqu'il est la conséquence par excellence de notre problématique. Donc, c'est le coût du retard après la durée de chargement ou de déchargement d'un navire, qui excède le temps normal initialement prévu et défini dans la charte partie. C'est-à-dire, une indemnité payée pour compenser ce retard. Autrement dit, les surestaries³² sont des indemnités que l'affréteur doit payer à l'armateur du navire, dans un affrètement au voyage, quand le temps de chargement et/ou déchargement dépasse(nt) le temps de planche prévu dans le contrat de voyage.

³² Cette définition provient de l'encyclopédie libre Wikipédia publiée sous licence CC-BY-SA 3.0.

Les surestaries sont toujours une mauvaise nouvelle pour l'affréteur au voyage. Ainsi, tout paiement de surestaries constitue une mauvaise affaire pour le vendeur/affréteur³³, par contre, le frèteur, les surestaries ne sont que rarement une recette heureuse³⁴. A la différence du fret³⁵, les surestaries ont ceci de particulier que leur recouvrement par le frèteur n'est pas spontané. D'abord, il faut en réclamer auprès de l'affréteur.

Au vu du caractère imprévisible des surestaries, dont le degré de « retard » peut s'avérer important dans certains ports³⁶, et des conséquences juridiques et économiques que posent les litiges teintés de staries, il ne nous paraît pas excessif d'affirmer qu'une bonne charte au voyage est celle probablement la plus équilibrée et adaptée dans la rédaction de ses clauses de temps.

Malheureusement, ces retards sont générés par les méthodes de gestion archaïque comme on l'a bien défini dans le deuxième chapitre

3.1.2.6. Les clauses diverses

Il existe d'autres clauses concernant les coûts à la cargaison, les plus connues sont³⁷ :

a- Le mode choisi pour le règlement des avaries communes (general average clause³⁸). En cas de faute nautique, les tribunaux américains contestent la participation des propriétaires de la cargaison à la contribution commune aux avaries. Les armateurs se protègent donc en insérant cette clause qui oblige la contribution aux dépenses, même en cas de faute nautique.

b- La commission à l'affréteur et le courtage au courtier (brokerage) : La clause désigne le montant de la commission de courtage en pourcentage de la valeur du fret, mais également variable suivant la nature du fret (fret dangereux ou de grande valeur). L'habitude

³³ Nous signalerons au passage que dans les contrats de vente C&F (Coût et Fret), une clause permet, très souvent, aux affréteurs/vendeurs de réclamer des surestaries auprès de leurs clients, acheteurs, si le navire dépassait le temps qui lui est alloué au déchargement. Il faudra toutefois souligner que les taux de surestaries contenus dans les deux contrats (C/P et le contrat de vente) peuvent différer, il en est de même que les staries

³⁴ On peut néanmoins penser que dans les temps qui courent, où la crise « explique » tout et est « réponse » à tout, le frèteur qui n'a aucune visibilité d'affrètement futur pour son navire soit heureux que celui-ci se retrouve en surestaries. C'est en ce sens que, dans une période morose comme celle contemporaine, l'affrètement à temps peut constituer une niche de sécurité pour le frèteur, il joue en quelque sorte – pour parler populaire- le rôle du « livret A ».

³⁵ En général, une clause indique que le fret est payable "X" jours après la date du connaissance. Il est d'usage que l'échéance ait lieu avant la fin du voyage ("X" généralement inférieur à la durée estimée du voyage). Pour un voyage dont la durée est estimée à 15 jours, le fret serait par exemple payable 10 jours après le chargement, de telle sorte que le déchargement intervienne après l'échéance du fret. Même dans le cadre des chartes sous COA, où une confiance réciproque est présumée s'établir entre parties, rares sont les frêteurs qui acceptent sans garantie de décharger la marchandise avant paiement du fret.

³⁶ Les équipements et infrastructures dans certains ports de pays en développement peuvent être rudimentaires et pénalisantes pour l'affréteur/frèteur. Antoine Vialard signale à juste titre que "l'exécution des opérations de chargement et de déchargement est étroitement dépendante de l'outillage portuaire, de l'accessibilité des quais, (...)". A. Vialard, Droit maritime, n° 418.

³⁷ Document, Ecole nationale de saint Malo, Commerce Maritime Et Contentieux.P, 53.

³⁸ La clause prévoit un règlement conformément aux règles d'York et d'Anvers 1994. La « New Jason Clause » est une clause pour les cargaisons au départ et à destination des USA.

se situe 01 et 04% du fret avec modification de ce pourcentage, si plusieurs courtiers sont intervenus dans l'affaire.

c- Les clauses d'ordre (points accessoires). Par exemple, le capitaine paiera les frais et droits appartenant au navire et l'affréteur ceux qui sont incombant à la marchandise.

d- Clauses de grève, de lock-out, de quarantaine, glaces, etc.

Suspension par clause de grève, force majeure ou faute du navire (avarie de treuils, de panneaux, de grues, etc.). Dans ces divers cas, le risque est souvent supporté par l'armateur.

e- Clause de droit de rétention (lien clause), cette clause est généralement en rapport avec la rétention des marchandises. L'affréteur garantit le paiement du fret et des surestaries éventuelles, et cela même au port de déchargement, mais uniquement en cas de défaut des destinataires même s'il y a rétention de leurs marchandises. La pratique veut que la marchandise soit consignée en mains tierces jusqu'à parfait paiement des sommes dues et des frais de règlement du litige. Dans les chartes parties modernes, les surestaries sont à la charge de l'affréteur et cette clause n'a donc plus de raison d'être.- Clause d'indemnisation (*indemnity clause*). C'est pour demander une prime de dédommagement en rapport avec le préjudice subi par l'une ou l'autre des parties.

3.1.3. Le calcul du fret

Dans le cadre de notre recherche, nous signalons la difficulté d'avoir des informations par écrit sur la façon de calculer le coût du fret maritime par les responsables commerciaux des compagnies maritimes algériennes, seulement, nous pouvons donner les éléments clés pour ce calcul. On peut dire que le fret maritime peut être régi par différentes réglementations ou conventions et surtout par les pratiques du commerce maritime c'est –à-dire entre les deux parties du contrat:

- La convention de Bruxelles³⁹ de 1924 (modifiée par le protocole de 1968)
- La convention de Hambourg⁴⁰ de 1978
- Les règles de la CNUCED/CCI⁴¹ applicables au document de transport multimodal
- Les règles de Rotterdam⁴²

³⁹ Convention de Bruxelles de 1968 sur la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale.

⁴⁰ La Convention a été adoptée le 30 mars 1978 par la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer qui s'est tenue à Hambourg (République fédérale d'Allemagne) du 6 au 31 mars 1978.

⁴¹ Les parties ayant invoqué les Règles et, les ayant de ce fait incorporées dans leur contrat, doivent éviter d'y insérer des dispositions dérogatoires qui seraient par conséquent contradictoires.

- Des lois étrangères d'ordre public
- Des règles conventionnelles

Le transport maritime s'effectue, soit en conventionnel,⁴³ soit en conteneur exclusif⁴⁴ FCL (Full Container Load) ou de groupage LCL (Less than a Container Load).

La tarification du transport maritime s'articule autour du fret de base et se calcule en intégrant les paramètres suivants :

- Fret de base
- Correctifs conjoncturels ou permanents (Taxes, congestion, surcharge...)
- Frais de manutention au port de départ et d'arrivée
- Autres frais (frais de dédouanement, frais de documents...)

Le fret de base se calcule "à la boîte" pour les conteneurs exclusifs (FCL) ou à l'Unité Payante (UP) pour le conventionnel ou les conteneurs de groupage.

Le nombre d'Unités Payantes (UP) occupées par la marchandise s'obtient en arbitrant le poids de cette dernière en Tonnes et son volume en m³ à l'avantage du navire.

Les Compagnies de transport adoptent des règles de tarification aussi variées que sont les modes de transport utilisés, les conditions d'expédition, les caractéristiques physiques des marchandises ou encore les emballages utilisés.

Il en ressort, néanmoins, deux modes de tarification le plus souvent utilisés : le mode conventionnel et le mode forfait. A la suite de la présentation de ces modes, sont expliqués les correctifs du fret maritime et la règle du "payant pour"

Afin de mieux comprendre et en fonction de notre travail, la liste des frais que nous devons prendre en compte pour le fret maritime:

- Frais des surestaries
- Frais de magasinage

⁴² Adoptée par l'Assemblée générale de l'ONU le 11 décembre 2008, "les règles de Rotterdam" établissent un régime juridique uniforme et moderne régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires en vertu d'un contrat de transport de porte à porte comprenant une étape maritime internationale.

⁴³ Le mode de tarification conventionnel est utilisé pour les envois de groupage, la messagerie, dès lors que les marchandises sont présentées emballées individuellement ou en lots (caisses, sacs, cartons, palettes etc.) Les compagnies de transport proposent alors des tarifs au poids brut (marchandise emballée) appelé également le poids réel

⁴⁴ Il s'agit pour les compagnies de taxer le transport "à la boîte" c'est à dire au conteneur ou au camion ou au wagon.

- Frais d'entreposage sous douane
- Frais de transitaire
- Droits de douane
- Frais d'acheminement jusqu'à votre lieu d'activité
- TVA sur achat

Quoi que l'on dise, le calcul du fret est difficile à le chiffrer, l'exploitation commerciale à, en face de lui, des frets qui paraîtront tantôt bons, tantôt mauvais.

3.1.3. 1. Indicateurs infligés au fret

3.1.3.1.1. La concurrence

Le premier indicateur est la concurrence, qui va donc influencer le service, c'est-à-dire sur la fréquence et la régularité, et sur le choix des ports. Il est clair que, si on fixe des séquences de sept jours, alors que la concurrence fait des départs tous les jours, une séquence tous les sept jours sera parfaitement insuffisante.

À Propos du choix des ports, là encore, le concept de service est capital. Nous pouvons effectivement choisir, le port de chargement et de déchargement en fonction du bon et du mauvais Fret ou de bonnes et une mauvaise cadence de manutention « pas souvent, car nos compagnies algériennes de transport maritime ou aérien, sont forcées d'accepter tous fret confondus, et c'est la raison de la dégradation de nos navires ».

3.1.3.1.2. Le déroutement

Le port d'Alger a reçu une instruction ministérielle⁴⁵, dont le contenu stipule que les marchandises diverses seront déroutées aux autres ports. L'idée à l'époque, était le désengorgement du port, seulement, le problème était les conteneurs pas le général cargo, C'est un autre élément dont il faut tenir compte. Les itinéraires sont fixes, mais, de temps en temps, une cargaison intéressante est proposée en route...

Il faut alors tenir compte de plusieurs éléments :

- a) Le premier élément est le classement des navires pour l'accès au port, c'est le principe suivi dans l'ensemble de nos ports est « premier arrivé, premier servi »,

⁴⁵ Instruction N° 0330/009 du 12/07/2009, sous l'Object « fluidification des tarifs au niveau des ports ».

ainsi qu'à l'étranger, seulement le problème de déroutement est là, par exemple, si les navires sont placés dans l'ordre A B C, il est évident que si l'on fait subir un déroutement à B, il faut se demander s'il ne va pas se trouver à la place de C..., dans ce cas, l'intérêt du déroutement risquerait d'être compensé par un déplacement complet de toutes ces unités.

- b) Le second élément ; il ne faut pas s'appuyer ou il ne convient pas de considérer simplement ce qu'apporte une recette complémentaire par rapport à un nombre de jours complémentaires de rotation et à un certain nombre de dépenses de rotation complémentaire.

Si nous nous apercevons que nous avons une recette de 100 unités par exemple et que nous allons avoir des frais de déroutement de 50 unités en plus, nous pouvons dire, « nous avons fait une bonne opération » mais, et cela relève directement de l'économie des rotations, donc, il faut faire réflexion et suivre minutieusement le résultat journalier du navire.

Enfin, on peut résumer ce qu'a été dit, est que la difficulté de trouver un modèle de calcul favorable, car il existe un lien subjectif entre la notion de service économique et les recettes.

On n'est pas arrivé à déterminer quelle était l'influence de la qualité du service (régularité et fréquence) sur le montant des recettes et quel était le niveau de régularité et de fréquence en deçà duquel on verrait les recettes diminuer, et au-delà duquel on n'arriverait plus à augmenter.

Quelle que soit la situation, à un moment où un autre il y a un critère de choix qui adhère ; et, dans ce sens, il n'est pas possible de définir scientifiquement une rationalité de comportement de la part de celui qui prend la décision. La motivation des responsables, au sein d'une même entreprise, est souvent très différente. Le service financier ciblera la rentabilité du capital investi, problème de trésorerie ; alors qu'il y a souvent dualité de comportement entre exploitants et commerciaux ; le premier regardant l'aspect du voyage et le second celui du maintien de son fonds de commerce (le commerçant pouvant penser que, si pour une fois il fait une mauvaise affaire, il ne s'aliénera pas une partie de la clientèle, dont il bénéficiera ensuite).

D'ailleurs, on se heurte aussi à l'incertitude du fret disponible, c'est-à-dire, que l'on arrive durement à fixer les mutations saisonnières sur un secteur déterminé, mais on ne peut

pas déterminer les effets d'une sécheresse imprévisible ou d'un changement économique, social ou politique importants.

En conclusion de ce qui précède, les scientifiques estiment que le problème est mal conformé, au sens mathématique du terme, parce qu'il y a les questions de dualité du comportement des personnes et en plus la qualité, ainsi que la très grande masse des informations nécessaires à l'exploitation pour prendre sa décision. Il est bien conformé, quand le processus de décision peut être schématisé par un modèle.

Un certain nombre de problèmes peuvent être résolus par certaines formulations mathématiques, mais en définitive, seules l'intuition, l'expérience et la qualité des informations sont déterminantes dans le cas de voyage de ligne régulière.

3.2. Impact sur les entreprises du transport maritime : armateurs

Suite à nos hypothèses, le port joue défavorablement sur la compagnie maritime algérienne ou étrangère, par des pratiques dont il est-lui-même victime. Dans cette section nous allons voir comment le port peut influencer sur l'armateur ou la compagnie maritime, donc sur la gestion du navire

3.2.1. Impact sur la gestion du budget du navire

Selon les responsables des services commerciaux des compagnies maritimes, le navire est considéré comme une entreprise, sa gestion est confiée au capitaine, son budget est lié directement au mode de gestion des ports, aux équipements portuaires, aux conditions météorologiques et autres facteurs exogènes au navire. Son budget est généralement partagé en trois parties

- 1/Les activités commerciales du navire.
- 2/Les coûts d'exploitation du navire.
- 3/L'amortissement du capital représenté par le navire.

Certaines parties de ces frais pourront être réparties sur plusieurs exercices (frais de Carénage par exemple).

3.2.1.1. Les activités commerciales du navire.

C'est le rapport global du navire dû à ses activités : c'est tous les frais qui concernent le fret, les frais de location, les coûts journaliers du port, les frais des soutes et les autres frais divers.

Alors, en tant que fréteur, le revenu commercial brut, comprend les dépenses des passagers, le fret des conteneurs, du navire, l'affrètement des navires. Il est exprimé suivant le type d'affrètement sur une base connue (à temps) ou estimée par rapport au marché du moment (spot), il est évalué dans différentes monnaies avec estimation du taux de change. Pour le nombre de jours travaillés dans une période considérée, c'est le nombre de jours disponibles (en principe 365).

3.2.1.2. Les coûts d'exploitation du navire

Généralement, ce sont les coûts d'armement, d'entretien, de maintenance, de l'assurance et de l'approvisionnement, de même pour les frais courants journaliers. Les plus importants sont les suivants :

- Coûts d'équipage : (crow cost) tout ce qui concerne l'équipage, paies, congés, maladies, accidents, y compris les frais de relève ;
- Coûts de réparation et de maintenance : (repair and maintenance cost) divisés en départements, pont, machine, service général suivant les affectations, y compris les frais de cale sèche;
- Tout ce qui concerne les pièces détachées et les consommables ;
- Nourriture et frais divers associés à l'équipage : (victualling and pantry stores) calculé en principe à un taux par homme et par jour alloué au capitaine (aucune variation n'est admise).
- Assurance :(insurance) Prime coque/machine pour l'assureur et les clubs P&I.
- Franchise et avaries non couvertes : (franchise uncovered avéragé) budget prévisionnel de réserve pour toutes les franchises et avaries non couvertes par les assureurs.
- Cale sèche : (dry docking and classification) frais périodiques de cale sèche et de visite de classification. Ils peuvent être attribués pour l'année ou simplement au budget pour provision pour l'année suivante.

-Modifications :(modifications) Frais de transformation du navire motivés par la réglementation ou une adaptation au marché, répartition sur une année ou amortissement sur plusieurs années, voire sur la vie du navire.

-Divers :(Over Head) frais de déplacement des armateurs et responsables du navire, financement de la formation du personnel et communications avec les affréteurs.

-Administration :(administration) tous les frais d'administration du navire, généralement estimés en pourcentage.

3.2.1.3. L'amortissement du capital représenté par le navire.

En particulier, ce sont les coûts de propriété du navire, paiement du fret coque nue de l'affrètement, prêts bancaires avec intérêt et moins valu ou avec intérêt et mensualités.

La direction doit maîtriser les coûts financiers des navires qui sont exploités, ce sont généralement, l'intérêt des emprunts ou (Loan interest) et la dotation aux amortissements ou (dépréciation) méthode comptable pour répartir le capital/navire sur une durée de vie raisonnable (amortissement en capital).

Pour les profits et pertes ou (profit and loss) montant disponible plus ou moins sur lequel la compagnie est taxée et qui permet de verser un dividende aux actionnaires.

3.2.2. Évaluation des coûts supportés par l'armateur.

Dans tous les cas, l'armateur doit continuellement contrôler la bonne exploitation de son navire entrant au port, s'il veut se garantir un profit qui est d'autant plus élevé que les coûts portuaires. En effet, le bénéfice réalisé en mer se trouve inévitablement diminuer à l'immobilisation du navire au port.

La réduction du temps passé au port permet d'effectuer des voyages fréquents dans l'année⁴⁶ ce qui entraîne des économies d'exploitation.

Dans ce cadre, il faut savoir que le phénomène de la congestion au sein de nos ports, touche directement les armateurs, donc, conséquence directe sur l'augmentation du coût de fret. Seulement, afin de minimiser le temps d'attente au port et en rade, il faut que le responsable portuaire investit beaucoup en matière de ressources humaines et matériels, sauf que cela peut

⁴⁶ Cas notamment une ligne régulière

amener à une augmentation des coûts portuaires, bien sûr, qui ne réjouiront pas à l'armateur, bien qu'ils puissent être inférieurs à ceux qui résulteraient d'une longue démobilitation.

En réalité et selon les armateurs, le délai de congestion, ne dépasse pas les deux jours au maximum, alors que chez nous le temps moyen est aux environs de six jours⁴⁷. Il est arrivé souvent de voir une moyenne de 15 à 25⁴⁸ aux ports algériens.

3.2.2.1. Évaluation des coûts supportés par l'armateur.

Il est difficile de chiffrer ses coûts, dans la mesure où ils diffèrent selon les pays, le tonnage des navires... À titre d'exemple, les coûts moyens supportés dans les ports Algériens, sans engorgement, peuvent se décomposer comme c'est mentionnés dans le Tableau N°9⁴⁹, d'où on remarque que le coût de Manutention des marchandises et les Frais de port (pilotage, remorquage, droit de quai,...) a eu seul représente plus de 40% des coûts que doit être supporter par l'armateur. Cela nous donne une idée sur le coût de temps de passage dans un port, signalons que ce pourcentage représente une valeur d'un temps normal, sans les retards, sans les mouvements supplémentaires à l'intérieur du port.....etc.

Tableau N°9 : Répartition des coûts supportés par l'armateur

FRAIS	%
- <i>Charges fixes (entretien, équipages, assurances)</i>	45
- <i>Combustible</i>	05
- <i>Commissions diverses</i>	07
- <i>Frais de port (pilotage, remorquage, droit de quai,...)</i>	12
- <i>Manutention des marchandises</i>	31
Total	100

Source : Direction de la Marine Marchande et des Ports

⁴⁷ Selon les statistiques du ministère des transports et des travaux publics

⁴⁸ Selon les statistiques du ministère des transports et des travaux publics.

⁴⁹ Chiffres tirés de « l'encombrement portuaire ». Documents internes direction des ports, ministère des Transports. Alger.

Nous signalons que cette répartition n'est pas constante, ni générale pour l'ensemble des ports, ainsi, les premiers éléments peuvent être perçus comme des dépenses normales, donc, pris en compte par l'armateur, avant le voyage. Quant aux frais de port et de manutention, ils représentent 43 % du coût total du transport. Ces éléments auront une influence certaine sur la décision de l'armateur à entreprendre le déplacement. On peut se poser la question suivante, Quelle sera l'attitude de l'armateur face aux coûts portuaires élevés ? Logiquement, il augmentera son taux de fret, bien évidemment cette hausse sera prise en compte par le chargeur, que celui-ci soit étranger ou national, il répercutera à son tour sur les prix des marchandises.

La chaîne de transmission ne s'arrête pas là, les produits directement consommables issus du système de production seront à leur tour réévalués, en définitive, l'augmentation des prix, sera payée par le consommateur. Sans oublier, l'impact psychologique, sociologique et économique sur cet individu.

En fin de compte, l'essentiel du coût du retard pris par le navire est porté généralement par l'importateur sous forme de surestaries. Les lignes régulières ne sont pas sujettes au calcul de ces frais, seules les lignes en tramping sont concernées « les contrats d'affrètement au voyage ». Ils sont payés par exemple en dinars algériens lorsqu'il s'agit de navires battant pavillon national et en devises lorsqu'il s'agit de navires affrétés.

Néanmoins, les entreprises importatrices nationales sont incluses dans les clauses des chartes- parties le COP (Custom Of Port) ou déchargement selon le rythme du port, ce mode COP inclut les dédommagements de surestaries qui sont admises dans le prix de fret.

Dans la réalité, les ports algériens adhèrent directement à la conception de ces frais, les dépenses spécifiques subies par l'armateur seront donc à la charge de l'importateur qui verra la valeur de revient de sa marchandise accroître, de même, les surtaxes nées de l'entreposage excessif seront à sa charge.

Cependant, vu sous un autre angle, l'entreprise portuaire doit connaître des jours heureux, car les droits de port et l'entreposage sont frappés de surtaxe quand à la durée de séjour normal est dépassée⁵⁰.

Suite à cette situation, les dirigeants portuaires, et afin de désengorger leurs ports, voient le problème autrement, c'est-à-dire, qu'ils ciblent l'institution d'heures supplémentaires,

⁵⁰ Relativement très inférieurs aux autres pays de la Méditerranée

d'embauches éventuelles de main-d'œuvre, de surexploitation des engins de manutention et la surtaxations de tous les mouvements tel que le shift des navires de nuit, etc. ..., pour résumer, le port et suite à son incapacité de résoudre ses problèmes d'encombrement, qui sont généralement exogènes à son pouvoir, profite de cette situation, au lieu d'essayer d'exposer ses inquiétudes aux responsables supérieures.

3.2.3. Impact de la gestion portuaire sur l'armateur en ligne régulière et Fret par voyage

Dans cette section, nous essayerons de bien envelopper le problème de la gestion d'un navire en ligne régulière ainsi le fret par voyage. Ensuite, nous entamerons les données théoriques de l'économie des rotations en ligne régulière afin d'éclairer nos lecteurs, ce qu'il en est de manière très théorique ; puis, sur un plan beaucoup plus pratique, nous allons traiter l'opération sur les navires. Dans cette section, nous voulions, d'abord bien déterminer le cadre que nous nous sommes fixé et les données qui sont supposées connues :

-Premièrement, nous démarrons du principe, que les navires exploités sont connus. Nous étudierons les chemins et les moyens d'une excellente exploitation et d'un meilleur management en fonction des navires existants et non pas le meilleur type de navires possibles sur une ligne déterminée. Cette étude, en effet, ressort d'une approche différente.

-En second, nous chercherons le meilleur rendement sur une ligne déterminée et connue de l'armateur, bien sûr, dans le cadre où la ligne sur laquelle nous exploitons nos navires est supposée définie et connue.

Par contre, si nous voudrions exploiter une nouvelle ligne, il s'agirait là encore d'une approche différente, qui nous interpelle à synthétiser l'environnement économique du marché, comprenant une étude de l'économie des échanges, des possibilités d'implantation de service commercial, de l'environnement économique des pays concernés et de la concurrence, etc.

Nous supposons connaître le coût du navire à savoir *le coût technique, le coût du personnel navigant, l'entretien, le graissage, les assurances, les frais généraux, les provisions pour classification et enfin l'amortissement ou expirations de maintien.*

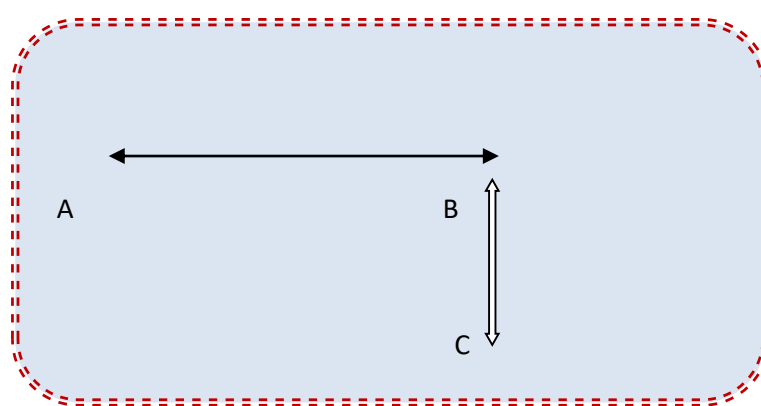
Ces données doivent être présentées aux services concernés, qui sont le service d'exploitation et le service commercial sous une forme qui en permet la flexibilité

d'utilisation. Voici donc les trois éléments les plus connus ; le navire, la ligne et le coût des navires.

3.2.3.1. Le processus classique d'une rotation au Tramping

Pour mieux comprendre le processus d'une rotation au tramping, nous posons la question suivante, Qu'est-ce qu'un voyage au tramping ? La réponse sera simplifiée au maximum par l'exemple suivant. Vous avez un navire disponible (en A), une cargaison (en B) et un port de destination (en C).

Figure N°9 : Rotation d'un navire au tramping



Source : Préparé par l'étudiant

L'exploitant va démarrer bien sûr, par calculer son coût, ensuite, il va calculer ses recettes et il trouvera facilement le résultat.

Pour commencer, on va calculer la distance ABC, ce qui permettra de terminer le temps d'exploitation et la consommation en soute, ensuite, on va calculer le temps au port, ce qui va donner un nouveau temps d'exploitation et de nouvelles données de consommation de soute (puisque le navire consomme des soutes au port de manière différente qu'en mer). Le calcul des frais commerciaux vient compléter les données, c'est-à-dire, les frais de la manutention, les frais portuaires, les frais de commissions et les divers, sans oublier le rôle important de l'acquisition d'informations concernant le port de destination ainsi le type de marchandise qui sera transportée. Donc ; on a :

- a) La connaissance de l'état du navire et de sa consommation en soute (*coût journalier*) pour le calcul du temps en mer ;
- b) La connaissance des conditions techniques des opérations dans un port détermine ainsi le temps des opérations commerciales afin de calculer le temps au port ;

c) La connaissance des frais de port (entrée, sorties, remorquage, pilotage, des Grue et coutumes du port, ect...), pour le calcul des frais commerciaux.

Après, ce serait le tour du calcul des recettes, c'est-à-dire le tonnage x frets. Dans ce point, il est important de déterminer le tonnage qui indiquera la connaissance de la capacité du navire et celle de la cargaison. L'exploitant devra savoir si son navire sera chargé en volume ou/et en tonnage, sans oublier la connaissance commerciale du marché sur lequel on se trouve placé. Dans ce type d'affrètement, le fret ne sera pas fonction de la distance que le navire va réellement parcourir, car, l'exploitant déterminera son résultat de voyage et surtout son résultat journalier, élément essentiel pour l'armateur, Par exemple, si vous gagnez 20 000 unités monétaires pour un voyage, il vaut mieux les gagner en quatre jours qu'en 20 jours, la règle est simple, moins de temps plus de profit....

Dans ce contexte, il faut connaître qu'il y a non seulement le problème de la rentabilité journalière du navire, mais aussi celui de sa capacité de transport qui compte, parce que, plus votre voyage est long, plus vous réduisez sa capacité annuelle de transport.

3.2.3.2. La relation exploitation /commerciale

Pour un responsable d'une entreprise, l'aspect de la gestion technique « exploitation » du navire et la gestion commerciale, ne peut être, en aucun cas être indissociable, le premier sur la seconde et vice versa, par exemple, l'arrêt d'un navire techniquement, ou suite d'un encombrement d'un port quelconque, provoquerait un arrêt commercial, ce qu'est le contraire des objectifs d'un responsable d'une compagnie de transport maritime. Nous avons vu combien, au cours de cette démonstration, les éléments techniques, la connaissance du navire, la connaissance technique des cargaisons, la connaissance des distances et la connaissance des prix étaient liés à la connaissance du marché.

La majorité des ports algériens sont construits pendant la période coloniale, sauf pour le cas du port de djendjen. Cette situation a rendu quelque post à quai de nos ports très dangereux pour les navires, pendant les opérations d'accostage ou de manutentions suite aux vieillissement des superstructures et infrastructures, ce qui augmenterait le risque d'accidents. Donc, l'arrêt technique du navire pour plusieurs jours voire même des mois, ce drame pour l'armateur, va directement influencer la rentabilité annuelle du navire, dans le cas des dommages superficiels

L'exploitation du navire sera touchée, quel que soit le degré du dommage, donc, le commercial sera de facto lié aux pertes de la compagnie. Cette situation obligera le fréteur à multiplier les rotations en lignes régulières.

3.2.3.3. Calcul de la rentabilité « résultat » d'un navire en ligne régulière

Le choix d'une ligne régulière n'est pas le fait du hasard, puisque ce mode de transport maritime est le plus répandu et le plus exercé, que ce soit par nos compagnies nationales ou étrangères, car il assure la régularité et par la suite instaure une image de qualité pour les clients.

Dans ce contexte, il est primordial, de connaître le processus d'une ligne régulière. Nous allons d'abord essayer de voir comment on peut formuler cette recherche pour une meilleure rentabilité.

3.2.3.3.1. Formule de recherche du meilleur résultat

Logiquement, le résultat annuel d'une ligne régulière est égal au résultat de chacun des voyages, multiplié par le nombre de voyages, d'où la notion d'*ensemble* pour une ligne. De plus, le résultat annuel sera maximum quand le résultat journalier d'un voyage sera maximum.

Ceci implique, que l'on a deux notions à retenir:

- la première : la ligne forme un tout : il n'y a pas de bons et de mauvais navires, de bons et de mauvais voyages... Il y a un tout que l'on peut fixer sur une année (et que d'autres fixent sur cinq ans, mais l'année paraît bonne comme référence pour la ligne régulière) .

- la deuxième : le résultat journalier est l'élément essentiel. Le meilleur résultat possible, correspond à la formule suivante :

$$R = r \times N \times J / T$$

Avec :

R = résultat annuel

r = résultat d'un voyage

N = nombre de navires

J = nombre de jours annuels d'exploitation

T = temps moyen de rotations

Pour résoudre cette équation ou cette formule, le responsable de la gestion commercial va avoir trois sujets de réflexion. Le premier est le problème de l'équidistance des navires, le second est la fixation du nombre de navires (N) et enfin la rotation r / T .

3.2.4. Impact sur la rotation d'un navire et sur les coûts de passage portuaire

3. 2.4.1. L'équidistance des navires

C'est une nécessité à la fois pour l'armateur et les chargeurs, mais surtout vital pour l'armateur. Ce dernier, à partir de la minute où il commence à exploiter un certain nombre de navires sur une ligne, il a intérêt, à les voir se succéder en bon ordre.

Il devra donc, prendre en considération les caractéristiques de ses navires, c'est-à-dire, leur vitesse et leurs capacités différentes, ainsi que de les faire tourner ensemble...

Quand on aura vu comment les faire tourner, il faudra fixer l'importance de l'équidistance. Elle pourra être, au choix de l'armateur, de 5 jours, de 10 jours ou de 26 jours « ces chiffres sont donnés au hasard ». Les choix sont naturellement multipliés ; tout dépend des lignes que nous desservons...

Il est très fréquent que des armateurs choisissent les séquences de 7 jours, ou de 7 jours et de 14 jours, étant donné que les navires chargent et déchargent dans plusieurs ports, pendant une semaine... de telle sorte que les navires passent leur samedi (week-end en Algérie et dimanche à l'étranger) à la mer plutôt que dans les ports.

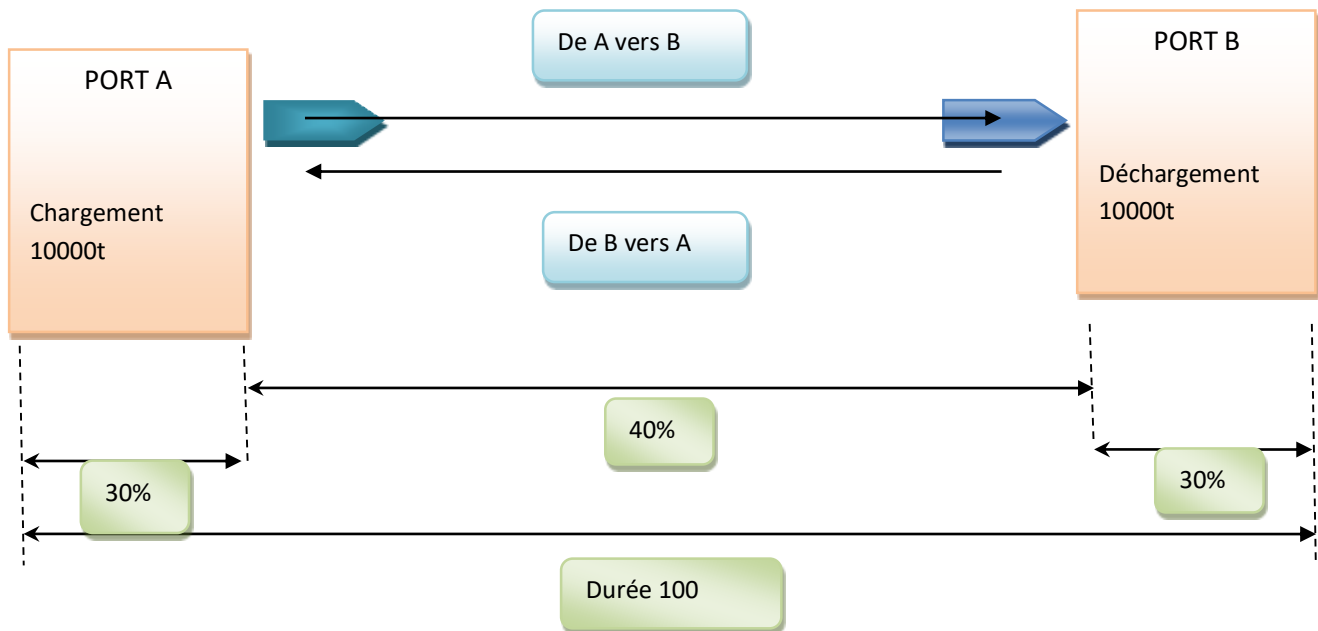
3. 2.4.2. La fixation du nombre de navires

Pour la fixation du nombre des navires, le gestionnaire commercial doit se poser la question de savoir si, pour enlever un fonds de commerce déterminé, il ne faut pas suggérer la qualité de service, permettant de diminuer le nombre de navires en ligne, en augmentant la taille des navires et le temps séparant les mises en charge. Par exemple, si nous avons 12 navires qui portent 10 000 t et qui tournent en 100 jours, et que ces navires passent :

- 60 % au port (60 % de 100 jours = 60 jours)
- 40 % du temps en mer (40% de 100 jrs= 40 jrs à 12nds)

Nous aurons donc une manutention nécessaire de :

Figure N° 10: Schéma explicatif d'une rotation en ligne régulière



Source : Préparé par l'étudiant

$(10\,000\text{ t à l'aller} + 10\,000\text{ t au retour}) \times 2 = 40\,000\text{ t}$ à manipulé ; ce qui nous donne une cadence journalière de :

$40\,000\text{ t} / 60\text{ Jours} = 667\text{ t/j}$. Et « le temps passé à la mer est de 40 jours à 12 nœuds ».

La question est alors celle-ci : n'aurait-on pas intérêt à remplacer cette flotte par 6 navires de 20 000 t qui pourraient tourner en 100 jours ?

Pour enlever les 80 000 t, il faudra augmenter les cadences de manutention dans les ports. Dans le premier exemple, la vitesse du navire était de 12 nœuds. Dans le deuxième exemple, elle est de 15 nœuds, ce qui donne 30 jours à la mer « *augmentation de la vitesse = diminution du nombre de jours en mer* ». Restent 70 jours pour la manutention, d'où une cadence journalière de :

$$\frac{(20\,000\text{ t} + 20\,000\text{ t}) \times 2 = 80\,000\text{ t}}{70\text{ J}} = 1143\text{ t/j}$$

Nous nous posons donc la question de savoir, d'une part, s'il faut accepter que les départs ne se fassent plus à la semaine, mais à la quinzaine, et, d'autre part, est-ce que les ports de chargement et de déchargements seront capables de faire 1143 t/J au lieu de 667 t/J ?

Le calcul a été simplifié. Mais il est prouvé qu'avec des navires bien équipés, on arrive très exactement à doubler les cadences en passant d'un navire classique à un navire permettant des manutentions verticales. Cette façon de calculer généralement est rationnelle et efficace dans les ports européens, par contre en Algérie, le deuxième exemple est plus plausible, puisque la congestion des navires et des marchandises sur les terre-pleins et dans les hangars, et surtout, l'ensemble des problèmes de gestion, enregistrés dans nos ports, obligent les responsables des compagnies de transport maritime, à explorer le volet coût que de rester dépendant de type de gestion portuaire, c'est-à-dire, augmenter le nombre de voyages en fonction d'une augmentation du nombre de navires à faible tonnage. Ce qui implique une augmentation des bénéfices pour la compagnie « plus de voyages => coût de fret diminue => plus de bénéfice annuel » et une meilleure rentabilité.

Par exemple, pendant une année, une compagnie maritime possédant 4 navires a réalisé 10 voyages « fret au voyage » avec un coût de 20 000 USD/voyage, donc, on aura 200 000 USD, dans le deuxième exemple, une autre compagnie maritime possédant 8 navires, a réalisé 16 voyages pendant la même durée, avec un coût de 15 000 USD/voyage, donc, 240 000 USD. Notons, que dans ce calcul, nous n'avons pas pris en considération les charges et divers coûts supportés par le transporteur, sauf que cette méthode diminue clairement le temps des opérations commerciales « manutention ».

3.2.4.3. La relation r/T

Une fois que nous avons fixé notre choix sur notre séquence, on pourra facilement déterminer le nombre de navires dont nous aurons besoin.

Prenons les séquences de 7 :

-Si le navire tourne en 63 jours, on aura besoin de 9 navires.

-Si le navire tourne en 77 jours, on aura besoin de 11 navires.

La recherche de la durée moyenne (T) quand nous aurons à choisir entre 63, 70, 77, ou 100 jours, se fera par approches successives au fur et à mesure des expériences que l'on peut avoir sur la ligne. On arrive maintenant à l'autre élément de la formule qui est le résultat

du voyage (r). Il sera constitué par les éléments de durée, du coût et de recette qui est égal au coût de la rotation, en ligne régulière, ainsi constitués à la fois, par les frais proportionnels au tonnage et au fret. Ce sont les frais qui se rattachent à la marchandise « frais de manutention et temps au port » et également par les dépenses qui sont fixes sur un itinéraire déterminé : frais d'escale et temps à la mer.

On remarquera alors des difficultés particulières de la ligne régulière : arriver à déterminer le prix de revient de la rotation.

En ligne régulière, compte tenu de ce que nous avons nécessairement des frais fixes et des frais proportionnels, il est presque impossible de savoir d'avance ce qui serait le prix de rotation, même si nous savons qu'elle sera de 100 jours.

De ce fait, les tarifs sont difficilement établis en fonction des prix de revient. Dans cette espace spécifique, les compagnies de transport maritimes vendent un service à un tarif qui n'est pas raccordé à un prix de revient, alors en général, dans l'industrie, on sait ce que coûte le produit avant de déterminer son prix de vente

Autre point très exténuant: l'incertitude des frais. Elle est due, aux rotations que nous desservons, qui sont des rotations de marchandises diverses, à des incertitudes économiques et à des incertitudes saisonnières. En matière d'établissement de tarifs, les lignes régulières sont critiquées et parfaitement critiquables, sans que personne ne suggère des remèdes à une situation complexe sur le plan de la technique financière.

Nous avons pratiquement passé en vue tous les éléments :

- Le résultat (nous avons vu comment il se calcule)
- De même pour le nombre de navires ;
- Ensuite, bien entendu, le nombre de jours de rotation annuelle est déterminé par les services techniques ;
- Et le temps moyen de la rotation.

C'est évidemment par le jeu de ces différents éléments que nous arrivons à optimiser ce résultat.

3.2.4.5. Impact sur les coûts de passage portuaire

Les congestions portuaires sont liées à un déséquilibre entre les possibilités opérationnelles d'un port face à l'affluence des navires. Lorsqu'un navire se présentant dans l'un de ces ports, il devra attendre, parfois plusieurs jours avant de pouvoir décharger sa cargaison.

La congestion du port et son engorgement a un impact sur les coûts de passage des marchandises, ce qui fait que le transport de marchandises vers l'Algérie est parmi les plus coûteux en Méditerranée. Réputé pour leur faible productivité et leur longue file d'attente, les ports d'Algérie et en particulier le port d'Alger, ne peuvent faire face à l'évolution du commerce, bien que 95 % du commerce international du pays soit effectué par l'intermédiaire de voies maritimes, a constaté le bureau londonien Oxford Business Group dans son dernier rapport⁵¹.

Les coûts de passage portuaire constituent un facteur déterminant dans la compétitivité entre les ports, mais aussi entre les entreprises qui sont l'utilisateur final des prestations portuaires. Les coûts de transport maritime peuvent être divisés en deux catégories bien distinctes. En premier lieu, les coûts fixes, qui se composent de frais et de pilotage de certains ports les frais de signalement de VTS. En second, lieu les coûts du navire durant les opérations de chargement et de déchargement (opérations commerciales et de manutention).

La structure et la valeur de ces coûts dépendent de plusieurs facteurs :

- le mode d'organisation et de gestion du port ;
- la tarification de services ;
- la qualité des acteurs ;
- la durée de séjour de la marchandise au port.

En général, ces coûts sont composés de coûts supportés par la marchandise c'est-à-dire le chargeur et de coûts supportés par le navire, c'est-à-dire l'armateur. Ces coûts peuvent à leur tour être décomposés en quatre types :

- les frais d'agence maritime ;
- les droits de ports marchandises ;
- les frais de manutention ;
- les frais douaniers.

⁵¹ Rapport « Algeria 2010 ». Bureau londonien Oxford Business Group.2011.

A- Le temps d'attente en rade

Le temps d'attente en rade est un facteur très déterminant pour la performance d'un port. La congestion et la saturation du port font augmenter le temps d'attente du navire. Un port saturé oblige les navires désirant accéder à ce dernier de rester à l'extérieur de celui-ci. Par conséquent, le temps d'attente des navires est prolongé. Cette attente engendre des coûts supplémentaires pour le navire, soit au niveau des rotations qu'il doit effectuer (retard), sur les droits du port lors de son attente en rade et soit sur la consommation d'énergie lorsqu'il transporte des marchandises frigorifiques par exemple.

Le montant de la redevance est calculé sur la base des taux journaliers, ci-dessous fixés par l'article 72 de la loi des finances pour 1998. Les tarifs relatifs aux temps d'attente en rade sont en fonction de la taille des navires et leurs séjours en rade. Donc chaque journée passée en rade, représente un surcoût pour le navire et l'armateur. Par exemple :

Tableau N° 10 : surcoût d'un navire

<i>Volume du navire</i>⁵².....	<i>Tarif (da/jour)</i>
✓ jusqu'à 12 000 m ³	165 000
✓ de 12 001 à 25 000 m ³	220 000
✓ de 25 001 à 45 000 m ³	275 000
✓ au-delà de 45 000 m ³	330 000

Source : préparé par l'étudiant

Les éléments constituant l'assiette de calculs qui sont le volume du navire et le nombre de jours sur rade au-delà du délai admis qui est de quatre jours, sont déterminés par le directeur de la capitainerie du port concerné, précédant la commission de placement des navires. Ainsi, selon l'article 05 du décret exécutif numéro 99-159 du 20 juillet 1999 fixant les modalités d'application de la redevance sur les cargaisons maritimes en séjour prolongé en rade :

Le volume du navire est calculé selon la formule :

$$V = L \times I \times Te$$

D'où

⁵² Selon la tarification portuaire

L : étant la longueur hors tout du navire

I : largeur hors tout du navire

Te : tirant d'eau d'été

Le décompte du séjour sur rade se fait à partir de l'heure de mouillage du navire concerné, jusqu'au jour de la prise de décision par la commission de placement quant à son accostage. Toute fraction de jours supérieurs à 12 heures est décomptée comme une journée entière⁵³, Par exemple, les conteneurs frigorifiques ont un surcoût plus important que les conteneurs ordinaires. Comme le montre l'exemple ci-dessous :

« Le coût d'une mise en attente en rade peut atteindre les 10 \$ US/jour pour le conteneur ordinaire, alors qu'il peut monter jusqu'à 100 \$ US/jours quand il s'agit de conteneur à produits réfrigérés». Selon le cahier des tarifs 2008 applicable, à partir d'avril, du port d'Alger, les navires séjournant en rade sont assujettis au paiement d'une redevance de stationnement calculé sur la base des tarifs suivants : navire en rade : 0,275 DA/TJB/jour

B- Le séjour à quai

Les droits de quai font l'objet d'une tarification spéciale, car ils sont imposés selon la durée de séjour du navire à quai. Le faible nombre de postes disponibles un pose problème essentiellement quand tous les ports sont occupés est tout autre navire qui arrive sera obligé d'attendre que l'un des postes se libère, par conséquent, le navire accuserait du retard.

Ajoutons à cela, la longueur des terminaux est très insuffisante. Cette faible longueur agit négativement sur le rendement du port. Pour pallier à ce problème, il faut augmenter le nombre de traitements de marchandises par heure, en multipliant les équipements de manutention pour chaque navire. La congestion et l'engorgement du port sont un frein pour la cadence de traitement des marchandises.

La congestion engendre directement l'augmentation du temps de séjour à quai. En conséquence pour le navire, ce sont les droits du quai qui seront très importants. Ce facteur gonfle les coûts de passage des marchandises et constitue une cause de perte d'argent pour l'armateur ainsi que l'augmentation des prix de marchandises. Il est à noter que l'accès au port et la mise à quai des navires obéissent à un ordre de priorité, fixé par le service de capitainerie, en prenant en compte les facteurs suivants :

⁵³ Décret exécutif n 99-159 du 20 juillet 1999 fixant les modalités d'application de la redevance sur les cargaisons maritimes en séjour prolongé en rade

- Navires à passagers ;
- Navire en urgence à cause des anomalies nécessitant une réparation en urgence ;
- Le premier navire arrivé en rade ;
- Navires opérant avec ses propres moyens de manutention ;
- S'agit-il de marchandises périssables ou dangereuses ;
- Nombre de Shifts que nécessitent les opérations de manutention (séjour à quai estimé) ;
- S'agit-il d'un fret stratégique.

Un port qui souffre de congestion fait entrer les navires qui travaillent avec leurs propres moyens de manutention. Le 23 avril 2010, nous avons assisté à une conférence de placement des navires où un agent consignataire représentant la firme Mersk a contesté la décision de la mise à quai de notre navire possédant des moyens de manutention. Cette décision est prise par l'officier de port de services, il se justifie par la saturation du poste concerné et le manque d'équipements de manutention.

Le port d'Alger dans son cahier des tarifs, précise qu'il existe des dispositions particulières qui stipulent que, pour des raisons d'exploitation du port (congestion, décongestion, rentabilité), il peut imposer aux clients le nombre d'équipes suffisant afin d'augmenter le rendement et libérer les postes à quai. Cette mesure peut concerner également le travail de nuit et les jours fériés. Sous forme d'over Time (heures supplémentaires), qui sont majorés de 50 % jusqu'à 75 %, qui seront à la charge du navire (armateur et client). Ainsi, au-delà d'un délai de franchise de quatre jours et sous réserve, les navires séjournant dans un port sont assujettis au paiement d'une redevance de stationnement calculé sur la base de tarifs suivants : 0,365 DA/Tjb/jour selon le cahier des tarifs du port.

Pour les navires séjournant dans leur port d'attache ou d'armement et lorsque le séjour excède 20 jours consécutifs, la redevance de stationnement est fixée forfaitairement comme suit, pour les navires jaugeant :

- Jusqu'à 250 tjb 1065DA/mois ;
- Plus de 250 tjb 6368 DA/mois.

Sont exemptés de la redevance de stationnement les navires et bâtiments sur les docks flottants ou dans les formes de radoub. Sauf autorisation expresse de l'autorité portuaire, le

séjour d'un navire dans le port ne peut être excédé la durée d'un mois, à moins qu'il ne s'agisse de son port d'attache ou d'armement. Dans ce dernier cas, l'autorité portuaire doit être avisée avant l'arrivée du navire.

C- Les surcoûts pour les propriétaires des marchandises

Le temps de séjour de la marchandise dans le port représente un indicateur performant pour mesurer la compétitivité d'un port. Soit à l'import qu'à l'export. La durée moyenne de séjour des containers par exemple avant la saturation du terminal a été de 14 jours. Mais vu l'état actuel de saturation du terminal, le temps de séjour des conteneurs dans le port est passé à plus de 21⁵⁴ jours. Un délai très loin des normes internationales qui sont d'un à deux jours. Le prolongement de cette période causera des surcoûts pour les importateurs. Si on fait un calcul à base des tarifs appliqués par le port de Bejaia, la prestation d'entreposage est gardiennage est calculée comme suit :

À l'import :

- Du 1^{er} au 3^e jour gratuits ;
- Du 4^e au 15^e jour...70 DA/jour pour un conteneur de 20 pieds et 140 DA/Jour pour un conteneur de 40 pieds ;
- Du 16^e au 25^e jour.... 200 DA / jour pour un conteneur de 20 pieds et 400 DA/Jour pour un conteneur de 40 pieds.

Ce qui fait, un séjour des marchandises de 14 jours a un coût de 980 DA pour un conteneur de 20 pieds. Pour un conteneur de 40 pieds cela fait 1960 DA pour la même période de séjour. Mais, pour un séjour de marchandises de 21 jours, le coût sera de 1650 DA pour un conteneur de 20 pieds et 4500DA pour un conteneur de 40 pieds.

À l'export :

Si on prend la même période pour les exportations :

- Du 6^e au 15^e jour ... 70DA pour un conteneur de 20 pieds et 140 DA pour un conteneur de 40 pieds ;
- Du 16^e au 25^e jour... 120DA pour un conteneur de 20 pieds et 240DA pour un conteneur de 40 pieds.

D'où pour 14 jours de séjour des marchandises, le coût est de 980 DA pour un conteneur de 20 pieds et 1960 DA pour un conteneur de 40 pieds. De même pour 21 jours, on a un coût de 1770 DA pour un conteneur de 20 pieds et 3540 DA pour un conteneur de 40 pieds. Ce qui

⁵⁴ Pendant des périodes bien connues.

confirme l'impact direct de la congestion sur le temps de séjour des conteneurs au terminal et indirectement sur les coûts de la chaîne logistique.

On constate que le système de tarification de l'entreposage au terminal n'est pas cher, ce qui incite les chargeurs à stocker leurs marchandises dans le port au lieu de les stocker ailleurs. Louer des entrepôts en dehors du port revient plus cher aux clients, que de laisser leurs marchandises dans le port.

Ce calcul est fait pour un conteneur ordinaire, mais pour un conteneur frigorifique, le coût est encore plus élevé. La fourniture d'énergie électrique des conteneurs frigorifiques sera facturée comme suite : 2500DA/jour/boîte (20 pieds ou 40 pieds). Ce tarif inclut la prise en charge des conteneurs frigorifiques dans l'installation spécialisée au niveau du parc frigorifique. La prolongation de séjour des conteneurs frigorifiques dans le terminal implique un surcoût très important pour le client.

La perte qui aura une grande ampleur sur le client causée par la durée d'entreposage prolongé, sera sentie que ce soit par le chargeur ou par le citoyen, du moment que c'est lui qui payera le coût supplémentaire. Donc, le séjour excessif des marchandises à l'intérieur du port ou en rade aura des répercussions directes sur les valeurs des produits. Dans le cas inverse, c'est-à-dire, que le retard dans la livraison des marchandises génère une grande demande à certains produits, ce qui provoquera aussi des prix très élevés selon la loi du marché (l'offre et la demande).

Dans cette situation, les armateurs enregistrent des pertes de temps en rade et durant les opérations à quai, en plus, la lenteur des opérations commerciales génèrent des surcoûts importants. Un navire en rade revient plus cher et moins rentable pour son armateur, que quand il navigue

3.3. Impact sur l'entreprise portuaire elle-même

Aujourd'hui, la majorité des entreprises économiques algériennes importe des matières premières, des produits finis ou semi-finis de l'étranger, un des points essentiels de leur rendement est axé sur l'approvisionnement réguliers de ces produits, donc ; le facteur temps est très important pour la survie de ses entreprises. Sauf que le port joue un rôle important dans cette chaîne logistique, du moment où il est responsable du temps de passage ou de transit des marchandises par l'enceinte portuaire, donc du moment de l'accostage du navire, de déchargement de la marchandise, de l'entreposage et ensuite l'évacuation de cette dernière.

Malheureusement, le port joue un rôle négatif dans cette chaîne, par les congestions et les encombrements enregistrée quotidiennement, comme on l'a vu dans le deuxième chapitre.

Dans ce contexte, il est important de comprendre que le mode de gestion portuaire en Algérie infectera non seulement le fret maritime, la compagnie du transport maritime mais aussi le port lui-même, le phénomène de l'encombrement est à la fois cause et effet. Il est aussi le fruit de certains éléments dont le port n'a pas de pouvoir pour les gérer, c'est pour cela qu'on doit le mentionner dans ce paragraphe.

3.3.1. L'encombrement comme facteur déstabilisant sur la gestion portuaire

Le phénomène de l'encombrement portuaire est dû à des causes multiples et complexes, il est le premier point qui reflète l'image d'un port, donc ; on dit qu'il y a encombrement, lorsque des navires et/ou marchandises arrivent dans un port, dépassant les possibilités humaines et matérielles de manutention, des capacités d'entreposage et de transport terrestre. Il en résulte que les navires doivent attendre plus longtemps, qu'il ne soit d'usage pour accoster et/ou demeurent à quai plus longtemps qu'il ne convient pour les opérations de chargement ou de déchargement.

Les marchandises déchargées, ou à décharger, font, l'objet alors de détention et d'un entreposage des plus déplorable, occasionnant des obstructions de voies d'accès, des dégradations et des pertes. Ce phénomène est bien connu dans de nombreux pays en voie de développement, il peut, bien entendu, exister dans les ports maritimes des pays industrialisés, mais sans prendre des proportions alarmantes, il se présente sous deux formes distinctes : l'encombrement des zones d'entreposage ou à terre, et l'encombrement des postes à quai.

3.3.1.1- Encombrement à terre.

Il découle du fait que tous les espaces d'entreposage « hangar, terre-pleins » sont encombrés de marchandises, à tel point qu'il est impossible d'en admettre de nouvelles.

En pareille circonstance, les postes à quai disponibles ne sont d'aucune utilité pour les armateurs, puisque les navires vont se trouver dans l'impossibilité de décharger ou dans une certaine mesure, de décharger correctement, ils courent des risques énormes, en cas d'accostage, de payer des taxes d'autant plus élevées que la durée de séjour à quai est longue.

La faute de cette situation déplorable incombe, dans une certaine mesure, à l'insuffisance des aires de stockage et les services d'exploitation du port ont une part de responsabilité, si

l'accumulation des marchandises est la conséquence d'une négligence dans l'application des règlements relatifs au séjour des marchandises au port.

3.3.1.2 - Encombres des postes à quai

Là, tous les postes sont occupés par les navires en opération de manutention, c'est-à-dire de déchargement ou de chargement, alors il y a suffisamment d'espace sous les hangars ou les terre-pleins pour accueillir les marchandises aussi bien à l'importation qu'à l'exportation, cette situation s'est très rarement produite dans les ports algériens, car on a toujours connu le cas précédent (à terre). Il est cependant vrai que la combinaison des deux situations qui viennent d'être décrites prévaut aux établissements maritimes algériens, ne serait-ce que ponctuellement.

3.3.1.3 Les impacts sur l'accomplissement des services et prestation portuaires.

Nous essayerons par la suite, de dévoiler comment se présentent les effets de l'encombrement, sur l'activité portuaire. Ce sont des conséquences immédiates sur les installations portuaires, l'organisation du travail et d'une manière générale, sur les moyens matériels et humains dont sont dotés nos ports.

A-Conséquences sur les équipements portuaires

Quand on évoquera le sujet d'encombrement, généralement les responsables ne voient pas les conséquences de leurs décisions et actes en matière de gestion, sur leurs équipements et matériels sous la pression, leurs uniques objectifs, est de régler ce problème, quel que soit les conséquences.

En temps d'encombrement, les ouvrages de superstructures et les engins de manutention, sans sujet au vieillissement anormal, par exemple, les grues de quai qui déplacent des charges au-delà du poids normal, en vue de libérer plus vite les postes et permettre aux navires en attente sur rade d'accoster à leur tour, cette fatigue accélérera l'usure du matériel, avant qu'il ne soit complètement amorti.

Les campagnes de désengorgement ont également eu pour impact une surexploitation de l'équipement, augmentant son usure. De plus, cette utilisation à un rythme poussé du matériel, accentuée par l'irrationalité des opérations de stockage, c'est ainsi que l'équipement est souvent utilisé pour le déplacement des marchandises stockées, là où elles ne le devraient pas l'être, afin de permettre le stationnement de celles qui sont destinées à ce lieu.

Par contre, le sur stockage des marchandises dans les hangars ainsi que leur entreposage d'une façon anarchique, peut endommager les murs. Si la pression qu'elles exercent est très fortes, il n'est pas rare de remarquer des hangars destinés à recevoir 10 000 t, en accueillir le double ou même plus.

B- Dysfonctionnement du rythme et la cadence de travail

Là aussi, le problème est le même, en cas d'encombrement, les voies de circulation dans les ports, encombrés par des tonnes de produits, se trouvent réduites, ce qui gêne amplement les déplacements des engins de manutention, tels que les Clarcks et grues de quai, ainsi que les moyens de transport, ceux-ci ne peuvent avoir une surface de manœuvre suffisante pour des opérations de chargement et de déchargement, ce qui entraîne automatiquement à des discontinuités dans le déroulement des opérations portuaires, jusqu'à ce que toute opération devienne impossible. On assiste souvent à des temps morts ou à des déplacements trop longs, générateur de coûts superflus. Dans cette même circonstance, le rendement de la main-d'œuvre se trouve dans l'impasse, puisque les manutentionnaires n'exécutent que peu de tâches.

Afin de remédier au problème d'engorgement, fréquemment une main-d'œuvre supplémentaire s'avère nécessaire, elle est souvent inexpérimentée et les marchandises sont exposées irrationnellement, n'importe tout et n'importe comment, et les responsables portuaires, se lancent dans des décisions massives, tel que, plus il y aura des moyens, plus vite des espaces du port seront dégagés. Cette attitude, si elle se répète fréquemment, nous fera douter de leur capacité à gérer efficacement ce secteur vital.

3.3.2. L'impact sur l'acheminement des marchandises

Dans cette partie, nous allons voir comment la gestion d'un port peut influencer sur le port lui-même, sur les biens alimentaires, sur les biens d'équipement, sur la clientèle. De ce fait, l'influence n'est pas uniquement externe, elle est aussi interne.

3.3.2.1. L'impact sur le trafic des marchandises

Les ports participent directement à l'activité économique nationale, ils constituent même la clé de réussite puisqu'ils représentent plus de 80⁵⁵ % des échanges extérieurs du pays. C'est dire que si nos ports connaissent de graves problèmes, les répercussions sur l'économie nationale ne se font pas attendre, les pénuries des biens alimentaires et des biens d'équipement sont un tel des bons exemples de ce problème, le premier qui sera visé par les médias et par les responsables au niveau de la centrale, ce serait le port lui-même, ensuite viendrait les autres entreprises.

A- Impact sur les biens alimentaires

L'Algérie est considérée comme un pays importateur qu'exportateur, dans cette optique, le port peut être vu comme un maillon important de la chaîne de distribution de biens de consommation. Toute défaillance, à quelque niveau que ce soit, dans les principales structures ne peut qu'engendrer des perturbations aux conséquences imprévisibles.

En effet, les quantités de biens alimentaires importés qui ne pouvant pas être évacuées, constituent une coupure dans l'approvisionnement du marché national.

Selon les responsables de la gestion portuaire et les statistiques du ministère des transports et des travaux publics, la durée de séjour des marchandises dans nos ports est longue, en fonction de la quantité, de la qualité, du propriétaireetc. Ce qui constitue une première cause de la pénurie des denrées alimentaires par exemple. Cette cause est, aussi aggravée par les pertes encourues par ces produits qui sont en général imputables à une manutention défectueuse et au stockage inadéquat, ces pertes représentent une moyenne allant de 3 à 4⁵⁶ % du tonnage débarqué.

Les citoyens ressentent cette situation dans leur vie quotidienne et se heurtent à des pénuries de denrées de première nécessité, alors qu'au même moment, des stocks de produits traînent sur les quais, attendant d'être évacués ou remplissent les cales des navires immobilisés en rade ou au poste d'accostage.

Là, on soulève le problème des pertes supportées par l'économie nationale quand il s'agit des denrées périssables. Les produits, devant être évacués dès leur arrivée, connaissent par le stationnement aux ports, des défections et des pourrissements qui en font des produits à jeter.

⁵⁵ Selon les services des douanes

⁵⁶ Direction des ports et de la marine marchande « Ministère des Transports »

B- Impact sur les biens d'équipement

Pour ces produits indispensables à la création d'un système de production nationale, nous constatons avec consternation la même perte de temps si ce n'est encore pire. En effet, le séjour des biens d'équipement aux ports est plus long que celui des denrées périssables qui est évacuées priorités.

Si les pièces détachées et autres matériels industriels, agricoles, etc.. , peuvent résister aux intempéries naturelles sans connaître aussi grandes détériorations que les biens alimentaires. Leur pénurie constitue un handicap sérieux à l'économie algérienne.

Les conséquences du retard, dans l'arrivage des matériaux destinés aux projets, dans la détérioration des biens importés et de l'augmentation des frais de transport, sont nombreuses, parmi lesquelles, on note l'arrêt des ateliers des unités de production qui doivent attendre leurs machines ; ceci se traduit le plus généralement par des pertes de temps considérables dans l'exécution des plans de production de ces unités, d'où le ralentissement qu'accusent certains projets de développement.

Notons, par ailleurs, que ses retards importants, sa campagne d'une évaluation du coût de production, elle-même engendrée par l'augmentation du coût de la taxe de séjour qui, même si les sociétés nationales en sont exonérées, constitue en service portuaire une dépense supplémentaire. Dans le même contexte, l'augmentation du coût des produits à la fin du processus d'enchaînement, sera payé par le citoyen, ce qui implique une dégradation dans les pouvoirs d'achat de la majorité des algériens et algériennes.

3.3.2.2. Impacts financiers

Tout encombrement dans un port, génère des pertes d'argent, c'est-à-dire des coûts supplémentaires pour l'armateur, le port et l'importateur, dont le consommateur serait la seule victime dans ce processus.

A- Perte d'argent pour le port en raison de la faible logistique portuaire

Les coûts de passage des marchandises par les terminaux sont très importants dans la chaîne logistique, tous les flux impliquent des mouvements ou des rotations entre les différents terminaux, ainsi, ils sont acheminés et rassemblés dans un port. Les différents modes de transport de marchandises nécessitent un assemblage et une distribution des produits très efficaces.

Dans la chaîne de transport, un terminal à conteneur par exemple, est un point de transit avant l'expédition et donc un lien essentiel entre les modes de transport. Les coûts qui sont rattachés aux terminaux ne représentent qu'une partie importante du coût total. Un petit problème dans la maîtrise de la logistique des transports, peut engendrer des pertes d'argent pour le port. « Il y a 7 à 8 milliards de dollars de manque à gagner à la balance des paiements dans la chaîne logistique » ce qu'a précisé M. Kamel KHLIFA formateur et consultant international, qui a évoqué les problèmes de surcoûts engendrés par la méconnaissance des chaînes logistiques⁵⁷.

Cette chaîne commence au niveau de l'organisation des métiers où tout le monde est responsable, le chargeur, le transporteur, les auxiliaires, les transporteurs et les ports.

Un port qui souffre de congestion trouve des difficultés à s'organiser et à adopter une logistique de transport multimodal⁵⁸.

L'organisation de travail à l'intérieur du terminal peut être perturbée suites à la congestion qui place les dockers dans un état de gestion anarchique. Ces derniers peuvent se tromper de conteneur programmé à l'une des opérations exercées au terminal à savoir, la visite, la pesée, la livraison, le dépotage... etc.

Ce scénario est de plus en plus fréquent au terminal, car on ne sait plus où sont entreposés les conteneurs. Les nouvelles zones d'entreposage ne sont ni marquées, ni inadaptées à ce type de marchandises. Le service opérationnel, lors des gerbages des conteneurs sur quatre niveaux ne prend pas en compte l'ordre des livraisons, il arrive des fois que pour manipuler un conteneur, le manutentionnaire doit déplacer deux ou trois autres conteneurs pour atteindre celui qui est demandé. Ces mouvements engendrent des pertes de temps (de l'argent) pour le port et le terminal. Ainsi, toute mesure de facilitation qui aide à réduire le délai de livraison contribue à réduire les coûts d'équipement, ce qui permet de développer un système de livraison juste à temps.

Selon les cahiers des tarifs des différents ports, le coût ou la tarification de chaque mouvement que ça soit de visite, de dépotage, de pesée, de livraison par l'un de nos ports, exemple le port de Skikda, le chargement ou le déchargement d'un conteneur de 20' plein est

⁵⁷ Surcoûts dont les importations : perte de 7 à 8 milliards de dollars par an, par CCI//SA, dans la revue de presse-2128-RSS commentaires le 26/03/09.

⁵⁸ Le transport multimodal, implique au moins deux modes de transports différents. UNCTAD/SDTE/TLB/MISC/2004/4 page 7.

de 9500DA⁵⁹ et Chargement ou déchargement d'un conteneur 40' plein est de 14000DA. Don, l'immobilisation des conteneurs dans le port réduit nettement le coût des prestations portuaires et en même temps, elle réduit le nombre de navires à traiter, ce qui prive le port des droits d'accostage, de pilotage, de remorquage et des autres redevances portuaires résultant dans le traitement de plusieurs navires.

B- Perte de la clientèle

Pour un port ou toute autre entreprise de prestation de services, la satisfaction du client est un facteur très déterminant. Les coûts des terminaux sont généralement très élevés car les navires ont une plus grande capacité de transport. Le chargement ou le déchargement des navires nécessitent plusieurs jours à l'inverse des autres modes de transport qui nécessite quelques heures et peu de main-d'œuvre. Dans ce cadre, le port doit offrir des services, des prestations et des coûts très compétitifs afin de capter la clientèle, qui recherche, certes, des prix bas, des manœuvres rapides et un temps réduit, mais surtout fiabilité et sécurité.

Les chargeurs qui se voient livrer leurs conteneurs en retard assument des pertes liées à la réorganisation de leur stock, à leur production et à la distribution de leurs marchandises. Lors de notre discussion avec les services logistiques du port, nous avons assisté à des réclamations par un client qui n'arrive pas à trouver son conteneur. La congestion a obligé le personnel du port à chercher des zones d'entrepôts qui ne sont pas adaptés, voire même des zones qui ne figurent même pas sur le plan de terminal, une mesure qui complique le repérage des conteneurs lorsque leurs propriétaires viennent les réclamer.

Cette situation va faire fuir les clients potentiels du port, un document rédigé par un important client des ports algériens, en général, expose les difficultés que les clients rencontrent au port, des passages de ce document, montrant les désagréments auxquels sont soumis les clients à cause de la congestion portuaire. Il faut souligner que le client s'intéresse aux facteurs suivants :

- Le transit des marchandises en un temps court ;
- Une régularité certaine et une fiabilité assurée ;
- Un prix qui correspond au service rendu.

⁵⁹ Cahier des tarifs, port de Skikda. Année 2019. P.30.

Le client est tout à fait d'accord pour payer un certain prix élevé, à partir du moment où il a un service adéquat qui répond à ses besoins. Les freins aux attentes du client sont⁶⁰ :

- ✓ Dans le domaine opérationnel, il y a d'abord des problèmes de congestion portuaire. Il est important de pouvoir traiter ces problèmes, de telle sorte que le temps d'attente pour aller à quai ne soit pas très long. Le client s'attend à des services hebdomadaires, il faut pouvoir les assurer.
- ✓ Problèmes très pratiques, ce sont les problèmes de congestion sur les parcs et sur les quais eux-mêmes qui sont : problèmes de circulation des engins sur les quais, problèmes de circulation des camions et des problèmes de stockage des conteneurs.

Ce sont de réels problèmes et il faut les traiter.

- ✓ Les problèmes de productivité dans les périodes des fêtes et en particulier pendant le ramadhan. On assiste à des baisses de productivité qui viennent justement mettre en pire cette régularité que les chargeurs, les clients attendent.
- ✓ Dans le de domaine de la documentation, de l'administration, on a un certain nombre d'obstacles.

Par exemple, lorsqu'on a déchargé un conteneur par erreur et si on veut le recharger rapidement parce qu'on veut le transporter vers sa destination finale, il faut s'attendre à des formalités administratives lentes et de frais supplémentaires pour pouvoir recharger ce conteneur, il serait intéressant d'obtenir une souplesse de la part des administrations portuaires et douanières dans les ports.

Il faut noter que des clients abandonnent leurs conteneurs au port⁶¹, suite à des péremptions de leurs marchandises, ou à cause des charges supplémentaires qui induit le séjour abusif des conteneurs dans le parc, ou à cause de la saisie par les services des douanes. Ce qui explique le nombre important de marchandises en souffrance au port, en attente d'enlèvement par leurs propriétaires ou de destruction de leur contenu. La présence de ces marchandises abandonnées est à la fois une cause et un impact de congestion.

⁶⁰ Jean De MAISTER « la facilitation du transport international de marchandise entre les deux rives de la méditerranée occidentale » CMA CGM France, www.cetmo.org.pdf.gtmo_facil_18bisDeMAISTRE.PDF. Page 1-2.

⁶¹ Selon plusieurs rapports rédigés par les clients à destination des dirigeants portuaires.

Selon la direction de l'entreprise portuaire d'Alger (EPA), 80 % de ces conteneurs sont composés de produits périssables et risquent de poser un véritable problème d'hygiène ou de santé publique. L'entreprise portuaire n'a pas d'interlocuteur dans ce cas.

Selon le directeur de la manutention et d'aconage qui a déclaré que l'entreprise portuaire ne peut facturer au fournisseur qui se trouve dans un pays lointain, les frais de séjour du conteneur dans le terminal. Elle ne peut pas facturer non plus aux clients car il est censé ne pas exister tant qu'il ne fait pas sa déclaration en douane. Seul, l'armateur peut payer les frais de séjour du conteneur, car il est l'intéressé et de reprendre son vide (conteneurs vides). Mais souvent, il l'abandonne lui aussi⁶².

3.3.3. Impact sécuritaire

3.3.3.1. Impact sur la sécurité dans le port

Suite à de multiples accidents enregistrés, l'entreprise portuaire algérienne a mis en place un système « santé et sécurité du travail » depuis 2007, qui consiste à assurer à son personnel, un meilleur espace de travail sûr et sécurisé. Seulement la réalité est autre, prenant l'exemple du port d'Alger, le terminal à conteneurs et ses alentours consistent un danger pour l'ensemble des intervenants.

A- Risques ayant pour origine la circulation

Le personnel de l'EPAl, l'ensemble de ses clients, les agents des services de contrôle sont exposés en permanence aux risques d'accidents dus à la densité du trafic des engins et véhicules dans le terminal. La sécurité de la circulation à l'intérieur d'un terminal à conteneurs dépend des facteurs suivants :

- ✓ De l'organisation des entrées et sorties des véhicules et leurs circulations ;
- ✓ De la disponibilité des parcs de stationnement ;
- ✓ De la dimension des voies de circulation ;
- ✓ Et de la signalisation.

Le volume croissant des activités, le nombre et la dimension des engins et véhicules, la rapidité de la circulation, la quantité des conteneurs et leur dispersion dans le terminal, le nombre de visiteurs et intervenants présents par jour, ajoutant à tout cela, le rétrécissement

⁶² Ports congestion : plus de 500 conteneurs en souffrance dans les ports de l'Est, <http://www.elmoudjahid.com/accueil/nation/5809.html>.

progressif des voies de circulation, font du terminal à conteneurs une place très vulnérable aux risques et aux accidents.

Une circulation anarchique et non maîtrisée ou le stationnement d'un grand nombre de camions qui se trouve dans un endroit en même moment, aura des conséquences graves sur la sécurité du terminal à conteneurs et peut engendrer :

- Le renforcement de l'encombrement ;
- Des accidents corporels qui peuvent entraîner des blessures graves ;
- Des accidents matériels qui peuvent entraîner la détérioration d'un élément matériel ;
- Endommagement d'un conteneur ;
- Détérioration de l'infrastructure du terminal.

La circulation des camions dans la zone bord quai entraîne des accidents, car cette zone est devenue très restreinte, et les problèmes deviennent encore plus graves avec un trafic de plus en plus élevé des camions.

B- Risques ayant pour origine la défaillance de l'équipement

Cet état de saturation de terminal et l'arrivée en masse des conteneurs à débarquer ou à embarquer, obligent l'exploitation excessive des moyens humains et matériels, des durées d'utilisation des engins dépassant les normes prévues pour la construction, à cause de l'utilisation continue pour une longue période, les engins subiront des pannes et des défaillances.

Les pannes fréquentes des équipes font augmenter le down Time « le temps au cours duquel l'engin est hors service et inaccessible » et réduit leurs disponibilités, elles peuvent aussi engendrer des accidents matériels et corporels.

Le risque devient plus probable avec le manque de maintenance du fait que le temps d'utilisation est assez important, les visites et les arrêts prévus dans le cahier de maintenance sont ignorés, ces pannes peuvent être occasionnées soit par :

- Des problèmes techniques ;
- Un sur réchauffement du moteur de l'engin.
- La corrosion des points de fixation des conteneurs, occasionnés par le non-respect de la date de conformité des élingues (manque entretien des points de fixation) ;
- Utilisation de ces moyens à la limite de charges ou de rupture.

La sur utilisation touche aussi les installations portuaires, des navires en permanence accostés à quai, des conteneurs constamment dans toutes les zones. Un travail continu, entraîne un degré d'utilisation des infrastructures très élevé et des détériorations à tous les niveaux. Le nettoyage des espaces, les réparations et l'entretien des installations deviennent de plus en plus négligés voire même abandonnés. La probabilité d'occurrence d'accidents devient très élevée.

3.3.3.2. Risques d'accidents

Effectivement, la perturbation du rythme et la cadence de travail, et le non rationalité du stockage présentent des risques d'accidents inévitables. En effet, ces accidents menacent les personnes fréquentant les espaces portuaires, aussi bien des usagers des établissements maritimes, le personnel des administrations implantées dans l'enceinte portuaire que les manutentionnaires.

Ces derniers prennent des risques énormes du fait de la saturation des aires de stockage par des marchandises empilées selon un équilibre instable. En outre, la cadence de travail accélérée, influe beaucoup sur le comportement de la population portuaire. Devant ce surmenage, il est logique de déceler un facteur susceptible de provoquer un ou des accidents, de même, ils stimulent les risques d'accident de voiture, car souvent les moyens de transport qui sortent des ports, empruntent les voies à grande circulation ; par exemple, l'avenue de l'ALN à Alger.

3.3.3.3. L'impact visuel

La congestion dont souffre le terminal à conteneurs du port d'Alger par exemple, est l'origine d'une pollution visuelle dans les limites de ce port, cette congestion concerne toutes les nuisances qui peuvent gâcher un espace, un paysage. Dans un sens plus large tous ceux qui contribuent à dénaturer un environnement. L'endroit devient donc vraiment pas très joli à voir ou dégage une odeur insupportable.

L'EPAL s'est retrouvée devant une saturation importante de son terminal à conteneurs, il cherche le moindre espace qui n'est pas exploité pour entreposer les conteneurs et de créer des zones de stockage.

Cette anarchie dans le terminal se confirme par la présence d'un nombre très important de conteneurs entreposés le long du quai d'accostage, gerbés sur plus de deux niveaux. Quoique cette zone doive être réservée uniquement à la libre circulation des engins et le transfert des conteneurs du quai au parc (débarquement), du parc au quai (embarquement) et au déplacement des moyens de manutention. La zone réservée aux opérations d'empotage et de dépotage a été exploitée pour l'entreposage des conteneurs vides.

Cette anarchie dans l'entreposage des conteneurs et les problèmes de circulation et de stationnement dans le port, constituent une véritable pollution visuelle.

3.3.3.4. Détournement de trafic

Quoi qu'on dise, le trafic routier entre l'intérieur et l'extérieur d'un port, rendent difficilement la circulation des voitures et camions des citoyens ; donc, l'encombrement portuaire déforme dans une certaine mesure la structure normale du trafic routier, ceci prend deux formes, soit par la réorientation des navires de leur destination prévue vers d'autres ports moins engorgés (formule très pratiquée en période d'encombrement), ce qui gonfle le tonnage transité par ces derniers, soit l'acheminement par voie aérienne. Néanmoins, cette formule est peu répandue.

Cette déformation du trafic, en plus des frais de transport plus élevés, donne un surplus de trafic aérien, ferroviaire ou routier, entrant un déséquilibre avec l'infrastructure existante.

Les entreprises algériennes qui affrètent des avions, le font à des taux de loin supérieurs à ceux qui sont offerts par les armateurs, le recours à ce mode de transport est préjudiciable aux entreprises, donc à l'économie nationale.

Conclusion

La réponse à la question fondamentale que nous avons posée en amant sur l'impact de la Gestion portuaire sur l'économie nationale, et comme nous l'avons vu tout au long de ce chapitre, le port non seulement impactera sur le transport maritime à travers les contrats de fret et la compagnie maritime mais également sur sa propre gestion.

Il y a lieu de retenir que les conditions actuelles d'accueil et de réception de nos importations au niveau de nos ports, génèrent des surcoûts liés à l'immobilisation excessive des marchandises et des navires, donc, de la capacité du transport maritime. Toute capacité inutilisée constitue une perte sèche en devises pour l'économie nationale, estimée sur la base des Loyers d'affrètement au voyage.

Aussi, nous pouvons dire que la méthode de gestion portuaire peut s'étendre au-delà des limites portuaires, à la fois, elle est une menace pour le port et aussi pour le transport maritime et les entreprises économiques nationales, (l'armateur est également un client) voire même le consommateur à la fin de la chaîne, qui paiera toujours la facture de toute perturbation. D'où, une réflexion rapide et dans les plus brefs délais pour résoudre ces problèmes.

Cependant, les ports mal exploités ou plus précisément, improductifs constituent une charge financière sans intérêt pour l'État. Ils sont, d'autre part, des goulots d'étouffement ou de paralysie de certains secteurs de la vie économique du pays. Cependant, la croissance de l'économie nationale est tributaire du transport maritime, donc de la rotation rapide des navires et des marchandises. Tout retard pourra provoquer des pertes préjudiciables au pays, ces pertes, du fait de leur propagation en cascade, atteignent le consommateur, qui, rappelons-le, encore une fois, sera la véritable victime.

Il faut savoir que les coûts supplémentaires imputables à l'encombrement peuvent parfois créer une situation, dans laquelle des exportations ne seront plus concurrentielles sur les marchés internationaux, ce qui diminue les bénéfices des producteurs (cas des fruits saisonniers ou les produits consommables à court terme).

Dans ce contexte, la planification sera cruellement affectée, les buts ne seront jamais atteints et il faudra apporter des correctifs afin de minimiser les dégâts et d'éviter la catastrophe, ce qui favorisera les pratiques commerciales illicites.

Dans ce cadre, et afin de remédier au problème de la gestion portuaire, le pouvoir public a pris des mesures et des décisions techniques hâtives (achats inconsidérés du matériel non adapté avec l'activité portuaire, nouvelles décisions, comme il a été décidé pour le déroutement des marchandises palettisées du port d'Alger vers d'autres ports, etc) qui, par leurs caractères limités, aggravent plus qu'elles ne facilitent le redressement définitif de la situation.

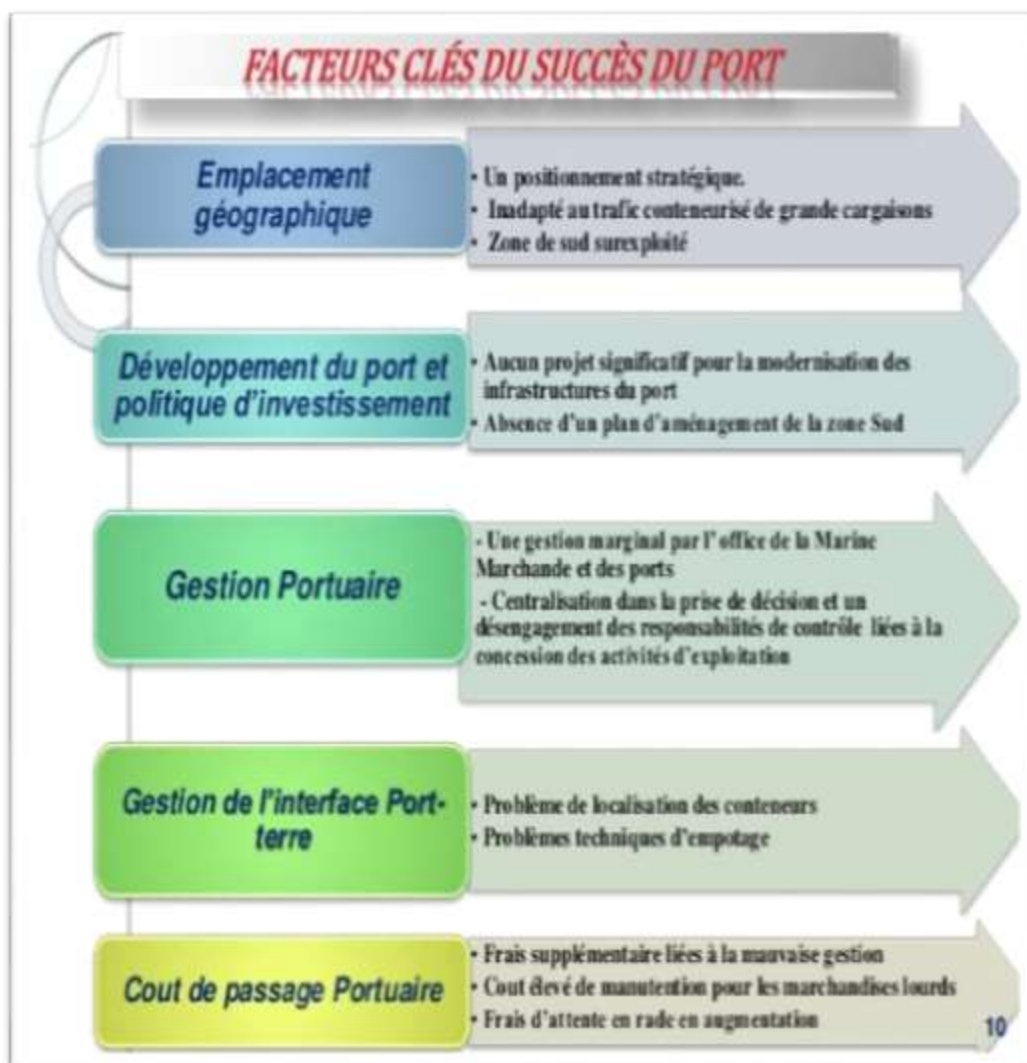
Chapitre Quatrième :
Nouvelle approche pour une gestion portuaire adaptée au
développement de l'économie nationale

Dans ce chapitre, nous allons proposer quelques solutions tangibles et concrètes afin de remédier aux problèmes que connaissent la gestion des ports algériens en se basant sur la série des monographies établies pour la CNUCED en collaboration avec l'association internationale des ports et, l'association internationale villes-ports.

La véritable évolution des ports est surtout basée sur les évolutions technologiques des équipements de transport, de manutention, de stockage des cargaisons, du contrôle du trafic maritime, de l'installation des systèmes d'information et de communication adéquats modernes, sur l'évolution des compagnies du transport maritime, sur le développement du commerce maritime international, sur une complexité croissante des chaînes d'approvisionnement et bien sûr sur l'évolution des modèles de gouvernance des ports

Commençons par une nouvelle vision concernant la politique stratégique pour le développement du secteur portuaire en fonction de son environnement. Ensuite, nous allons présenter les nouvelles méthodes de gestion afin de diminuer le temps de traitement des navires et des marchandises, pour résoudre le problème du coût des frets excessivement élevés et les pertes de nos devises. Et cela à travers la réorganisation de nos ports, sans oublier le service des douaniers qui aura, une part importante dans le cadre des plates-formes logistiques, suivi par l'importance de la création de ces dernières « plates-formes logistique » sur tous les axes et, nous terminerons par une nouvelle vision en matière de ressources humaines, puisque nous estimons que l'homme est la clé de la réussite, et il est le moteur par excellence de tout développement économique.

Figure N° 11: Facteurs clés du succès d'un port



Source : El Bohli Jihen. « Le Rôle du Marketing de service dans le transport maritime ». <https://www.slideshare.net/jihenbo/qualit-de-service-port-de-rades>.

4.1. Vers la formulation d'un modèle de gestion portuaire en Algérie et la ville : nouvelle vision.

Le but de cette section est d'instaurer un modèle servant à résoudre le problème de la gestion portuaire avec son entourage, c'est-à-dire la relation port-ville, et de renouveler la relation très ancienne entre eux. Cette relation qui est marquée par la mutation actuelle des infrastructures, des quartiers, des routesetc. Cette transformation structurelle impose de redéfinir de nouvelles passerelles conduisant, notamment à réexaminer à la fois ces éléments et leur importance respective.

Notre modèle sera établi sur une approche globale du problème ou le tout et non pas la somme des parties. Ce cadre est composé de deux parties, la première partie sera consacrée à une vision réelle des villes portuaires et maritimes ; la seconde partie sera consacrée à la place du port et son rôle dans cette ville.

Ce « modèle » sera proposé pour traduire les processus de restructuration des ports et leurs relations avec les villes en un langage de cause à effet. Ce schéma peut également être valablement utilisé pour appréhender la réalité des autres ports dans le monde ; il faut cependant, tenir compte de ce que, sur chaque continent, le processus de restructuration a suivi une évolution propre, tributaire des incidences de conditions économiques, sociales et culturelles particulières. Un certain nombre d'ouvrages permettent d'appréhender l'évolution historique survenue dans d'autres régions géographiques¹.

¹ voir, par exemple, basu, D.K., «the Rise and Growth of the colonial port cities in asia », Berkeley (États-Unis d'Amérique), 1983 ; WAA, «puertos y fortificaciones en america y filipinas », Madrid, 1985.

4.1.1. Le port et la ville

Depuis des siècles, les ports avec leurs gestions et leurs structures organisationnelles sont considérés, comme des entreprises qui ont marqués les temps par leurs permanences. La première forme de cet organe amphibien a été le comptoir, ils sont considérés comme les premières installations portuaires apparues avec le développement de la marine. Ils sont attestés chez les Grecs et les Romains, mais aussi chez les Puniques², chez les Minoens³, et en Égypte antique, alors que d'autres n'ont pas pu résister et suivre le mouvement de développement des villes. « Le port a été la porte d'accès principal pour sa ville, sa vitrine commerciale, la meilleure illustration est symbolisée par la Piazzeta à Venise (Italie) reliant la place Piazza San Marco au plus scintillant de tous les boulevards du monde à cette époque (Morris, 1990). Venise, aux 16-17 siècles a été New York ou Hambourg de son époque grâce à son port. Attractivité et compétitivité d'un port toujours sous-tendu sa fortune commerciale⁴ ».

Aujourd'hui, de nombreuses villes portuaires occupent une place privilégiée dans le réseau et le circuit international des villes maritimes tel que, le port d'Anvers ou le port de Shanghai...etc., par leurs développements économiques durables et surtout pour leurs succès dans l'évolution de la mutation après la révolution industrielle, Malheureusement, cette mutation n'a pas été suivie par l'ensemble des ports, beaucoup, n'ont pas pu surmonter la crise et s'adapter aux changements, au passage d'une économie agricole à une économie industrielle. C'est pourquoi, de nombreuses villes portuaires lancent un défi pour maintenir un contrôle sur toute mutation en cours qui peuvent engendrer une menace sérieuse sur la relation port-ville, donc, sur l'économie nationale et le commerce international.

4.1.1.1. L'adaptation du port au commerce maritime

Aujourd'hui, l'une des exigences des responsables du secteur maritime, en Algérie, est de résoudre le problème de la gestion portuaire et comme le port est lié au commerce maritime international, faut-il connaître les mutations dans la production, dans la

² La civilisation carthaginoise ou civilisation punique est une ancienne civilisation située dans le bassin méditerranéen et à l'origine de l'une des plus grandes puissances commerciales, culturelles et militaires de cette région dans l'Antiquité. Fondée par des Phéniciens sur les rives de l'actuelle Tunisie et plus précisément dans le golfe de Tunis en 814 av. J.-C.,

³ La civilisation minoenne est une civilisation antique qui s'est développée sur les îles de Crète, de Santorin et probablement sur une grande partie de la mer Égée, au sud de la Grèce de 2700 à 1200 av. J.-C.

⁴ AOUISSI Khalil Bachir, « Alger ; Prospection d'une reconversion portuaire comparée » thèse juin 2019, P. 43.

consommation, dans la qualité des produitsetc. Donc, connaître les mutations du commerce maritime.

Afin de gagner et d'intégrer de nouveaux espaces et marchés à l'échelle internationale, dont le consommateur et le producteur sont les principaux acteurs, avec une multiplication des flux commerciaux, avec des entreprises transnationales, avec l'augmentation des échanges de produits finis et semi-finis au détriment des matières premières, avec la diversification et la standardisation progressive des marchés, il faut revoir et relancer une nouvelle dynamique. Parce que ces facteurs contribuent à l'abondance de la fabrication en série au profit de produits plus personnalisés qui a pour effet d'augmenter le nombre d'expéditions et de réduire les quantités expédiées, donc, l'apparition et le développement de nouveaux produits⁵. Ce qu'expliquent que les dernières décennies, la structure de commerce maritime mondiale a connu de nouveau souffle, une profonde mutation du fait de la transformation des conditions temporelles, spatiales et matérielles de l'activité économique.

Pour cela, il faut prendre rapidement en charge les éléments suivants :

Le temps : certainement, c'est le point le plus important dans l'équation du coût, il est un indicateur de fiabilité pour les délais de livraison, plus le temps est long plus la médiocrité des services est synonyme de surcoût.

Modification dans la conception et l'exécution du transport maritime : à travers de nouvelles lignes de liaisons, à travers d'une flotte maritime qui doit absorber la majorité des échanges commerciaux de l'Algérie et en même temps ouvrir la concurrence entre les différentes compagnies maritimes exerçant sur le territoire algérien afin de maintenir une certaine régularité dans les mouvements des navires entrant et sortant. Cela dans le cadre de création d'un environnement de confiance pour opérateurs économiques et surtout le rapprochement du producteur au consommateur

Uniformisation et distribution des marchandises et des navires : l'unification des marchandises sous une forme donnée tel que la conteneurisation ou la palettisation sera un facteur important dans l'équation de l'évaluation du coût de fret pour la signature d'un contrat

⁵ Si les tendances actuelles se maintiennent, le nombre et la variété des produits augmenteront sensiblement au cours des prochaines années ; l'OCDE estime que la moitié des produits qui seront utilisés dans les 15 ans, n'existent pas encore. Voir Schmidheiny, S., «changing course . A Global Business Perspective on Development »,The M.I.T. Press, 1992.

de transport maritime, sans oublier l'importance de ce point sur le coût du transport multimodale

Comme la marchandise a vécu une transformation dans l'uniformisation, le navire lui aussi a suivi une mutation par la spécialisation dans la construction navale, comme un navire pétrolier, un porte-conteneurs.....etc. Dans le jargon maritime, on dit toujours que le port suit le navire et le navire suit la marchandise

4.1.1.2. Le port comme centre stratégique de la logistique

Généralement, le rôle classique d'un port est un rôle intermédiaire entre deux mondes (mer et terre), il offre un service bien connu tel que le chargement, le déchargement, l'entreposage, etc. Autres services complémentaires comme le groupage et le dégroupage des marchandises, ainsi que diverses activités de pré commercialisation (étiquetage, conditionnement, etc.).

Aujourd'hui, ce rôle ne suffit pas, surtout, quand on sait que la situation géographique ainsi que la position particulière qu'occupe le port dans la chaîne du transport maritime, plus précisément dans la logistique et dans le processus de distribution, à travers d'organisation des échanges de marchandises et de l'information, d'où la nécessité de revoir et actualiser les missions de port pour qu'il puisse rejoindre les ports de la troisième génération⁶ au minimum. La solution est de ne pas rester dans les offres traditionnelles, il faut étoffer le port en lui intégrant un ensemble de services logistiques susceptibles de procurer des avantages comparatifs par rapport à d'autres infrastructures de transport.

Cette nouvelle vision et méthode de gestion permet la création de richesses ainsi il leur exige d'être davantage qu'un simple et efficace pivot des réseaux de transport. En développant trois instruments de base en matière de communication et d'intégration, la télématique(l'échange de données informatisées), le téléport (dont l'adoption peut non seulement faciliter l'insertion du port dans le tissu productif, dans les chaînes de transport) et les réseaux commerciaux internationaux, pour devenir de véritables centres de contrôle des activités matérielles, administratives, organisationnelles de la chaîne de transport.

⁶ CNUCED, « le marketing portuaire et la mission d'un port de troisième génération » (TD/C .4/AC.7/14), Genève, 1992.

4.1.1.3. Le port comme maillon essentiel dans le développement économique des villes

L'Algérie comme un pays maritime avec plus de 1400 Km de littoral ne peut être différent des autres pays surtout que les grands ports se trouvent dans les plus grandes villes et qu'aujourd'hui, la concurrence entre les ports méditerranéens est rude, avoir des infrastructures et des équipements modernes ne suffisent plus pour se classer parmi les grands ports de la région.

Dans les grandes villes maritimes, tel que Barcelone ou Marseille, la relation port-ville est un facteur déterminant dans l'élaboration de la politique économique locale. L'Etat Algérien ne peut s'échapper de telle méthode de gouvernance, le port et la ville doivent, désormais, élaborer ensemble une politique favorable aux activités maritimes pour tirer parti du nouveau processus de transformation et des perspectives de développement qui en découlent.

Aujourd'hui, avec l'avènement de nouvelles technologies et le développement rapide et accéléré dans le domaine des réseaux d'information (télématique, télévision, satellites....etc.), et les infrastructures économiques tel que, les autoroutes, les aéroports, etc., ont donné naissance à l'échelle mondiale, un réseau matériel et immatériel qui relie de plus en plus de villes entre elles et qui contribue à la mobilité, à la fluidité et à la rapidité des échanges tels que la ville de Boston et son arrière-pays (USA) et la ville d'Anvers (Belgique) etc.....

Le monde économique actuel voit autrement la connexion entre les villes et plus particulièrement entre les métropoles portuaires, d'où leur importance et leur rôle dans les réseaux de circulation entre l'intérieur et l'extérieur, autrement dit, des lieux dotant de capacités tertiaires, commerciales et financières efficaces. Donc, elles deviennent des points clés pour l'économie locale et nationale, en développant des réseaux de logistique, des zones de commerce, de centre de distribution et de transformation, de zones franches, de banquiers d'assureurs....ect. En un mot, une véritable métropole portuaire d'excellence⁷.

Ce sont donc les fonctions tertiaires d'un haut niveau qui auront une influence déterminante sur la compétitivité des ports. Aujourd'hui, non seulement la pérennité des activités portuaires à forte valeur ajoutée, mais encore l'existence même des ports dans la nouvelle configuration

⁷ Baudoin, Thierry, « le rôle essentiel des métropoles portuaires dans l'internationalisation de l'Europe », deuxième congrès international « ville et port », Barcelone, décembre 1999, p .2.

de l'économie mondiale, et, donc, la possibilité de tirer parti de nouvelles perspectives de croissance, sont amenées à dépendre de la contribution de la ville à la transformation du port à quelque chose de plus qu'un simple lieu de transit des marchandises⁸.

L'immortalité des villes portuaires passe donc, par une nouvelle passerelle entre le port et la ville, conduisant à une redéfinition des actuelles conditions de communications, une modification des équilibres préétablis et la mise en place d'un nouveau cadre de relations sur la base d'une nouvelle identité du port et de la ville visant à en revitaliser la vocation maritime et commerciale. Dans ce cadre, l'Algérie doit impérativement revoir sa stratégie en matière de gouvernance afin de donner plus d'importance à ces villes portuaires dans tous les domaines, surtout en matière juridique, d'où, l'implication directe des autorités locales dans le rapprochement de la ville et le port.

4.1.2. La relation entre le port et la ville face aux stratégies économiques

Aujourd'hui, l'autorité portuaire⁹ doit tout d'abord prendre conscience que l'avenir n'est plus celui que l'on pouvait prévoir, il faut donc, qu'elle maîtrise les changements et surmonter les crises provoquées par le passage d'une économie industrielle « *à l'échelle internationale* » à une économie reposant sur l'information et la connaissance, et d'assurer une présence dans la nouvelle organisation économique et territoriale et que les entreprises portuaires, dans ce contexte de mutations rapides et profondes, devront elles aussi se transformer en profondeur.

Dans un monde où l'horizon économique est flou et les probabilités d'être parmi les leaders sont incertaines, suivre la voie d'un développement durable signifie que l'on évite de rester à l'arrière ou en marge du nouveau système, caractérisé par une exclusion ou une ségrégation radicales des secteurs économiques, sociaux et géographiques incapables de créer de la valeur ou d'être valorisé, et ce, sans faire courir de risques indus à l'environnement. Savoir qu'il faudra évoluer est donc la première étape. Mais cela ne suffit pas ; il faut revoir la définition et le modèle de gouvernance basé sur la transparence, la facilitation des procédures administratives, le respect des réglementations, une synthèse réelle et quotidienne sur l'économie mondiale, l'adaptation des nouvelles méthodes de gestion des villes

⁸ M.A. Pasquera et J. R. Ruiz. « Stratégies de développement durables pour les villes et les ports. ». gestion portuaire. CNUCED. 1996. P.33.

⁹ Actuellement, il manque les textes d'exécution.

portuaires.....ect. Pour mettre en place une politique stratégique et établir des priorités dont la réalisation ne soit pas préjudiciable à l'avenir du port, d'où, la nécessité de prendre un certain nombre de décisions concernant aussi bien l'organisation du port que sa projection et son positionnement extérieur¹⁰, tout simplement, remplacer et transformer le rôle du port dans la stratégie économique des villes portuaires, d'un centre de transit ou d'un lieu d'embarquement et débarquement de marchandises à un centre ou un pôle d'excellence de logistique, de transformation et de production à mesure que la technologie, les infrastructures et les marchés le permettraient.

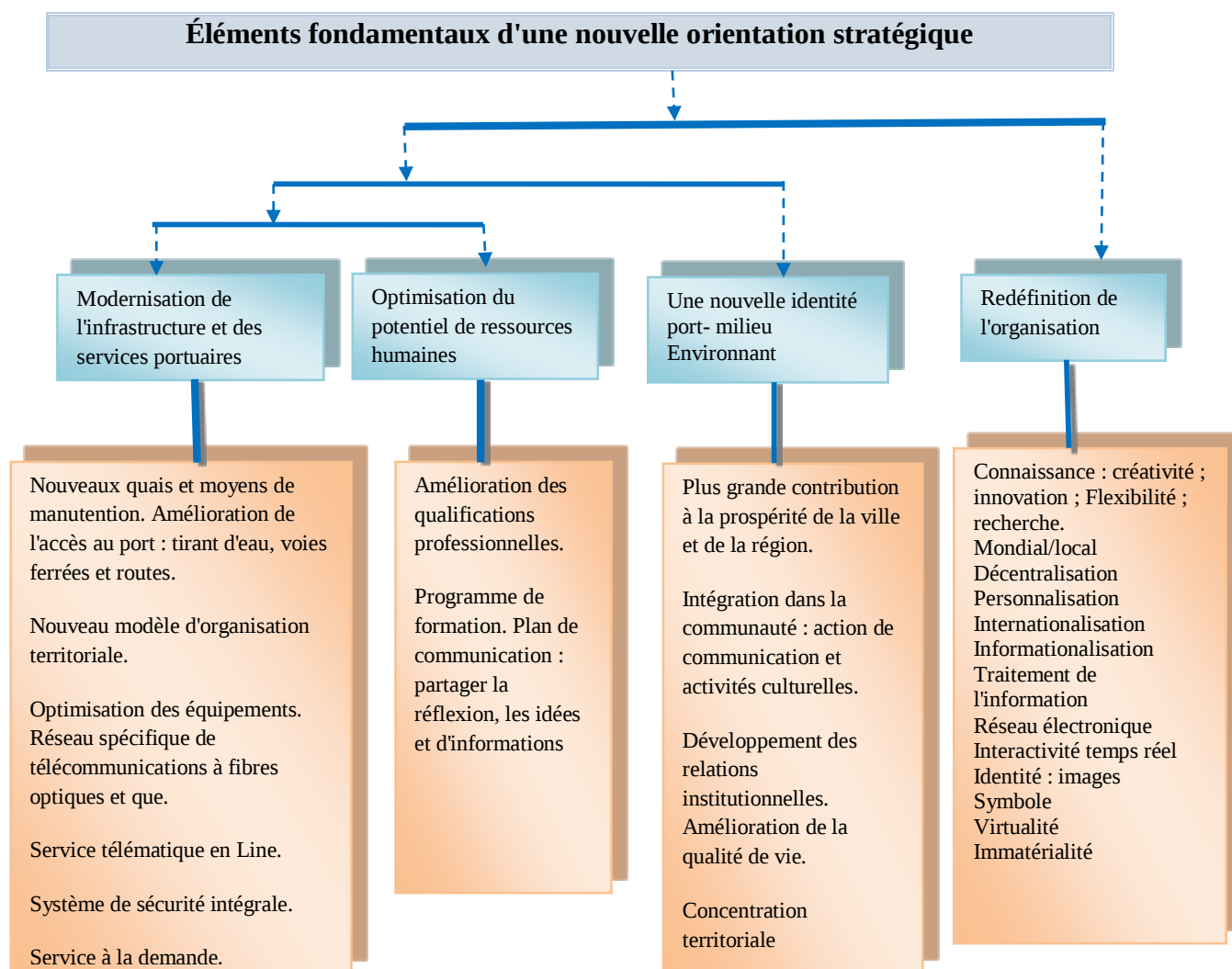
4.1.2.1. Nouvelle organisation portuaire

De nos jours, les entreprises portuaires doivent cibler deux points des plus importants afin de relever le défi de leur existence future. Le premier consiste à redéfinir les points de vue de l'évolution des besoins de leur clientèle. Le second, de bien comprendre que leur succès, leur dynamisme et leur productivité dépendront désormais non directement d'un accroissement quantitatif des facteurs de production traditionnels, mais de l'application de connaissances et d'informations à la gestion et à l'exécution du service qu'elles proposent.

Cela suppose une refonte de leur organisation en tant que demande de gestion de l'ensemble des ressources nécessaires à la réalisation de leurs objectifs. Ce changement d'organisation touche individuellement tous leurs éléments constitutifs, ainsi que les relations entre ces éléments.

¹⁰ « La planification stratégique pour les autorités portuaires », UNCTAD/SHIP/646, 1993.

Figure N°12 : Éléments fondamentaux d'une nouvelle orientation stratégique



Source : série de monographies établies par la CNUCED.1996
https://unctad.org/fr/docs/ship49414_fr.pdf.

4.1.2.2. Les infrastructures et les superstructures dans l'équation de la gestion portuaire

Les infrastructures et les superstructures portuaires sont devenues, l'un des problèmes clés pour les gestionnaires, puisque l'une des principales conséquences du changement qui a commencé à se produire dans un grand nombre de ports « la gestion des navires ainsi que leurs manutentions et de même pour la gestion des espaces d'entrepôts » est un déséquilibre entre l'offre en matériel d'équipement et la demande, sous les faits de l'action conjuguée de deux éléments.

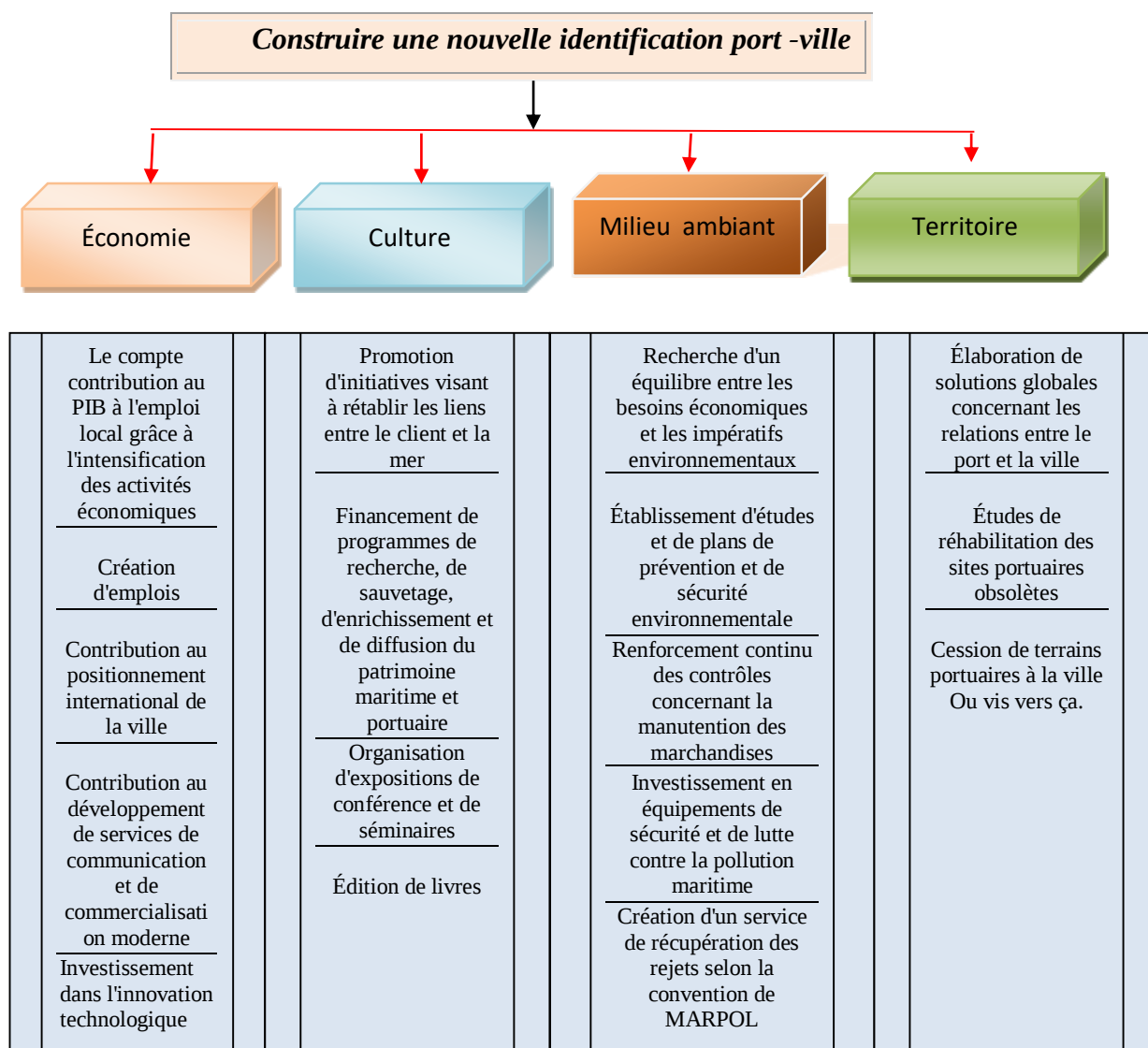
Le premier élément est l'existence d'un ensemble d'installations portuaires qui, en raison de leur faible et obsolescence technologique (limitations concernant le tirant d'eau, les hangars, les espaces d'entreposage, etc.) ou de leur implantation urbaine (pression des activités urbaines qui limitent ou conditionnent l'exploitation portuaire), ont cessé d'être utiles pour le trafic commercial ou ont entraîné une forte diminution de celui-ci ; il en résulte une diminution des infrastructures fonctionnelles du port.

Le second élément est l'exigence de la nouvelle réglementation imposée d'une part par le commerce international (investissement dans les superstructures portuaires) et d'autre part, par le transport maritime (le coût du transport, la spécialisation des navires et des ports, l'unification des unités de charge) mis en place d'une infrastructure informatique et d'une infrastructure de télécommunications, etc.),

Cela explique pourquoi beaucoup de ports doivent, à chaque fois, combler un déficit d'infrastructure plus ou moins important et corriger le dysfonctionnement territorial, qui implique une nouvelle politique et une nouvelle organisation de l'espace territoire du port.

En effet, la transformation du port en un centre logistique impose un réexamen conceptuel de la dimension territoriale des activités portuaires, avec la mise en place d'une nouvelle organisation permettant de répondre aux nouveaux besoins du commerce et du transport maritime international ; de résoudre les problèmes d'articulation et de cohabitation avec le milieu urbain et de revitaliser et intensifier la vocation maritime de la ville, en favorisant le développement de nouvelles activités liées à la mer. Aujourd'hui, on trouve des espaces non exploités pour diverses raisons, parmi lesquelles, l'exemple suivant, il y avait le siège de l'ex compagnie du transport maritime CNAN « actuellement à l'extérieur de l'enceinte portuaire ».

Figure N° 13: Les principaux éléments de la stratégie appliquée par une autorité portuaire standard.



Source : série de monographies établies par la CNUCED.1996.P.29.
https://unctad.org/fr/docs/ship49414_fr.pdf

4.1.2.3. Le port et les nouvelles technologies de communication

Afin d'être au diapason avec les besoins des différents acteurs du transport maritime, cela exige une augmentation de la productivité et la compétitivité du port. En outre, l'application constante et croissante d'informations et de connaissances en la matière, à l'ensemble de l'activité portuaire, d'où l'obligation, dans cette optique, d'une forte mise à jour, tant des services proposés par le port que de la gestion et de l'administration de ces services.

Mais cette mise à jour, en vue de présenter plus de qualité et de rapidité un meilleur prix, ne se ramène pas exclusivement à l'information des différentes activités portuaires. En effet, l'informationnalisation¹¹ implique un profond correctif de la conception et de l'exploitation des systèmes actuels dans des domaines tels que l'aide à la navigation, les approches de contrôle et de sécurité portuaire, les opérations de chargement et de déchargement de marchandises, etc. S'y ajoute l'objectif d'une évolution de l'efficacité et de la productivité, de la gestion administrative et économique du port, des procédures de prestations et de facturation des services, des fentes et des livraisons, etc.

L'utilisation des moyens modernes concernant l'exploitation de l'information et de la communication, en parallèle avec l'application des connaissances, permet outre, une redéfinition de la gestion et des services portuaires ; de concevoir et de développer de nouveaux services en vue d'optimiser la gestion des différents mouvements que ce soit pour les navires, pour la marchandise ou pour les deux à la fois, ouvrant ainsi la possibilité de créer de nouvelles sources de revenus.

4.1.2.4. La place du travail portuaire dans les nouvelles techniques de gestion

De nos jours, la productivité ne dépend plus directement d'un accroissement quantitatif de la source de travail. Historiquement, l'une des principales caractéristiques de l'évolution des ports a été la considérable réduction des effectifs, pratiquement dans l'ensemble des pays maritimes dans le monde, parallèlement à la révision et à l'adaptation de la gestion et des services portuaires, il est nécessaire donc de revoir la définition du concept de travail portuaire.

Commençons en premier, par la nécessité d'élaborer et d'appliquer une nouvelle structure des effectifs, le monde d'aujourd'hui impose que l'ensemble des actifs portuaires doivent acquérir la polyvalence nécessaire à la réalisation de fonctions diverses.

Seulement. La mutation ne cible pas seulement la conception de la structure de la main-d'œuvre ; l'informationnalisation de l'activité portuaire fait du capital humain un facteur de protection essentielle, conformément à sa capacité de créer de la valeur (contribution créative à l'amélioration de la qualité du service, capacité d'utiliser l'information et d'appliquer les

¹¹ Castells, M., Sociedad de la información : Diez Tesis, dans «Temas para Debate », numéro 5, avril 1995, p. 65.

connaissances à la gestion de ces services, aptitude à reconnaître l'évolution des besoins du marché, etc.). Une politique d'optimisation du potentiel de ressources humaines du port passe notamment par un accroissement des qualifications professionnelles du personnel en moyen de programmes de formation (l'ensemble de travailleurs selon le niveau) offrant des possibilités de recyclage permanent, la mise en œuvre de plans de communication contribuant aux échanges d'observation, d'idées et d'information, la modification des modes d'encadrement, des systèmes de gratification, etc.

Outre ce qui a été mentionné auparavant, il apparaît inévitable de mettre à jour la conception du travail portuaire. L'un des effets d'application des nouvelles technologies de l'information et des télécommunications est l'accentuation de la tendance à la désagrégation des processus de travail et la reconstitution de leur unité à travers les réseaux de télécommunications. La structure du travail selon des représentations de la sous-traitance, l'accroissement du travail temporaire et du travail à temps partiel ou le développement du télétravail sont déjà des phénomènes largement présents dans les ports étrangers.

4.1.2.5. La notion du travail dans le nouveau mode de gestion portuaire

D'une manière générale, les entreprises de production de masse, se gèrent de deux façons clairement distinctes, d'une part, par les entreprises de production de masse basée sur une nette séparation des fonctions et des tâches pour chaque service et pour chaque travailleur, d'où le staff directionnel est nettement séparé du staff opérationnel autrement dit de l'action, d'autre part, les entreprises de production spécialisée dont l'unité possède à la fois le directionnel et l'opérationnel dans le même espace-temps et espace géographique, donc un travail conjugué entre la réflexion et l'action, cette formule est la plus adaptée au travail portuaire.

La réussite de cette forme moderne de production industrielle passe par une structure intégrée où chaque fonction, chaque unité et chaque employé privilégient avant tout le client et où les tâches qui ne produisent pas de valeur sont éliminées automatiquement.

Dans ce contexte, le client est roi et sa satisfaction est l'une des objectifs des nouvelles méthodes de gestion des ressources humaines. Chaque unité productive doit impérativement répondre positivement aux besoins des clients, la tâche n'est pas simple, car elle dépend de degré d'intégration entre le producteur et le prestataire d'une part et le client d'une autre part,

et cela est basé sur les besoins et les caractéristiques de chaque marché. C'est pourquoi, en Algérie, l'entreprise maritime, que ce soit portuaire ou du transport maritime sont aujourd'hui démodé par leurs méthodes de gestion et leurs organisations à caractère bureaucratique et hiérarchiques, d'où l'urgence de créer une nouvelle structure en réseau pour demeurer performantes.

Dans le secteur maritime et portuaire, le changement de l'organisation interviendra sur trois niveaux différents. Le premier niveau concernant l'entreprise elle-même (autorités et exploitants portuaires), le second niveau ciblera l'organisation hiérarchique fermée qui deviendra une organisation ouverte en réseau. On passera donc, d'un centre de transport à un centre logistique. Et au troisième niveau qui concerne le système d'information (communication), le serveur central sera remplacé par des systèmes en réseau, ouvert sur d'autres réseaux par le biais d'Internet par exemple.

Il faut savoir qu'au milieu du siècle dernier, quelques ports traditionnels qui n'étaient jusque-là que des centres de transport, se sont transformés en centres industriels et centres de distribution telle que le port d'Anvers. Ainsi, récemment, quelques-uns d'entre eux, plus actif, se sont apprêtés d'une infrastructure des systèmes d'information (info structure) s'ajoutant à l'infrastructure physique, et se sont convertis en véritable plate-forme ou centres logistiques pour le commerce international. On peut considérer ces trois catégories de ports comme des ports de la première, de la deuxième et de la troisième génération¹².

En plus, les marchandises peuvent faire l'objet de plusieurs opérations : groupage, dégroupage, étiquetage, entreposage de longue durée, etc. Toutes ces actions typiques d'un centre de distribution appellent la fusion de plus de considérables d'informations concernant la protection, le transport et la distribution, qui impose l'utilisation de nouvelles technologies de la gestion d'information et de communication. Il suffit de signaler à cet égard, l'intégration, dans de nombreux centres de distribution, des systèmes informatisés des transitaires, des agents maritimes et des services douaniers et sanitaires en vue d'accélérer la réception des marchandises.

Il en découle la mutation d'un port organisé en fonction d'une infrastructure physique servant au transport en un port plate-forme logistique répondant aux exigences de l'utilisateur

¹² Le marketing portuaire et la mission d'un port de troisième génération (TD/B/C. 4/Ac. 7/14), CNUCED. 1992, op.cit.

final. Le port est obligé d'agrandir ses activités afin d'accroître sa coopération et des interactions avec les différents acteurs du commerce maritime comme les agents, les exploitants, les transitaires et l'entreprise de la chaîne de transport. Une nouvelle conception apparaît, celui d'un port au service du client final, de destinataires des marchandises, avec la suppression de l'entreposage au point de destination.

4.1.3. Consolidation de l'influence port- ville :

La nouvelle approche concernant les relations entre le port et la ville est fondée sur le principe de cause à effet¹³, donc, relations dans les deux sens. Aujourd'hui, la transformation des ports en nœuds stratégiques des réseaux de diffusion et de circulation des biens matériels et immatériels dans le nouveau contexte économique et territorial en gestation ne dépend plus uniquement des ports proprement dits et peut difficilement être réalisée indépendamment des villes. Cette mutation et les attentes de développement qu'elle ouvre imposent une redéfinition des relations entre le port et la ville aux plans économique, territorial, environnemental et culturel.

Actuellement, on ne peut pas isoler un port de son milieu environnant, les liens sont bien réels, quoi que la question de la position géographique d'un port ne puisse mettre en cause la structure et l'organisation portuaire surtout en matière de gestion. En effet, les facteurs extérieurs renforcent les relations du port avec le milieu environnant, en s'appuyant sur la mise en place d'activités et de filières visant à améliorer les relations entre le port et son environnement social, économique et commerciale, bien sûr, y compris les liens avec la ville.

Aujourd'hui, le développement économique d'une entreprise est fonction de l'élargissement de son marché et de ces échanges commerciaux. Dans cette vision, pour les activités commerciales, le transport maritime ou plus particulièrement, les entreprises portuaires et les compagnies de navigation maritime, ont constitué, des maillons forts et essentiels entre les producteurs et les consommateurs en contribuant à l'approvisionnement des marchés nationaux, d'où l'institution d'un canal étroit et intemporel entre commerce, navires et infrastructures portuaires.

¹³ César Ducruet, Docteur en Géographie. « Approche comparée du développement des villes-ports à l'échelle mondiale : problèmes conceptuels et méthodologiques ». Publié dans : Cahiers Scientifiques du Transport 48, pp. 59-79 (2005).

Dans ce contexte de la mondialisation, les phénomènes d'intégration économique, combinée avec l'accroissement des flux de marchandises, donnent une nouvelle impulsion aux activités liées au commerce. Ainsi, en tant que cités portuaires, de nombreuses villes ont aujourd'hui, la possibilité de revitaliser leur vocation de place marchande. Dans ces conditions, le port devient un moteur étonnant de l'activité commerciale en encourageant ou en appuyant le développement d'infrastructures et de services de commercialisation et de communication modernes : téléports et pôles commerciaux.

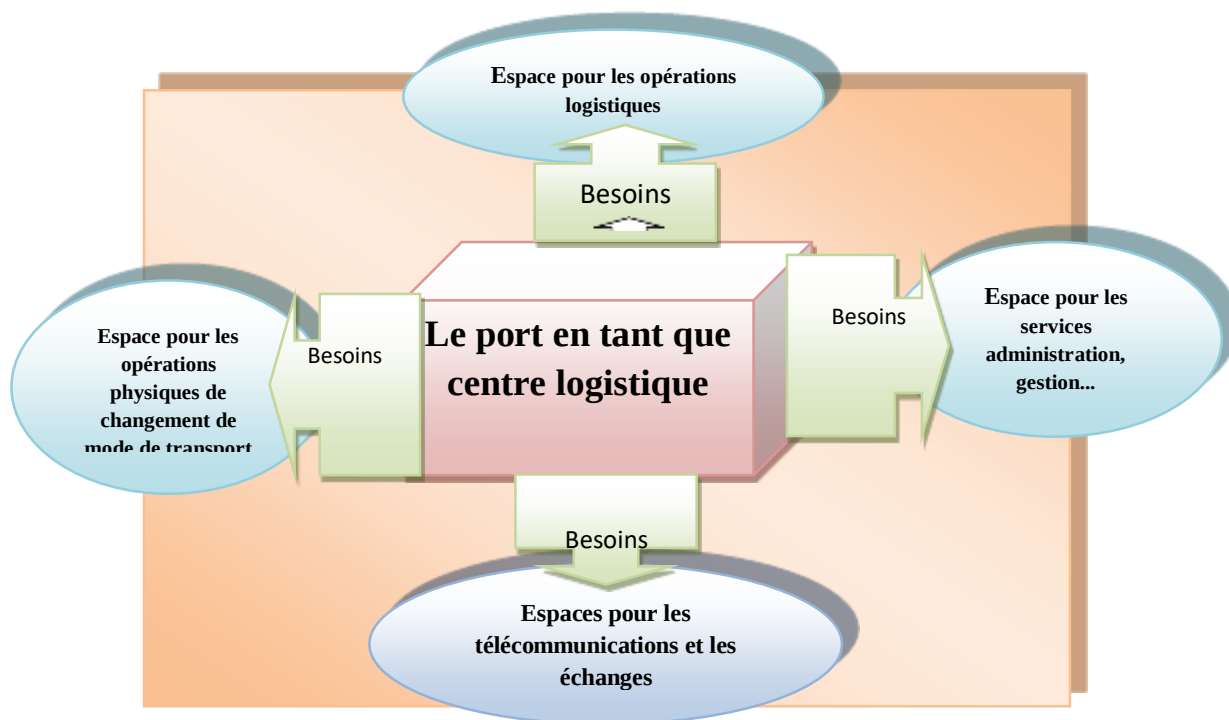
4.1.3.1. L'aspect économique

Comme on l'a vu précédemment, le port a joué un rôle important dans la contribution de la prospérité et à la richesse locale et il a instauré une ressource rare, offrant un potentiel visible pour la promotion et le développement d'un grand nombre d'activités économiques (production, consommation, échange) dont les impacts sur la vie de la cité ont été et sont encore très souvent distinctifs.

Quelques indicateurs tels que, les nouvelles technologies, la libéralisation des échanges de biens et de services, la mondialisation croissante de l'économie internationale etc., adhèrent de façon notable à la modification et au changement du rôle des ports dans le commerce et les transports internationaux. De sorte qu'à la fonction traditionnelle de transport, il faut ajouter celles de distribution (entreposage, regroupage, traitement des inventaires, etc.) et de traitement de l'information.

Ce changement de mutation du port offre une opportunité rare pour renforcer pas uniquement les activités économiques de la ville, mais les relier aux commerces et aux transports internationaux. En plus, d'autres activités exogènes au port sont indirectement concernées tels que, les services financiers, les services d'enquête, les services consultatifs et les services d'expertise, donc, dans cette mouvance, la contribution à la transformation du port en centre logistique est déterminante

Figure N°14 : Le port en tant que centre logistique



Source : la stratégie du développement durable pour les villes et les ports « CNUCED ».P.36.
https://unctad.org/fr/docs/ship49414_fr.pdf

Un autre chapitre qui pourra jouer un rôle important dans les relations inter- ports et port-ville, c'est le tourisme maritime¹⁴, en particulier les activités de loisirs liés à l'aménagement du bord de mer, comme les sports nautiques, la pêche traditionnelle ainsi que l'exploitation du patrimoine historique et culturel à caractère maritime.....etc., ce sont des secteurs économiques d'un grand intérêt pour les villes maritimes, importantes sources potentielles d'emploi et de revenus.

¹⁴ <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/10505>.

4.1.3.2. L'aspect territorial

Dans une optique spatio-temporelle, le couple « port et ville », sont deux entités divergentes et convergentes à la fois, c'est l'une des problématiques de cette relation. Qui non seulement, ont pu élargir leur domaine territorial tout au long de l'histoire, mais qui ont en outre ordonné et réordonné l'utilisation de leurs espaces en fonction de leurs besoins. Il est de ce fait nécessaire, au début, de concevoir pour l'un et pour l'autre des processus de développement compatible, qui en aucun cas n'hypothèquent les besoins futurs d'expansion physique.

Actuellement, le port ne peut vivre sans les réseaux des voies ferrées, des routes et des autoroutes, une infrastructure obligatoire pour la logistique et la circulation des marchandises sauf que, parfois, les limites des aires portuaires de fonctionnement et les frontières des activités sont fonctionnellement incompatibles, d'où, l'existence d'une zone de transition. D'une manière générale, il faut multiplier les zones de transitions dans un contexte politique de développement durable ainsi supprimer toutes les activités traditionnelles d'un port qui ne s'accordant pas avec nombre d'utilisations urbaines

Le port doit assurer à cet égard de nouvelles responsabilités vis-à-vis de la population locale d'où, la mise à jour des installations et des infrastructures évoquées plus haut, dans le cadre d'une planification et d'un aménagement de l'espace portuaire qui ne tenant pas uniquement compte des besoins et des impératifs strictement portuaires.

La cession, la concession, l'échange, le changement d'affectation ou la vente des terrains portuaires, ce sont des points noirs pour la gestion portuaire, d'une manière générale. Ainsi ils sont considérés comme non opérationnels et qui peuvent spécifiquement faciliter la solution de certains problèmes ponctuels comme la décongestion des voies de communication urbaine, déficit d'équipement et atténuation de la pression urbaine sur certains espaces portuaires....etc.

Il en résulte qu'un sérieux et profond remaniement de l'espace portuaire s'impose, qui doit bénéficier à la fois au port et à la ville. Mais, dans une optique et perspective d'ensemble, ce sont ces processus de redimensionnement des étendues qui offrent les plus grandes

possibilités d'éveiller la vocation maritime de la ville, de la redéfinir par la mise en valeur des activités liées à la mer¹⁵.

4.1.3.3. L'aspect environnemental

Depuis longtemps, l'environnement naturel des ports était vu comme un simple support économique adapté aux activités portuaires et industrielles. Alors qu'aujourd'hui, cet espace commence à être apprécié dans sa dimension environnementale, et à faire aussi l'objet d'une attention privilégiée. C'est pour cela, que toute politique concernant la stratégie portuaire de développement durable doit prendre en considération, pas seulement la solution des problèmes territoriaux, mais aussi la recherche de modes de protection de l'environnement adapté à la compétitivité du port¹⁶.

Cette politique doit prendre en considération l'aspect environnemental non seulement dans l'espace portuaire (manutention des marchandises dangereuses, nombre et taille des navires, opérations de chargement et de déchargement, etc.), mais, également au large, afin d'éviter les pollutions opérationnelles et accidentelles provoquées par le trafic maritime (déversement de pétrole dans des zones côtières), qui auront un impact néfaste et des incidences écologiques qui imposent l'adoption des mesures de prévention et de lutte pour en minimiser la portée.

D'autres risques, tout aussi graves que ceux cités auparavant, pour la qualité de vie quotidienne des citoyens, comme le trafic routier sur les voies urbaines, le bruit, l'impact visuel d'une détérioration progressive du paysage, etc. Ce sont des problèmes directement associés à l'image de commercialisation de la ville portuaire qui, faute de solution appropriée, peuvent avoir à moyen terme des conséquences préjudiciables pour l'exploitation portuaire. Par contre, participer à trouver des solutions satisfaisantes à ces problèmes environnementaux ne pourra que contribuer à accroître la valeur ajoutée des activités des villes portuaires en même temps qu'augmenter la qualité du milieu naturel et urbain.

¹⁵ Beaudouin, T. Collin, M., « Le rôle des villes portuaires dans la façade atlantique française », journal de la marine marchande, 28 mai 1993, P. 1245.

¹⁶ « Villes portuaires, acteurs de l'environnement », journal de la marine marchande. N°3838,09/07/93.P.1602 et 1603.

4.1.3.4. L'aspect culturel

La population Algérienne qui s'est installée sur le littoral, s'est notamment formée dans le creuset d'une relation intime et permanente avec la mer, dans une vocation et une projection maritimes tout au long de l'Histoire.

D'ailleurs et depuis longtemps, la mer a poussé les habitants du littoral Algérien à la conception, l'organisation et la mise en œuvre au développement de certaines activités maritimes, de même, les ports ont constitué une enclave stratégique. Ils ont été le lieu où a été conçue et développée une tradition maritime capable d'engendrer des concepts, des valeurs et des visions du monde qui marquent l'identité. Donc, le port est un élément fondamental dans l'enracinement et le développement de la projection maritime de la société, porteurs et vecteurs d'un patrimoine matériel et immatériel spécifique qui est en même temps lié et intégré au patrimoine de la population maritime internationale.

Dans l'Histoire, la population algérienne a sillonné les mers et les océans. Malheureusement, l'avènement du colonialisme français, nous a détourné de la mer, perdant ainsi le contact avec une culture, des activités et des traditions qui avaient façonné son histoire, mais aussi une part appréciable de sa capacité d'innover pour rentrer dans le 21^{ème} siècle. La définition de nouvelles identités entre le port et la ville passe non seulement par une revitalisation de la vocation maritime de collectivités, mais aussi par un effort d'intégration du port dans la société.

Pour résumer, on peut dire que le port et la ville sont principalement influencés par les trois facteurs suivants ; l'espace géographique, le commerce « qui, en fonction des différents marchés de l'offre et de la demande, influe manifestement sur les fonctions urbaines et portuaires » et les innovations technologiques, y compris l'amélioration de la qualité de vie.

En conséquence, les perspectives du développement durable nous amènent à marquer ses relations au point d'équilibre de la réalisation de trois objectifs généraux qui sont l'intégrité de l'environnement, l'efficacité économique et la qualité de vie¹⁷.

¹⁷ Richard Laganier, Bruno Villalba et Bertrand Zuindeau. « Le développement durable face au territoire : éléments pour une recherche pluridisciplinaire ».2002. <https://journals.openedition.org/developpementdurable/774>.

Afin d'atteindre ces trois objectifs, il est recommandé de prendre des mesures entre les activités urbaines et les activités portuaires, qui contribuent au développement des réseaux internationaux de commerce et bien sûr, faciliter l'exploitation du front maritime portuaire

Ces appréciations de caractéristique général devront être perfectionnées par des mesures plus spécifiques et plus conformes aux réalités de la ville et du port, fondées sur l'internationalisation des coûts « application du principe pollueur-payeur¹⁸ » ; sur l'équité « qui doit être porté sur la répartition du capital physique et naturel, ainsi que du savoir et de la technologie » ; et sur la confiance « accès sur l'exploitation rapide et facile de l'information pour toutes les personnes intéressées, et la participation de tous à l'adoption des décisions ».

4. 2. Recommandations sur l'évaluation du rendement et de la productivité des ports

Le problème que rencontrent la plupart de nos managers est l'évolution réelle de leurs processus de gestion, de définir les repères, de fixer les objectifs afin d'obtenir un LABEL de marque. Dans ce contexte, plusieurs études ont été consacrées à la problématique de l'efficacité et du bénéfice des ports, le résultat était très intéressant, Malgré les obstacles, l'existence de nombreux facteurs qui en freinaient l'analyse des données de rendement, qu'on peut citer quelques points dans ce sens, comme l'absence de données récentes, précises et fiables rassemblées selon une méthode connue et pouvant être divulguée; à l'absence de définitions générales acceptées par tous. De ce fait, la profonde influence de facteurs locaux sur les données obtenues et le fait qu'un même résultat peut être interprété différemment par les divers intéressés.

L'objectif de ces études est de faire une synthèse des nombreuses analyses déjà effectuées, de formuler des définitions acceptables et de proposer des interprétations logiques des résultats obtenus et d'en tirer des applications pratiques. On va essayer donc, dans cette section d'analyser les indicateurs qui présentent le rendement des ports et d'exposer ensuite des approches de mesure et de comparaison.

¹⁸ Jean-Yves Cherot « LES TRANSCRIPTIONS JURIDIQUES DU PRINCIPE POLLUEUR-PAYEUR » universitaires d'Aix-Marseille, 2007 .P.323.

4.2.1. La rentabilité des ports

Dans un contexte économique, le port vend des services aux différents clients tels que les compagnies maritimes « transporteurs » par le biais de ces navires, les chargeurs « et / ou propriétaire » des marchandises, la satisfaction du client est obtenue selon des références et des normes préétablies dans la mesure du rendement du port¹⁹, c'est-à-dire, le rendement diffère selon que les services sont fournis pour des navires, de marchandises. Donc, un port peut ainsi offrir, en théorie du moins, des services très acceptables aux exploitants de navires et, en même temps laisser à désirer de point de vue des chargeurs.

Par contre, l'impact des défauts va engendrer une rade marée non seulement sur les clients, mais s'étendent à tous les services offerts par le port. D'ailleurs, le port est obligé de se fonder sur des services des séries de mesures ayant traité le temps passé par les navires au port, à la qualité de la manutention des marchandises et à la qualité des services fournis pour les véhicules de transport intérieur lors de leur passage dans le port.

L'effet de la causalité de ces trois points et, à l'intérieur de chacun, de diverses mesures du rendement, vient encore compliquer la situation, erreur monumentale de peser ou d'évaluer chaque point indépendamment de l'autre, Cette synthèse est néanmoins axée sur l'examen des deux premières, en raison de leur importance particulière et de l'intérêt primordial qu'elles présentent pour les principaux usagers des ports (c'est-à-dire, les exploitants de navires).

4.2.1.1. Minimisation du temps de passage des navires dans nos ports

En Algérie, on ne prend pas en considération le temps comme indicateur dans l'évaluation de la productivité ou le rendement, par contre, on le prend comme une valeur variable en fonction des circonstances ni plus, ni moins, c'est-à-dire, une valeur exogène aux équations du calcul de rendement.

Selon la figure N°15, qui indique la ventilation du temps passé normalement par les navires au port, en fonction des règles standard de la gestion, il existe trois paramètres de temps pour un navire donné, le premier consiste à mesurer le temps d'une escale ou le temps total passe au port. Ce temps est le plus important pour les navires « le coût journalier d'un

¹⁹ Patrice Guillotreau « MARE ECONOMICUM » ; Presses universitaires de Rennes. 2008.

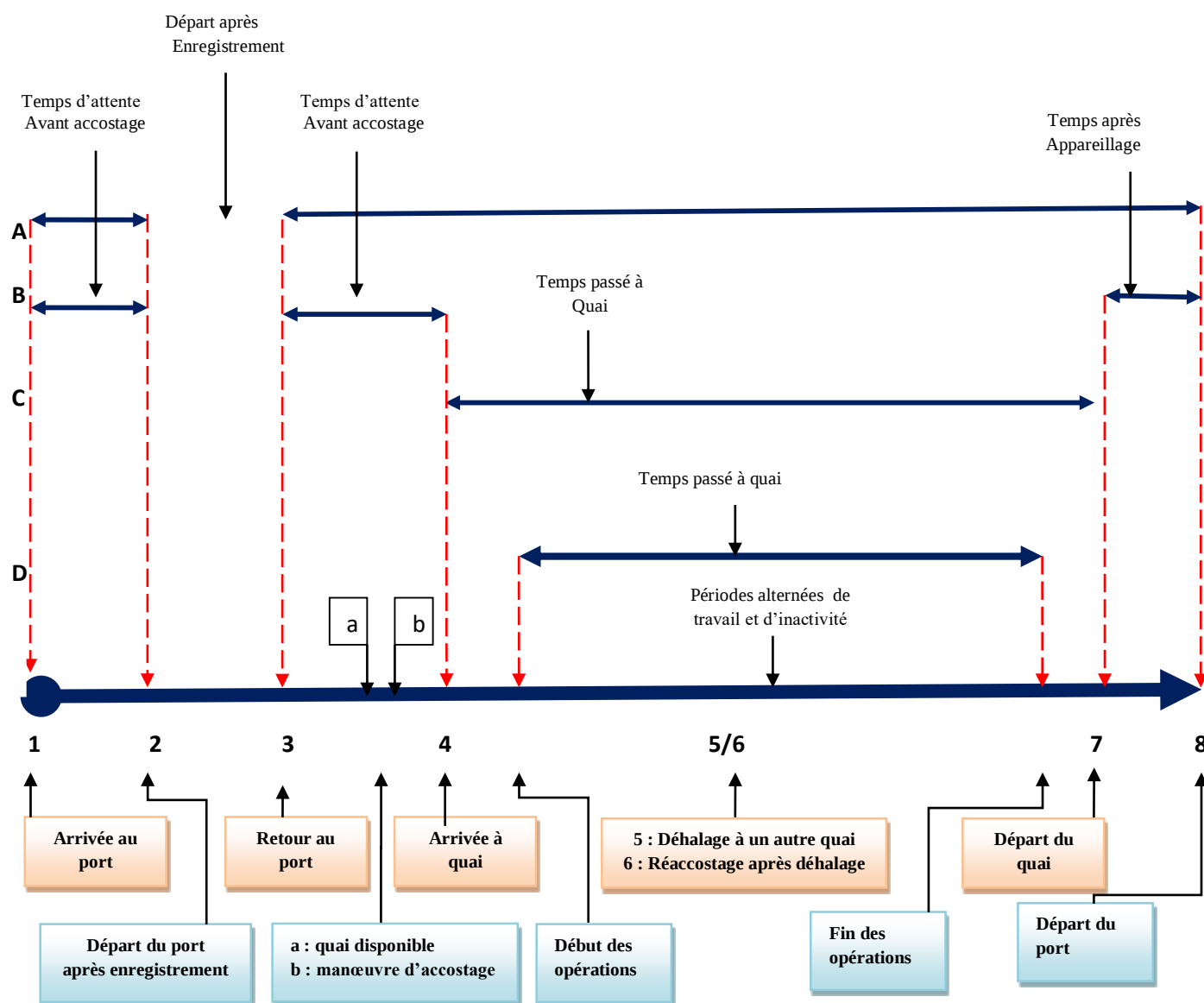
navire», par contre cette valeur n'est pas absolument significative en soi et doit être affinée. D'où l'utilisation d'un deuxième paramètre indiquant le temps total de mobilisation au port calculé en fonction du volume de la cargaison à manutentionner pendant l'escale « c'est-à-dire, le temps loué uniquement aux opérations commerciales », et du troisième indiquant le temps total passé au port en fonction de la composition de la cargaison « selon le type de la marchandise à manutentionner par exemple, liquides en vrac, solide en vrac, marchandises diverses classiques, marchandises conteneurisées, etc.²⁰ »

Dans une analyse économique, on peut traduire les valeurs relatives à la productivité du navire en termes monétaires, en tenant compte, du coût journalier du navire au port. Ce dernier sera calculé en fonction de la valeur moyenne par type, bien qu'il puisse y avoir des écarts considérables d'un type de navire à l'autre, selon le pavillon, selon le tonnage et selon la dangerosité et la gravité des marchandises transportées, la gestion du navire et les conditions d'achat.

Selon les données du ministère des travaux publics et des transports, la durée d'attente des navires en rade et le temps passé à quai, dans nos ports, est devenue insupportable, quoi qu'on dise, relativement aux ports étrangers similaires. Jusqu'à présent, on a examiné le temps total passé au port sans le décomposer en période. Alors, cela peut nous donner une estimation sur le coût des pertes en devises ainsi, le manque à gagner, suite à la négligence et d'autres facteurs cités au deuxième chapitre. Il est possible d'améliorer la « productivité globale du navire au port » en réduisant certaines de ces périodes, mais il faut mettre particulièrement l'accent sur deux d'entre elles au moins : « Le temps d'attente avant l'accostage » et « le temps passé à quai ».

²⁰ G. De MONIE. « Mesure et évaluation du rendement et de la productivité des ports ». CNUCED.1988.P.6.

Figure N°15 : Décomposition du temps total passé par le navire à quai



A : temps total passé au port
 B : temps d'attente avant accostage et après appareillage
 C : temps passé à quai
 D : temps d'opérations à quai (temps de manutention)

Source : « manuel sur un système uniforme de statistiques portuaires et d'indicateurs de rendement » UNCATD/185/rev.1.

Selon une étude intitulée « le débit des postes d'accostage : Méthodes systématiques pour améliorer les opérations sur les marchandises diverses » dirigé par le secrétariat de la

CNUCED, afin de clarifier l'importance de ces périodes que le navire passera au port et, surtout, sur leurs rapports directs. Dans cette optique, la formule adaptée est celle de la théorie des files d'attente, c'est-à-dire, premier arrivé, le premier servi.

Ces études ont mis l'accent, sur le coefficient d'attente, sur le taux d'occupation des postes d'accostage, d'où la probabilité d'attente qui sera plus faible que le nombre de postes identiques disponibles et sur la difficulté de déterminer un taux d'occupation optimale des postes d'accostage de façon continue sur une longue période. En résumé, il serait difficile d'équilibrer entre les fluctuations de trafic, l'unification et le regroupement des investissements dans les superstructures et l'infrastructure portuaires ; cette équation peut prendre en compte, une solution de compromis, basée sur la moyenne des dépenses totales minimales encourues dans le port par exemple. Il est important de mentionner que ce minimum s'obtient avec un volume de trafic bien inférieur par rapport aux charges portuaires les plus basses.

Dans les figures suivantes, la relation entre les délais d'attente et l'occupation des postes est très liée et cette relation n'est pas stable à cause de plusieurs facteurs endogènes et exogènes au port. Sauf que le temps d'occupation des quais est fonction du nombre des postes à quai, c'est une relation exponentielle. D'une manière générale, l'intérêt des opérateurs économiques est d'augmenter le bénéfice ainsi tout le monde sera gagnant ; l'Etat Algérien, le citoyen, les entreprises de transport maritime et les banquesetc.

Selon les figure N° 16 et 17, le rapport entre le temps d'attente en rade est très lié au nombre des postes à quai, prenons l'exemple de deux ports, le premier possède deux postes à quai et le second possède dix postes à quai, avec le même nombre de navires en rade, automatiquement, on remarque que le temps d'attente diminue d'une façon remarquable lorsque le port possède plusieurs postes à quai. Pour le premier port, on constate que le temps d'attente sera à peu près de 10 jours lorsque le temps de desserte ou l'occupation des deux poste est d'une journée, alors qu'il peut attendre les 60 jours lorsque les deux postes seront occupés pendant six jours, c'est la cas de la figure N°16, par contre la figure N°17 montre clairement que, lorsque un port possède plusieurs postes à quai , le temps d'attente sera plus faible, même avec le temps de desserte, le temps d'attente ne dépassera pas les cinq jours pour une durée de temps de desserte de six jours

Cela implique des coûts relativement bas, étant donné que le temps de passage d'un navire par le port est très faible et le rendement du port sera meilleur.

Figure N° 16 : Relation entre l'occupation des postes et le délai d'attente des navires
« cas de deux postes d'accostage »

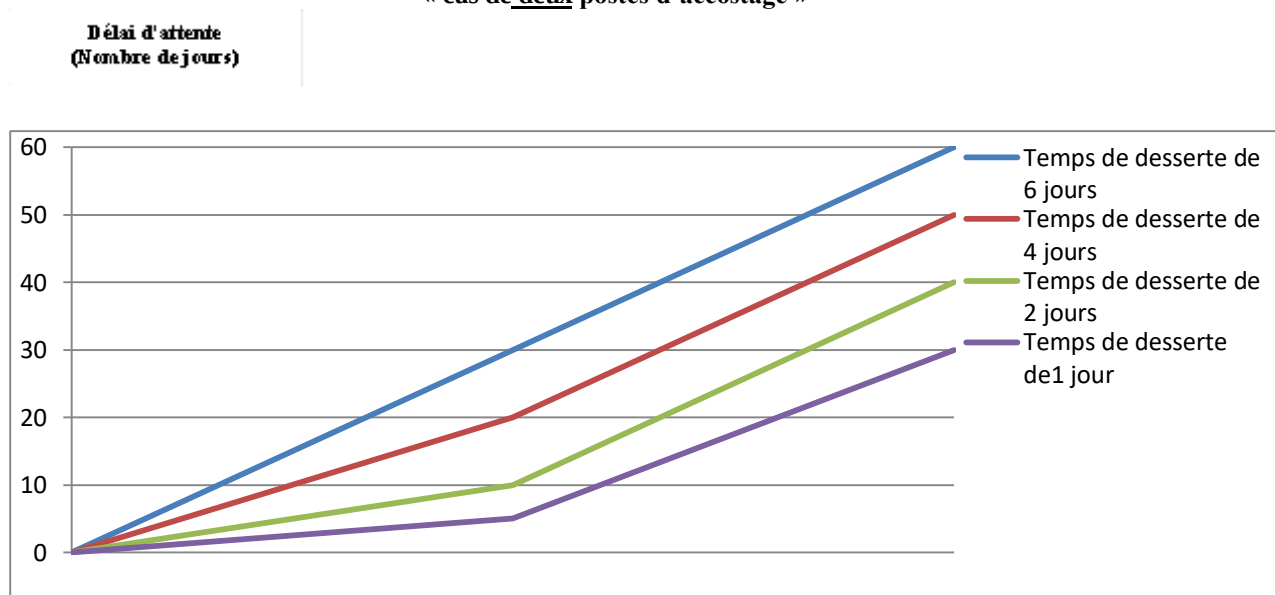
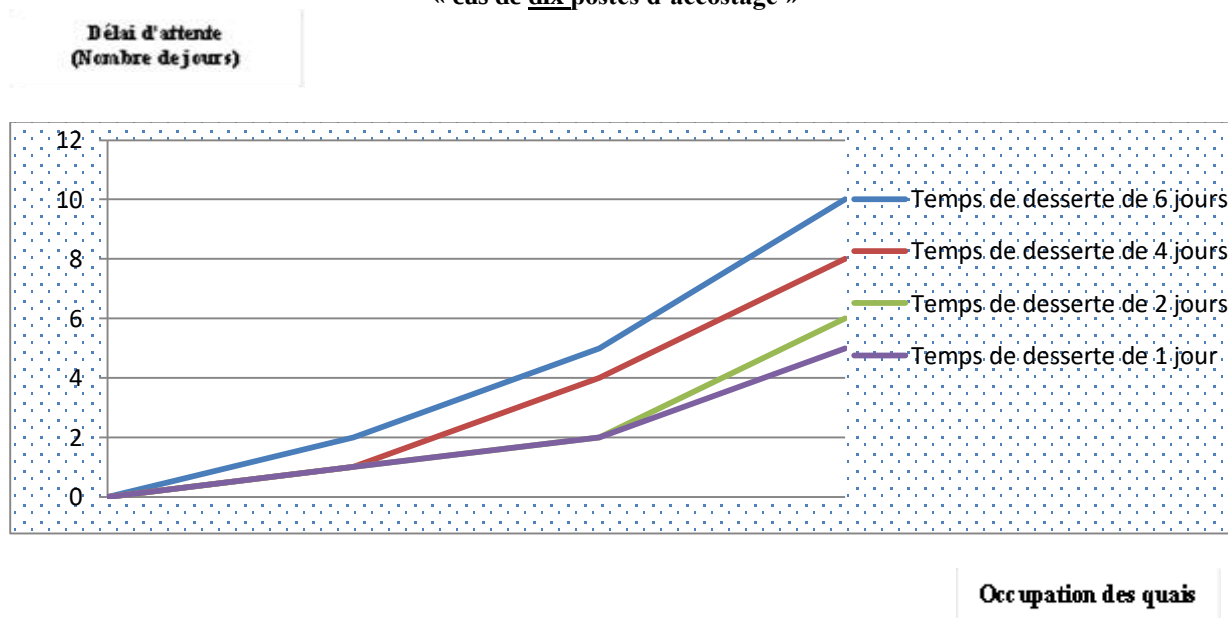


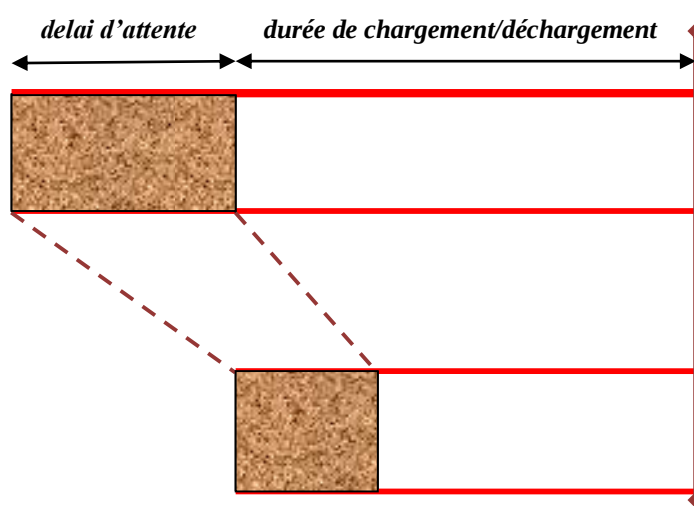
Figure N° 17: Relation entre l'occupation des postes et le délai d'attente des navires
« cas de dix postes d'accostage »



Source : monographies sur la gestion portuaire CNUCED.1988.
Mesure et évaluation du rendement et de la productivité des ports

Toujours dans le cadre de diminution de temps d'occupation ou de desserte dans un poste a quai, il est primordial aussi de diminuer le temps des opérations commerciales, c'est-à-dire, le temps de chargement ou de déchargement (manutention) , cela va impacter positivement sur le temps des rotations du navire. La relation, la plus simple est, moins de temps dans un port ,donc, plus de rotation pour le navire, donc, plus de bénéfices pour la compagnie du transport maritime et donc, moins de coût de fret , cela est bien schématisé par la figure N°18.

Figure N° 18 : effet d'une réduction de la durée de chargement/déchargement sur le temps de rotation



Source : monographies sur la gestion portuaire CNUCED.1988.
Mesure et évaluation du rendement et de la productivité des ports

Afin d'éliminer tous les points noirs enregistrés dans la sphère commerciale portuaire, il faut résoudre le problème des relations commerciales entre les intérêts des exploitants de navires et ceux des ports qui peuvent engendrer une contradiction fondamentale car les compagnies maritimes exigent l'accostage immédiat, sans attente. Par contre, les ports, cherchent à attendre des taux d'occupation les plus élevés que possibles ;

En plus, de ce qui a été dit, le port doit son rôle pleinement dans l'amélioration du rendement puisqu'il est, à la base de l'intensification de la productivité des navires, par le biais de la manutention des marchandises au cours des diverses étapes de la desserte.

La problématique du déséquilibre entre l'offre et la demande aux ports algériens est visible sans une ambiguïté. À chaque fois que le volume du trafic dépassera la capacité, le port sera systématiquement soumis à des pressions de la part de l'ensemble des acteurs de la chaîne des transports maritimes, qu'ils lui exigent et demandent d'augmenter et d'ajouter ces installations de manutentions supplémentaires, requête qui n'est pas incontestablement facile à satisfaire.

À l'étranger, surtout dans les pays européens, les ports gèrent de telle situation avec précaution et laissent une certaine marge de sécurité sur le plan des installations de manutentions portuaires, ce qui contribue à accroître la productivité et, partant, la capacité globale du port. Cependant, signalons que le surcroît de charges provoquées par la création d'installation de réserve peut être proportionnellement fragile par rapport aux frais entraînés par l'encombrement des ports et aux pertes que subit un pays quand sa capacité portuaire ne répond plus aux exigences du trafic. C'est pourquoi, ils considèrent qu'un tel investissement n'est pas judicieux alors que les ressources sont rares.

En résumé, parmi les indicateurs essentiels de la qualité des services offerts par un port est la mesure du temps passé par un navire au poste à quai. D'où la nécessité de revoir la gestion portuaire en Algérie et donner plus d'importance à la valeur du temps parce qu'il est le facteur clé dans le transport maritime, dans le fret maritime et dans la définition du coût final du produit, comme l'accostage en fourche des navires, multiplier les outils de manutentions, renforcer les équipes de travail de nuit....etc.

4.2.1.2. Minimiser le temps de la manutention des cargaisons

Avant d'entamer cette partie, une définition de la productivité et de la production est nécessaire.

Productivité : en général, la productivité fait référence à la capacité de production d'un intrant ou d'un groupe d'intrants à l'intérieur d'une période de temps donnée. Une mesure de productivité transmet donc de l'information sur l'efficacité avec laquelle les ressources sont

transformées en production. La productivité est mesurée à partir du ratio mettant en relation la production et un ou plusieurs facteurs de production mis en œuvre pour la réaliser²¹.

Production : est l'action d'un sujet qui utilise des éléments matériels pour faire exister un nouvel objet. On rencontre ce phénomène de production dans la société, mais aussi bien dans la nature. C'est pourquoi, on peut l'étudier soit sous l'angle économique et sociologique, soit sous l'angle biologique²². Donc, la production est une activité économique exploitant les ressources du travail et du capital, appelées facteurs de production, dans le but de réaliser des biens ou des services à partir de consommations intermédiaires (biens ou services achetés à d'autres entreprises puis transformés). Cette activité s'exerce dans une unité institutionnelle de type entreprise, administration ou encore association²³.

Dans la partie précédente, on a traité le temps passé par un navire au port, alors que dans cette partie, nous essayerons d'approfondir la question du temps d'attente au port. On ciblera le temps le plus important au cours de cette opération, et qui est le temps de la manutention et le temps passé à quai, également il est constitué principalement d'une série et succession de périodes d'activité et d'inactivité au cours desquelles intervient la manutention des cargaisons. Afin de le mesurer, on a deux indicateurs essentiels, le premier est *l'indicateur de production*, le second est *l'indicateur de productivité*.

Concernant le premier indicateur (l'indicateur de production), il nous informe sur la quantité totale de travail effectué au cours d'une période bien déterminée ou sur le volume de marchandises manutentionnées en un temps défini qui se composent du débit des postes d'accostage, de la production par navire et enfin de la production par équipe. Il est évident que ces deux dernières valeurs sont aussi des mesures de la productivité et de l'efficience, la production par équipe étant l'indicateur de productivité le plus souvent utilisé.

Pour le débit des postes d'accostage qui correspond au volume total de marchandises manutentionnées à un poste d'accostage pendant une période donnée (semaine, mois ou années). Il n'indique pas cependant si les installations ont été gérées efficacement. En outre, cette mesure n'a de sens que si on précise le type de marchandise manutentionnée, les

²¹ Laurent DA SILVA. MARC SANTUGINI « QU'EST-CE QUE LA PRODUCTIVITÉ? » ; le Centre sur la productivité et la prospérité de HEC Montréal. Décembre 2009.P.1.

²² https://fr.wikipedia.org/wiki/Production#cite_note-6.

²³ <https://www.journaldunet.fr/business/dictionnaire-economique-et-financier/1198795-production-definition/>

techniques de manutention employées (grues à benne, outillage classique, engins pour la manutention des conteneurs), l'itinéraire suivi (direct ou indirect) et les unités de mesure utilisées (tonnes- poids, tonne- fret). C'est essentiellement une mesure de l'activité d'une installation.

En général, la qualité des opérations de manutention des cargaisons est exprimée par le second point, qui est la mesure du rendement par navire ; les plus souvent utilisées sont les suivants :

- Tonnage manutentionné par heure de travail et par navire ;
- Tonnage manutentionné par heure passé au poste d'accostage ;
- Tonnage mentionné par heure passé au port.

Une différence remarquable entre ces points signifiera des pertes de temps considérable pour le navire à quai ou dans le port.

Concernant la mesure de production par équipe, elle correspond à la qualité moyenne (en tonnes) de marchandises manutentionnées par une équipe en un certain de temps bien définie, en principe une heure. C'est par conséquent, la valeur la plus révélatrice du rendement de la main-d'œuvre. Certains spécialistes tendent, en outre à exprimer le rendement en homme /heures plus tôt qu'en équipe / heures pour supprimer le facteur de distorsion que constitue la composition de l'équipe. Alors que, dans les terminaux à conteneurs, le rendement se mesure, aujourd'hui, en conteneurs par heure de grue, la notion d'équipe n'étant pas dans ce cas plus réaliste.

Pour la seconde partie, elle vise les indicateurs de productivité pour la manutention des marchandises qu'ils correspondent au rapport entre la « production » obtenue et l'effort investi, exprimé en termes monétaires différents. C'est-à-dire que la manutention la moins coûteuse soit considérée comme celle qui est la plus rentable, ce qui créait un chevauchement pour la plupart des gestionnaires dans les définitions entre la notion des mots production et productivité, ce qui explique, qu'ils ne réalisent pas qu'une augmentation de la production n'est pas obligatoirement synonyme d'amélioration de la productivité.

Afin de mieux comprendre ce qui a été dit, nous citerons l'exemple suivant : une équipe de dix Dockers ne peut dépasser une production de 30 t par heure et par navire, alors que la solution envisagée permettrait d'atteindre 55 t par heure et par navire (soit un gain de près de

90 %). La rentabilité d'un tel chargement est néanmoins contestable, puisque le coût de la manutention par tonne passerait en fait de 2666 DA (voir le tableau suivant) à 4091 DA. Ce n'est que si on réalise effectivement un gain sur le temps passé par le navire au port qu'une telle option peut être considérée comme globalement rentable. Le tableau suivant illustrera bien le rapport qui est paradoxal.

Tableau N° 11 : Le rapport paradoxal entre la production et la productivité dans un contexte portuaire

Opérations actuelles		Solution envisagée
10	Nombre de dockers par équipe	20
1	Nombre moyen de grues par équipe	1,5
2	Nombre d'équipes par navire	3
20	Production par heure et par équipe	25
30	Production par heure et par navire	55
10 000 DA	Total des frais de grue par heur /grue	10 000 DA
20 000 DA	Total des frais de grue par heure/navire	45 000 DA
300 DA	Coût total de l'heure-homme	300 DA
60 000 DA	Coût total de la main-d'œuvre par heure et par navire	180 000 DA
80 000 : 30 t = 2666,6 DA/tonne	Coût total par tonne	225000 : 55 t = 4091 DA /tonne

Source : préparé par l'étudiant « selon les données portuaires »

Ce dilemme entre les différents coûts, engendre quotidiennement, un débat très marquant entre les entreprises de manutention et les exploitants de terminaux, d'une part, et les compagnies de navigation et les agents maritimes de l'autre part, au moment de l'établissement des plans journaliers pour les opérations de manutention des cargaisons. Puisque le transporteur maritime préfère que le port exploite le maximum de ces engins de manutentions afin que ces navires soient libérés le plus rapidement possible, par contre, le port cherche toujours la rentabilité en fonction de la répartition de la cargaison de ces espaces libres et d'autres facteurs tels que la valeur de la marchandise ...etc.

La problématique de congestion des rades est donc, le fruit de la congestion des ports. En ce sens, l'un des problèmes de la congestion des ports est, la rentabilité, vus par les gestionnaires portuaires. En donnant la priorité à l'augmentation de la production dans toute la mesure possible, en réduisant au minimum le coût par tonne, afin de satisfaire les compagnies maritimes, dans le cadre de la concurrence entre les ports, que ce soit, ports nationaux ou étrangers. Il est important enfin de souligner ce que le coût total d'un tel

encombrement peut représenter pour un pays, les coûts de manutention apparaissent relativement mineurs.

Jusqu'à présent, on n'a pas introduit un autre facteur dans nos calculs, qui est, les coûts fixes et variables de la manutention, les premiers sont indépendants de la production (du moins jusqu'à ce que les installations soient pleinement exploitées), alors que les coûts variables augmentent en même temps que celle-ci. Ainsi, lorsqu'un port augmente le débit des postes accostage d'une installation, cela accroît le coût total de ces postes (le total des coûts variables augmente, les coûts fixes ne variant pas). Dans ce cas, aux terminaux à conteneurs, le coût total par tonne diminue quand la production augmente (du fait que les coûts fixes par tonne fléchissent et que les coûts variables par tonne restent inchangés), bien sûr, cela est en fonction des coûts qui sont calculés par tonne de marchandises manutentionnées. Il faut noter que, le coût de la main-d'œuvre représente en général une proportion importante du coût total, quand il s'agit uniquement des marchandises diverses. Donc, il devient un indicateur particulièrement utile de la productivité.

Seulement, c'est un indicateur négatif, puisqu'il va augmenter la productivité en diminuant la rentabilité, et qui engendrera un départ massif des employés vers le chômage. Mais la politique algérienne en matière d'emploi empêche cette procédure, car l'ensemble des travailleurs sont des fonctionnaires permanents. Toutefois, ces dernières années, à l'étranger, on a mécanisé les tâches, afin d'atteindre une productivité maximale.

4.2.1.3. Évaluation du temps de l'occupation des postes à quai

Le navire quand il est en rade, généralement, on justifie cela par l'occupation des postes à quai par d'autres navires, donc, attendre que celui-ci soit libre. Nous allons par la suite, essayer de décortiquer le temps d'occupation d'un poste à quai.

Il faut donc subdiviser le temps total disponible au poste en plusieurs périodes :

- La période où le poste est libre ;
- La période où le poste est occupé, mais sans travail effectif ;
- La période où le poste est occupé et en travail effectif ;
- La période où le poste est occupé, mais n'est pas en service.

Il faut savoir que l'occupation des postes à quai montre clairement le taux d'utilisation de ces postes durant une période donnée. En principe l'unité de mesure se définit par une semaine, un mois ou une année, sur la base d'une valeur d'occupation effective calculée en heures ou en journée. Soulignons, qu'il s'agit d'une mesure qui est souvent mal interprétée par les gestionnaires, ce qui peut influencer de façon particulièrement dangereuse sur leurs décisions.

L'exemple suivant, illustre très bien l'importance de l'occupation des postes

Tableau N° 12 : Occupation des postes à quai

Occupation des postes à quai : Les écarts entre les valeurs calculées en heures et en journées						
Date	Unité de mesure « heure »			Unité de mesure « jours »		
	Poste 1	Poste 2	Poste 3	Poste 1	Poste 2	Poste 3
01.01	12	14	19	1	1	1
02.01	0	10	15	0	1	1
03.01	17	22	14	1	1	1
04.01	18	16	20	1	1	1
05.01	20	20	22	1	0	1
06.01	22	18	20	1	0	1
07.01	16	0	12	1	0	1
Total	105	100	122	6	6	7
	-63	-68	-46	-1	-1	0
	7 X 24 = 168			7 jours		

Source : préparé par l'étudiant

Ainsi le temps total d'occupation par les trois premiers postes pendant sept jours= 327 Hrs

Et le temps total d'occupation par les trois seconds postes pendant sept jours= 19 Jrs

D'où, le taux d'occupation des postes est :

- De **64,8 %** si l'on calcule en heures trois sensées compte (327 h / 504 h) X 100

- De **90,5 %** si l'on calcule en journée (19 j /21 j) X 100

Au premier regard, on peut déduire l'importance de l'interprétation des taux. Mais cela ne suffit pas d'expliquer la valeur productive. Il faut donc décortiquer le temps total disponible au poste en plusieurs périodes. Afin que le lecteur puisse suivre notre explication, il est recommandé d'entamer un autre exemple.

Supposons que, dans un port pour marchandises classiques à deux postes d'accostage, le taux global d'occupation soit de 90 % répartis comme suit : 25 % pour la période où les postes

sont occupés, mais sans travail effectif ; 35 % pour la période où les postes sont occupés en travail effectif et 30 % pour la période où les postes sont occupés, mais ne sont pas en service (ce taux est relativement faible, puisqu'on l'a élevé, car, en Algérie le nombre d'heures effectif de travail est de 8 Hrs / jour).

Il est évident que la période d'occupation en travail effectif (35 %) n'est pas suffisante, que ce processus souffre d'une inefficacité sur le plan de l'utilisation productive des installations et enfin que la période où les postes ne sont pas en service est beaucoup trop longue. Par ailleurs, un taux d'occupation de 90 % avec deux postes d'accostage seulement implique un risque d'attente extrêmement élevé.

Afin de remédier à ce problème, l'une des suggestions proposées, est l'élargissement du port en construisant de nouveaux postes d'accostage, au lieu d'essayer de trouver, à chaque fois des solutions qui ne suivent pas les nouvelles techniques de gestion portuaires comme l'exploitation des navires pendant les heures les plus coûteuses. Sauf qu'actuellement, on est obligé de jouer sur les périodes non productives, pour minimiser le temps d'occupation des postes à quai, d'augmenter le débit de ce dernier.

En résumé, nous avons analysé le temps d'accostage d'un navire dans un port, c'est-à-dire, depuis le moment de l'amarrage jusqu'au largage des amarres. Pour les mesures de productivité et la rentabilité, en utilisant un seul indicateur ou d'une valeur globale unique. La complexité des opérations portuaires et notamment l'interaction de divers facteurs essentiels comme l'efficacité avec laquelle les navires, les postes à quai, l'outillage et la main-d'œuvre sont utilisés, obligent à recourir à une série d'indicateurs.

Les remèdes aux problèmes que rencontrent la plupart de nos gestionnaires, se trouvent entre leurs mains, les études profondes des statistiques réelles sont les seules voies pour trouver les solutions. On dit toujours, que le temps, c'est de l'argent, et la gestion, c'est un art, l'art de naviguer entre de multiples vagues de problèmes.

4.2.2. Le traitement douanier des marchandises dans le processus de plates-formes logistiques

Le sens d'une logistique correspond à un art du raisonnement et du calcul, de même, elle prend en charge, l'ensemble des actions d'acquisition, de stockage, de déplacement et de livraisons de marchandises²⁴, au sens stricte et disciplinaire, c'est tout ce qui est nécessaire pour permettre l'application sur le terrain des décisions stratégiques et tactiques (transports, stocks, fabrication, achats, manutention).

Ainsi, le métier de logisticien n'est pas celui qui est en charge seulement d'opération d'intendance tel que le stockage ou la manutention ..., il doit maîtriser aussi, le mécanisme de formalités de douanes. Il englobe désormais, d'autres missions plus valorisantes *d'optimisation et de pilotage* de flux globaux, c'est-à-dire, le *Supply chain management* qui est plus vaste et plus stratégique que le simple fait d'approvisionner, de produire et de livrer²⁵.

Concernant les enjeux actuels sur le plan douanier, on peut les citer dans les points suivants :

- a) Tout incident international affectant la chaîne logistique, aura des effets néfastes sur le secteur des approvisionnements de la grande distribution qui devient de plus en plus vulnérable
- b) Les contrôles sécuritaires mis en œuvre par les autorités douanières continueront d'avoir un effet croissant sur les transports de marchandises transitant à travers le monde (ICS²⁶)
- c) La fiabilité logistique consistera, désormais, à contrôler et à anticiper, le temps d'attente des moyens de transport aux postes-frontières lors des opérations de dédouanement.
- d) Ce temps sera réduit si le transporteur maîtrise l'usage des régimes douaniers, identifie les facilités douanières et les utilise pour optimiser les opérations de commerce international

La question que l'on peut se poser actuellement, qu'en est-il de la place des plates-formes logistiques dans la vision douanière ? En répondant à cette question, nous allons, d'une façon ou d'une autre, essayer de comprendre, et en même temps de trouver des remèdes pour

²⁴ D. Tixier, H. Mathe et J. Colin, la logistique au service de l'entreprise : Moyen, mécanisme et enjeux, paris, éditeur Dunod, 1983, page 52.

²⁵ J Pons. Editor of research articles for ISLI : Vol 11 N°2 2003 Third Party Logistics provider (3PL), for ESCE and ISC Paris (CRISC). 2008

²⁶ Container Security Initiative

le désengorgement des ports, suite à la lenteur des procédures douanières, donc désengorgement des rades. Et pour cela, il faut comprendre le processus du monde douanier.

En premier, pour le passage en douane des marchandises, il y a quatre points à mentionner :

-A l'importation pour la mise à la consommation : L'opérateur bénéficie (à sa demande et à l'acceptation du receveur) d'une batterie de mesures appelées les facilitations douanières

-A l'importation pour le placement sous un Régimes Douaniers Economiques(RDE): L'opérateur met en œuvre (à sa demande et à l'acceptation du receveur) les mécanismes douaniers offerts par le code des douanes pour assurer des gains de compétitivité

-A l'exportation en simple sortie : l'Opérateur se conforme aux règles douanières et fiscales régissant le régime de l'exportation (exonération) et les formalités qui s'y rattachent

-A l'exportation de mise en œuvre d'un régime douanier économique : l'opérateur, outre l'exonération, apure les obligations liées au régime accordé initialement.

En second, la Douane et les activités logistiques : les activités logistiques reposent sur les fonctions de planification et de contrôle qui est la réduction des coûts, en plus, la plateforme logistique, peut comporter des entrepôts de douane publics et autres régimes.

4.2.2.1. Facilitations douanières

Partout dans le monde, les opérateurs peuvent bénéficier de facilitations douanières.

A. Pour les marchandises en situation d'attente, elles peuvent être admises dans les magasins et aires de dépôt temporaire (MADT) ou dépôt temporaire pendant 21 jours²⁷ et le dépôt en douane ne dépasse pas les deux mois, rappelons-le que le séjour y est limité (21 jours et 2 mois), ces régimes n'ont pas vocation à créer des valeurs ajoutées puisque les marchandises sont placées dans une situation d'attente de l'assignation d'un régime définitif. En plus, l'opérateur peut effectuer des opérations usuelles de conservation en l'état des marchandises. Il faut souligner que les MADT ou dépôts temporaires et les dépôts en douane *ne sont pas des plates-formes logistiques*.

²⁷ Ports secs: art 67 CD et décision 23 du 22/03/03.

B. Pour l'établissement et l'enregistrement de la Déclaration en Douane, il est mentionnée que, lorsque le déclarant, ne dispose pas de tous les renseignements nécessaires à l'établissement de la déclaration en douane, il est autorisé à déclarer la marchandise avant déclaration et prélever des échantillons ; dans ce cas, une déclaration pour reconnaissance dit « permis d'examiner », doit être déposée avant toute ouverture de colis²⁸. De même, pour le dépôt de la déclaration par anticipation²⁹, le dépôt de déclaration incomplète³⁰ et enfin l'annulation de déclaration³¹.

C. Pour la vérification des marchandises, elle se fait partielle ou intégrale³², elle peut être aussi, dans les locaux de l'opérateur³³, et des fois, dans le cadre d'accélérer les procédures douanières, la vérification et le contrôle ciblera uniquement les documents sans les marchandises déclarées.

D. Pour les mesures administratives, il y a lieu de souligner, qu'il existe le dédouanement à domicile, c'est-à-dire en amont ou en aval (avant l'arrivée de la marchandise au port et/ou après la sortie des marchandises des ports, dans le cadre des conventions ou dans les ports secs), appelé aussi le circuit vert.

4.2.2.2. Règlement Douanier Économique comme leviers au service des activités logistiques

La logistique est un ensemble de techniques et de moyens visant à obtenir une gestion optimale des flux de produits³⁴, des flux d'individus, des flux financiers et des flux d'informations, en organisant, en rationalisant, en hiérarchisant, en régulant et en coordonnant l'ensemble de ces flux de manière à réduire au maximum leur nombre, leur durée et leur coût. Elle est de plus en plus considérée comme une fonction stratégique transversale de l'entreprise.

Ces nouvelles méthodes douanières économiques aident à renforcer la vocation commerciale de l'entreprise, de développer sa capacité concurrentielle sur les marchés extérieurs³⁵, ils constituent un atout pour assembler des stocks sous douane, d'utiliser des marchandises

²⁸ Selon l'Art. 84

²⁹ Art.89

³⁰ Art 86

³¹ Art 89 bis

³² Art 92

³³ Art 94

³⁴ <http://www.supply-chain.fr/logistique>

³⁵ Emmanuel COULIBALY. Définitions et généralités des régimes douaniers économiques. Maitrise en sciences économiques 2012.P.281.

étrangères pour la fabrication des produits finis destinés à l'exportation, transformer à l'étranger certaines marchandises et les réimporter et d'utiliser sur le territoire national un matériel étranger. En même temps, ils font bénéficier la suspension des droits et taxes applicables, la suspension des mesures de contrôle du commerce extérieur, l'octroi d'avantages fiscaux attachés à l'exportation.

4.2.2.3. Les activités de stockage

Comme c'est prévu par le code des douanes, l'action d'entreposer et de stocker les marchandises est bien codifiée par la réglementation nationale.

Donc ; par définition, l'entrepôt des douanes est le régime douanier qui permet l'entreposage des marchandises sous contrôle douanier dans les locaux agréés par l'administration des douanes en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibitions à caractère économique³⁶. Dans ce contexte, il existe trois catégories :

Le premier point concerne, l'entrepôt public dont le code des douanes prévoit l'ouverture de ces entrepôts à tous les usagers pour l'entreposage des marchandises à l'exception des autres marchandises dont la conservation exige des installations spéciales.

Le deuxième point concerne l'entrepôt privé : affecté à toute personne pour son usage exclusif lorsqu'il est destiné au stockage de marchandises dont la conservation exige des installations spécifiques³⁷.

Le troisième point concerne l'entrepôt industriel, qui est un établissement placé sous le contrôle de l'administration des douanes, où les entreprises sont autorisées à procéder à la mise en œuvre de marchandises destinées à la production pour l'exportation, en suspension des droits et taxes dont elles sont passibles³⁸. Dans ce sens et toujours selon le code des douanes, les marchandises importées sous le régime de l'entrepôt industriel et les produits résultant de leur mise en œuvre peuvent faire l'objet de cession durant leur séjour après changement du régime douanier permettant cette opération commerciale.

³⁶ Art.129 du Règlement Douanier Économique

³⁷ Art 154 Code des douanes.

³⁸ Art 160, à 164 Code des Douanes

A. L'admission temporaire pour perfectionnement actif

Suite aux directives relatives à l'annexe spécifique G de la convention de TOKYO, de l'Organisation Mondiale des Douanes sur l'admission temporaire dont l'Algérie l'a ratifié dans son code, autorise l'admission dans le territoire douanier, en suspension des droits et taxes, sans application des prohibitions à caractère économique, de marchandises importées dans un but bien défini et destinées à être réexportées dans un délai déterminé :

- Soit en l'état, sans avoir subi de modifications, exception faite de la dépréciation normale des marchandises par suite de l'usage qui en est fait ;
- Soit après avoir subi, dans le cadre du perfectionnement actif, une transformation, une ouvraison, un complément de main-d'œuvre ou une réparation.

B. L'exportation temporaire pour perfectionnement passif

Dans la même rubrique, le système d'exportation, appelé régime d'exportation temporaire permet l'exportation momentanée des marchandises, dont les procédures classiques seront momentanée gelées pour une période bien définie, ensuite elles seront réimportées. Les causes de ce gèle sont :

- Soit en l'état, pour diverses raisons administratives ou financières ;
- Soit dans le cadre du perfectionnement passif, dont la marchandise a subi une transformation, ou une action de mutation.

Dans le cadre de la législation et la réglementation en vigueur, les marchandises destinées pour l'étranger, que ce soit, le premier ou le deuxième cas, se trouve dans une exposition, dans une foire ou dans une autre manifestation similaire, peuvent être exportées définitivement à partir de l'étranger.

4.2.3. Nouvelle stratégie en matière de ressources humaines

Selon des experts algériens, l'une des difficultés majeures pour la bonne gestion au sens large, est le facteur humain, à cet égard, le travailleur est devenu le maillon faible dans tous les processus, par son incapacité, par son incompetence, par son ignorance ...etc. Dans certaines entreprises nationales, le travailleur est passé à un niveau inquiétant. Pour tout cela que les dernières réflexions dans le domaine de la gestion, considérer que l'homme est la clé de la bonne marche de toute entreprise.

Dans ce contexte que les entrevues et les groupes de travail ont révélé l'émergence de certaines pratiques en matière de ressources humaines dans les domaines suivants : Formation, planification et maintien de l'effectif, et ressources humaines stratégiques. En voici quelques exemples :

4.2.3.1. La formation et le recyclage

Les programmes de formation de base doivent être effectués sur place et répondent aux besoins réels de l'entreprise telle que la manutention et les produits dangereux par exemple, qui deviendra une pratique courante, une journée tous les deux semaines par exemple. De même, pour les formations polyvalentes du personnel opérationnel (soutenue par une rémunération selon la compétence), sanctionnées par un diplôme accordé à la suite d'un programme d'une durée bien définie, financé par l'entreprise, pour les employés du secteur des opérations à l'extérieur, sans oublier d'évaluer le résultat et la portée de ces formations dans le cadre de l'amélioration. En ce qui concerne les entreprises œuvrant à l'échelle nationale et internationale, la nécessité d'adhérence dans les programmes de perfectionnement et d'attestations, et celui d'amélioration de la productivité de l'intégration nationale se font probablement sentir.

4.2.3.2. La planification des recrutements

Une politique stratégique en matière de la gestion des ressources humaines, de recrutement et en raison d'une main-d'œuvre vieillissante et du besoin de nouvelles capacités. La programmation en ce qui concerne les ressources humaines et l'effectif, devient une pratique essentielle pour les grands employeurs, fondée sur un programme de primes au recrutement par références. D'où, il faut cibler l'évolution de l'image de marque et la promotion des « carrières » plutôt que des « emplois », une telle démarche exige des pratiques

en ressources humaines complexes, tels des cheminements de carrière définis et des pratiques habilitantes (perfectionnement), la formation en cours d'emploi est la forme de perfectionnement et d'enseignement la plus courante, les éventualités de maximiser une telle stratégie doivent être recherchées, bien qu'ils ne soient pas utilisés à grande échelle dans le secteur, les actions travail- études (programmes coopération, stages d'apprentissage) sont la voie de l'avenir.

4.2.3.3. Gestion des compétences

De nos jours, il est difficile de recruter et maintenir une personne qualifiée et qui répond aux normes, dans le marché national du travail. Par contre, cette catégorie trouve pleinement son environnement à l'étranger, d'où l'on se pose la question. Pourquoi ? La réponse est simple et claire, c'est la gestion de la carrière qui est bien riche, dans le sens des motivations, l'attraction est, et devrait continuer d'être, un des enjeux en fait de ressources humaines, le phénomène est amplifié par la vulgarisation limitée au secteur et le fait que peu d'entreprises ont mis sur pied des initiatives visant à cibler, à attirer et à conserver en fonction des employés, dans ce cadre, la programmation des carrières et de la succession est aussi perçue comme un enjeu important en ressources humaines. Certaines organisations ont commencé à s'intéresser aux difficultés puisque la stratégie de maintien en fonction la plus souvent évoquée était « la définition d'un cheminement de carrière ».

À cet égard, la plus grande difficulté est en fait le recrutement et la conservation du personnel qui est causée par la concurrence pour les ressources que se livrent les entreprises. Cela sous-entend que, la demande d'employer en logistique est peut-être plus forte que l'offre et que les efforts devraient se diriger vers la formation, les postes de gestionnaires sont cités comme difficiles à pourvoir, particulièrement lorsqu'on recherche des gestionnaires ayant des compétences générales.

4.2.3.4. Ressources humaines dans la planification et la gestion des entreprises portuaires

Dans l'intérêt des entreprises maritimes et pour leurs évolutions, il faut que les managers envisagent une politique stratégique en matière des pratiques proactives en ressources humaines, bien sûr avec la collaboration de l'ensemble des acteurs de l'industrie maritime, que se soient compagnies de transport maritime ou entreprises portuaires, afin de créer une source d'approvisionnement en main-d'œuvre qualifiée, dans ce contexte, la

formation est la clé de la réalisation de cet objectif, cette formation doit cibler les plus jeunes de la population, en commençant par les lycées, comme en Europe par exemple l'École des hautes études commerciales (HEC), Humber College Institute of Technology and Advance Learning, Wilfrid Laurier University, University of Calgary) et surtout en France où on trouve plusieurs lycées maritimes, ensuite au niveau universitaire, par le biais de renforcement des programmes en la matière. Telle l'école nationale supérieure maritime de Bou Ismail que lui en attribuent de matériel de haute technologie et d'enseignants qualifiés « leur faciliter la formation pointue dans la spécificité et la spécialité telle que l'habilitation aux écoles doctorales, sans leur imposer des obstacles de quelque nature que ce soit ». Sachant qu'en Algérie, l'enseignement maritime n'a pas pris sa place réelle, pour de multiples raisons, par contre à l'étranger il est mieux considéré et apprécié, et même trop demandé.

Finalement dans n'importe quelle stratégie, le facteur humain est le maillon clé, il est l'élément fondamental pour résoudre les équations difficiles pour remédier aux problèmes de gestion dans nos ports ou autres

4.3. Les plates-formes logistiques comme solution pour les congestions portuaires

La logistique se soucie généralement et surtout de la gestion des flux et de leur optimisation, c'est le but pour lequel elle a créé les plates-formes logistiques. Ces dernières sont indispensables pour réaliser un transport multimodal des marchandises. Cela implique que toutes les formes de livraison peuvent être utilisées pour diminuer et surtout pour supprimer les obstacles ainsi que les coûts, pour acheminer les marchandises aux consommateurs.

Dans ce contexte, une plateforme logistique est, pour un port, l'endroit où les marchandises destinées pour l'importation et l'exportation sont stockées. Elle est différente de l'entrepôt car elle consiste à mettre les produits près des axes de distribution c'est-à-dire plus près des clients « armateurs, chargeurs, consignataires...etc. ».

C'est ce qui explique qu'elle peut se situer et se retrouver aux abords des grandes zones de communication comme les autoroutes ou les aéroports. C'est aussi une forme de transit des marchandises pour mieux les livrer aux clients et plus rapidement. Elle sert donc ; à minimiser les coûts de déplacement et à augmenter la production de l'entreprise.

Tout cela dans le but d'avoir plus de commandes et de répondre aux exigences des clients, surtout en ce qui concerne les délais de livraison. Selon les différentes définitions de la logistique, on y trouve souvent :

- Le Petit Robert (1983) fait remonter le terme logistique à la fin du XVI^{ème} siècle, époque à laquelle il signifiait « qui pense logiquement ».
- « Mouvement et manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation »³⁹.
- « La technique de contrôle et de gestion des flux de matières et de produits depuis leurs sources d'approvisionnement jusqu'à leurs points de consommation »⁴⁰.
- « La responsabilité qui conçoit et gère des systèmes destinés à maîtriser les flux de matières premières et de produits »⁴¹.

³⁹ Article in Journal of Public Policy & Marketing "American marketing association" · November 2007.

⁴⁰ J.F. Magee « industrial logistics » livre. Edité par McGraw Hill, New York;1968.

- « Gestion de toutes les activités qui contribuent à la circulation des produits et à la coordination de l'offre et de la demande dans la création d'utilité par la mise à disposition de marchandises en un lieu et à un moment donné »⁴².
- « La logistique est l'art et la science de la gestion, de l'organisation et des activités techniques relatives aux besoins, à la conception, aux moyens d'approvisionnement et de maintenance servant de support aux objectifs, prévisions et opérations »⁴³

Après avoir défini la logistique, il nous semble important de définir, par la suite, l'approche que nous proposerons en ce qui concerne la gestion des plateformes logistiques, afin de remédier au problème de notre thèse.

En Algérie, la gestion portuaire et leur pression entraînée sur le segment terrestre ont nécessité l'implantation de plates-formes logistiques péri portuaire pour désengorger les ports complémentaires. La multiplication horizontale de ces plates-formes logistiques se fait d'une manière indépendante les unes des autres. En effet, chaque plate-forme a acquis une liberté de décision pour tout ce qui touche au mode de transport, de distribution et de livraison.

Néanmoins, il en découle que la difficulté de perfectionnement d'optimisation de flux se pose désormais, pour ces plates-formes autonomes, à deux niveaux ; le premier est celui de l'harmonisation de l'ensemble des plates-formes (niveau corporate) et le second est celui de l'interopérabilité de chaque plate-forme (niveau business).

Cette section définit le problème essentiel qui est celui de l'articulation entre ces deux niveaux, de la cohérence de l'ensemble de la stratégie, afin d'éviter spécialement une dérive des plates-formes par rapport à la synergie globale souhaitée et par la mise en place d'une planification stratégique. Mais d'un autre côté, il s'agit de laisser à chaque plate-forme le maximum de souplesse, initiative stratégique et de capacités de participation aux mesures d'accompagnement du développement des zones locales, pouvant servir de centre de gravité des connexions reliant les ports maritimes et leur arrière-pays portuaires.

Dans le même contexte, cette partie enveloppera également les facteurs de succès des plates-formes logistiques en tant que véhicule de développement de transport multimodal et le

⁴¹ Edward W. Smykay, D. J. Bowersox. « Physical Distribution Management ». Business Journal of Marketing 1969.

⁴² James L Heskett « Business Logistics ».livre . Editor New York : Ronald Press, 1973.

⁴³ Society of Logistics Engineers ». file:///C:/Users/LENOVO/Downloads/53bd09b098007.pdf. 1981.

système logistique global tant attendu en Algérie. Donc, une mise en place d'une gestion stratégique qui sera le précurseur des chaînes de transport multimodal, pour le pré et post acheminement portuaire vers, lesquels convergent les divers modes de transport terrestres.

C'était un système assurant l'interopérabilité des différents modes et dont les acteurs sont les partenaires d'un développement plus équilibré des modes de transport et donc d'un développement durable. Cette approche devra donc occuper une place essentielle dans les réflexions relatives à l'aménagement du territoire, car elle permettra de valoriser la situation géographique, même défavorable d'une région, et d'aider à structurer l'offre d'implantation des entreprises régionales ou à requalifier la friche industrielle.

De nos jours, la logistique et le transport, d'une manière générale, jouent un rôle de cause à effet, important pour le développement des pays. Le besoin d'une politique stratégique globale « *en collaboration avec l'ensemble des acteurs* » est essentiel pour que la logistique et les infrastructures de transport soient complètement intégrées.

De même, le transport multimodal vise, la maîtrise de l'arrière-pays par la mise en place d'un réseau terrestre et des plates-formes intérieures « terminaux ferroviaires, plate-forme logistique » mais aussi, essayer de fixer localement la transformation des marchandises dans des zones d'activités logistiques périées portuaires communément appelées ports secs.

Plusieurs analyses logistiques, abouties à une perspective de type systémique favorisant les interactions continues entre les acteurs et les activités qui caractérisent le système et assurent son succès. Toutefois, l'organisation logistique des plates-formes n'est pas au niveau demandé et malheureusement, ne suit pas encore le plan de développement à long terme qui envisage un déploiement géographique très important.

Actuellement, les projets de développement des plates-formes logistiques souffrent des phases critiques de planification, de conception et pourraient courir le risque de ne pas avoir un système de transport multimodal intégré, si les différents acteurs concernés n'adhèrent pas de façon plus active et efficace.

4.3.1. La structure d'une plate-forme logistique

Les plates-formes logistiques peuvent être comme des nœuds de transit et d'entreposage, caractérisées comme des systèmes intégrés de transport multimodal et de services logistiques. Elles sont conçues comme un lieu de massification en amont ou en aval les principaux ports maritimes.

Il faut que les responsables prennent en charge l'analyse de tous les flux actuels et futurs de la marchandise afin de les cartographier ainsi prouverait la nécessité d'implanter plusieurs plates-formes logistiques au plus près des lieux d'importation et de consommation. Chacune d'elles doit jouer un triple rôle : Être à la fois une aire de dégagement rapide et une plate-forme d'éclatement terrestre mais aussi un centre de distribution.

La création de ces plates-formes provient également de la vision de l'autorité portuaire, de rendre compétitif son port et de mieux servir l'arrière-pays, afin de les transformer en plates-formes d'éclatement terrestre, elles seront des centres de transbordement intérieur qui permettent de prolonger le réseau de transport terrestre bien au-delà des ports maritimes et de décharge, ainsi, elles génèrent des réseaux de collecte et de distribution.

Par ailleurs, la création de ces plates-formes logistiques de distribution provient des difficultés que rencontrent les wilayas dans les secteurs du commerce national, des transports et de développement, du fait, qu'elles sont dépourvues de ports de commerce ou d'accès direct à la mer. Les différentes wilayas du pays sont toujours confrontées aux difficultés relatives à contraintes routières, aux longs délais de transit et aux coûts généralisés des transports. C'est pour contourner ces difficultés que la création des plates-formes de distribution est un facteur de réussite du réseau inter Plates-formes logistiques pour appuyer la facilitation des transports et du commerce.

4.3.1.1. Approche théorique du système portuaire à conteneurs et son déploiement avec l'hinterland dans la cadre des plates-formes logistiques

Dans le cadre d'une meilleure valorisation d'en mener à bien l'opération de déploiement, elle doit être suffisamment en concordance avec sa desserte terrestre qui lui est associée. Globalement, on peut dire que les économies d'échelle liées à la conteneurisation favorisent la concentration d'une capacité élevée de conteneurs sur quelques plates-formes

portuaires centrales. Ce penchant à la concentration est le résultat des puissances et des forces qui s'exercent au niveau des trois formules importantes ; la première est la partie maritime, ensuite, la deuxième partie est le transit portuaire et enfin la dernière partie, l'acheminement depuis et vers l'arrière-pays « dans le cadre de faire sortir les marchandises le plutôt possible ».

Ainsi, la conteneurisation permet aux transporteurs de réaliser d'importantes économies d'échelle dans le volet maritime, ce qui se traduit par une importante réduction des coûts de fret, donc, du coût de produit final transporté.

Aujourd'hui, avec l'avènement des portes conteneurs plus grands « spécialisation des ports » et l'obligation d'accélérer leurs rotations, conduit à une concentration des escales sur un nombre bien limité de plates-formes portuaires centrales afin de mieux les rentabiliser (bien sûr, disposant d'une situation stratégique, d'un tirant d'eau important et d'équipements de transbordement adéquats), qui deviennent les plaques tournantes de vastes réseaux en étoile. Phénomène qui se vérifie surtout dans les voyages à longue distance, où les économies d'échelle sont les plus manifestes.

Afin de réaliser ce projet, il faut que les responsables concernés réorganisent et restructurent les ports, pour qu'ils puissent suivre l'évolution du transport maritime régulier dans le monde. Ces ports qui seront capables d'atteindre des productivités élevées. Dans ce contexte, et à l'échelle mondiale, les opérations maritimes et la concentration de plus en plus poussée des flux de conteneurs, avec peu de ports à la taille de ce changement, provoquent une augmentation disproportionnée des besoins de distribution et favorisent la multiplication d'initiatives intermodales d'envergure dans les couples mer- rail, mer- route et mer- mer (feederling).

Les principes de répartition portuaire qui "égalisent les tarifs des parties terrestres effectuées dans le cadre du trafic régulier au long cours à partir d'un ensemble de points de l'arrière-pays vers un ensemble de plates-formes portuaires désignées"⁴⁴, confortent la stratégie des compagnies maritimes, en visant la concentration du trafic sur un ensemble de grandes plates-formes portuaires. Il faut signaler, que l'Algérie prévoit de construire un port

⁴⁴Theo E. NOTTEBOOM. La desserte terrestre des ports maritimes. Rapport de la 113. Table ronde d'économie des transports. PARIS. 11/12/1998. P.25.

de ce type à l'Ouest d'Alger, et plus précisément, dans la région de Cherchell à l'Ouest de la wilaya de Tipaza⁴⁵.

Aujourd'hui, le débat doit être focalisé, uniquement sur le modèle qui sera réalisé dans l'avenir, pour cela, nous avons choisi un modèle, que nous pensons, le plus réaliste et le plus convaincu, bien sûr en prenant en considération l'ensemble des facteurs qui entourent ce projet, tel que l'hinterland, le réseau routier, autoroutier et le rail ainsi que d'autres. Donc, le modèle choisi et le modèle théorique idéalisé de développement du système de ports à conteneurs présenté par monsieur Hayuth en 1981, repart en quatre phases, aux particularités bien distinctes en ce qui concerne les situations de concentration, les liens entre les ports et l'arrière-pays et les innovations technologiques.

Au moment où la conteneurisation a pris une place très importante dans le monde des transports maritimes et en particulier dans le transport multimodal, elle qui s'opère sur les axes denses reliant les centres de transbordement aux grands centres de marché, permet une couverture plus profonde de l'hinterland, donc, la naissance d'une concurrence directe des ports très éloignés les uns des autres (concurrence entre façades).

Parallèlement au développement des systèmes portuaires, des économies d'échelle apparaissent sur certaines plates-formes à cause du manque d'espace encore disponible pour leur expansion et/ou de l'accessibilité limitée de l'avant ou de l'arrière-pays (allongement du temps de passage portuaire)⁴⁶. Ces difficultés à la croissance des grandes plates-formes encouragent les petits ports à séduire des opérateurs auparavant actifs sur ces plates-formes. Dans un environnement si compétitif, le risque de créer des surcapacités structurelles devient réel.

En ce qui concerne le développement des dessertes terrestres de l'hinterland, on peut définir trois types consécutifs de réseaux dans une chaîne de transport. Le premier est un réseau de collecte, le second est un réseau de transport et enfin le dernier est un réseau de distribution. Avec la lourdeur des flux sur les axes maritimes internationaux, les réseaux en étoile tentent de se propager dans le transport maritime⁴⁷. Ainsi, de l'autre côté, c'est-à-dire

⁴⁵ Selon les responsables du Ministère des Transports, d'où des études ont été faites et, bien réalisées. Moi-même j'ai participé à des journées d'étude dans ce sens.

⁴⁶ Hayuth, "Le défi des ports périphériques". 1981. P. 49.

⁴⁷ Priemus et al. 1995 et Klapwijk 1996. La desserte terrestre des transports maritimes. Conférence européenne des ministres des transports maritimes CEMT. 1998. P. 24.

sur terre, les réseaux de collecte et de distribution seront exposés à des pressions énormes, ce qui débouchera sur la création de “hubs” (c'est-à-dire de plates-formes d'éclatement) terrestres.

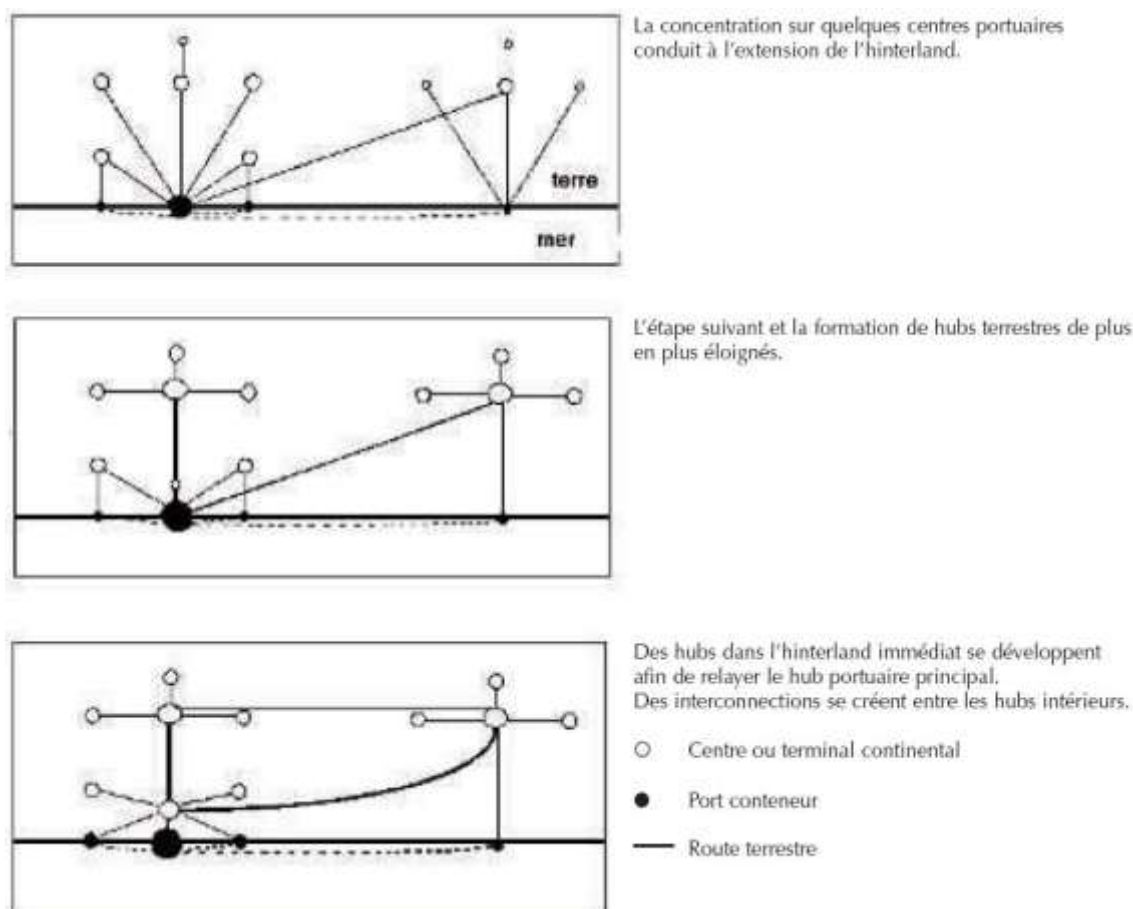
Ces centres clés intérieurs qui vont permettre de continuer le réseau de transport terrestre bien au-delà des ports maritimes et allégeront ainsi les réseaux de collecte et de distribution. Le groupement et le rassemblement des flux de trafic sur quelques grands axes intermodaux à grand débit, vont joindre les ports aux grandes plates-formes terrestres.

À cet égard, la venue de plates-formes d'éclatement et de passages terrestres sont obligatoires pour accéder à une réunification à grande échelle dans le système portuaire et éviter l'étouffement des réseaux de collecte et de distribution ainsi que des centres de transbordement⁴⁸.

Dans ce contexte, nous allons exposer un modèle théorique du développement spatial d'un réseau terrestre, qui sera défini et divisé en quatre phases. Dans la première, les économies d'échelle réalisées dans les grands ports à conteneurs leur permettent d'étendre leur arrière-pays portuaire. Alors que, les petits ports se limitent aux centres terrestres du proche arrière-pays portuaire, tel que schématisé dans la figure N°19.

⁴⁸ Delphine Dubreuil « **Le triptyque portuaire est-il toujours pertinent ? L'exemple des services maritimes de cabotage** » Dans Flux 2005/1 (n° 59), page 46.

Figure N° 19 : L'évolution d'une façade à travers la conteneurisation (T.E.Notteboom 1998).



Source : Le triptyque portuaire est-il toujours pertinent ?
L'exemple des services maritimes de cabotage. <https://www.cairn.info/revue-flux1-2005-1-page-46.htm>.

Dans la phase suivante, l'effet d'auto-renforcement influencera d'une manière directe et positive sur le degré de pénétration dans l'arrière-pays portuaire par les grands centres de transbordement et, qui favorisera de ce fait, la centralisation et la concentration dans le système portuaire. D'autres axes de pénétration jailliront de grands centres de transbordement, dans un objectif de canaliser les petits ports voisins, afin de les relier à l'hinterland plus lointain, ont l'aide des moyens logistiques plus large des ports principaux.

Dans ce contexte, il faut savoir que les compagnies maritimes généralement évitent de rallier et même de faire escale dans les petits ports en raison de leur incapacité à desservir un vaste hinterland, parce qu'aussi le risque sera élevé ainsi le coût, sera important. Ce qui va

impliquer une pression constante en ce qui concerne le volume des frets destinés dans le lointain hinterland.

Sachant que, la hiérarchie plate-forme centrale- port secondaire de collecte renforce encore l'avantage concurrentiel du port central de transbordement, puisque les petits ports auront l'avantage de desservir efficacement un hinterland plus proche d'eux que les grandes plates-formes centrales du port principal.

De même pour la troisième phase, l'objectif sera l'accomplissement des plates-formes terrestres dans le lointain hinterland. Car l'exigence obligera, la création d'un assemblage spatiale sous forme d'étoile, afin de joindre le port central de transbordement aux autres plates-formes logistiques, et de ces derniers aux hubs, toujours dans le lointain hinterland. Parallèlement, il faut créer d'autres terminaux terrestres le long des couloirs pour renforcer et faciliter la fluidité des marchandises conteneurisées ou non.

Enfin, dans la quatrième phase, l'évolution de certains des terminaux terrestres dans l'arrière-pays doivent être des plaques tournantes du réseau et qui seront utilisées par l'ensemble des petits ports adjacents. De même, l'utilisation de cette plate-forme centrale (hub principal) par les ports, petits ou grands, du même groupe renforce la tendance de décentralisation dans le système portuaire, sans oublier la connexion entre ces points par un solide réseau routier et ferroviaire intermodal qui seront totalement intégrés par le biais de trains-blocs à haute fréquence et autoroutes.

4.3.1.2. Les conditions nécessaires pour la réussite de plateformes logistiques

L'objectif de la construction des plates-formes logistiques est l'élargissement du commerce et la fluidité du trafic, c'est pour cela qu'ils participent, par leur implantation, aux mesures d'accompagnement de développement des collectivités territoriales, et qui peuvent être des centres de gravité des alliances relayant les ports maritimes et leurs arrière-pays⁴⁹. D'ailleurs, les points les plus importants pour la réussite d'une plate-forme logistique sont:

- la sécurisation de la plate-forme logistique ou le port sec du fait des opérations d'emmagasiner provisoire ;

⁴⁹ Rochdi Sarraj. THESE. « INTERCONNEXION DES RESEAUX LOGISTIQUES : ELEMENTS DE DEFINITION ET POTENTIEL » ; juin 2013.P 186.

- la position géographique de la plate-forme logistique d'éclatement qui doit être proche d'un réseau ferroviaire et routier ayant un bon niveau de service ; lieu de convergence des grands axes du réseau routier et ferroviaire à l'échelle nationale, ils sont intimement liés à la promotion de transport direct ;
- Des accords et arrangements qui rétablissent et/ou encouragent la circulation de transit direct (trains block, trains express) doivent être conclus avec l'entreprise ferroviaire ;
- La création doit être une initiative nationale, une affaire de tous les secteurs ;
- Une certaine organisation et des équipements adéquats de manutention doivent être mis en place et devront profiter à tous les opérateurs des services de transport ;
- et il est indispensable, l'utilisation des technologies de l'information et de la communication dans un système intégré de gestion des activités ferroviaires et routières.

4.3.2. La structure organisationnelle d'une plate-forme logistique

Aujourd'hui, une plate-forme logistique moderne a une caractéristique interne-organisationnelle qui cible les mécanismes de coordination et de division du travail. Le succès d'une plate-forme logistique moderne peut être déterminé par tous les acteurs qui y participent, notamment par la nature des relations qu'ils entretiennent entre eux. Ainsi, il devient inutile de considérer la plate-forme logistique comme un seul système unitaire, comme le souligne Lambert Stocke (1993), dans lequel les services logistiques doivent être vus comme un seul ensemble.

Le tableau suivant définit le rôle et le fonctionnement des plates-formes logistiques, ainsi présente les différentes Macro-Catégories et la typologie des services y afférant dans une des plates-formes logistiques.

Tableau N°13 : Les services fournis au sein de la plate-forme logistique

Macros catégories	Typologie de services
Service de planification et de développement	-Aménagement du territoire ; -Promotion et développement de l'interne modalités ; -Analyse de la demande de transport et son développement ; -Développement d'une politique de transport ; -Développement de projets d'innovation ; -Financement public de la recherche et d'acquisition.
Service de gestion d'infrastructures	-Planification de l'immobilier et des équipements de l'installation ; -Coordination de l'immobilier et des équipements des activités en construction ; -Vente des entrepôts et leurs locations ; -Entretien des équipements des installations communes ; -Contrôle des entrées/sorties.
Service de la logistique traditionnelle	-Entreposage ; -Manutention des marchandises ; -Gestion des cycles d'envoi/cycles de réception des marchandises pour le compte des clients ; -Gestion des services de transport par moyen de transport routier privés ; -Gestion des systèmes de ré repérage de véhicules de marchandises ; -Traçage à l'arrivée et au départ.
Gestion des services de terminaux intermodaux	-Manutention des conteneurs ; -Gestion du cycle de transmission/réception des conteneurs par route et par rail ; -Entretien et réparation des conteneurs ; -Organisation et commercialisation du transport de marchandises par les services ferroviaires.

Source : préparé par l'étudiant

4.3.2.1. Les critères pour la réalisation d'une plate-forme logistique

La position géographique joue un rôle primordial dans la stratégie politico-économique d'un pays. D'ailleurs, la réussite est basée en amont sur plusieurs paramètres qui vont déterminer le choix de localisation de la plate-forme logistique, à savoir :

- La présence d'un important bassin d'emploi ;
- Le niveau de desserte et la taille des surfaces disponibles ;
- Le positionnement par rapport aux flux de transport ;
- La possibilité de transfert de la clientèle ;
- Des critères géopolitiques ;
- La reconversion d'un ancien site industriel.

Néanmoins, les envies de développement de certaines plates-formes logistiques n'ont pas réussi car le mode de gestion y afférant répond à une logique artisanale de franchissement d'obstacles mais ne satisfait pas invariablement les critères indispensables au développement de l'activité logistique.

Par contre, en ce qui concerne les références de dimensionnement et d'exploitation, une mise en place d'une certaine condition est nécessaire pour la bonne marche d'une plate-forme, parmi lesquelles on a :

- Dimensionnement statique de la plate-forme ;
- Mise en œuvre de la plate-forme ;
- Réorganisation de la logistique de distribution des chantiers à partir de la plate-forme ;
- Définition des règles d'exploitation ;
- Dimensionnement dynamique à partir de la simulation des flux ;
- Aide à l'exploitation et validation de l'organisation pilote.

4.3.2.2. Plate-forme technologique

Actuellement, le volet technologique est l'un des indicateurs le plus recommandé, car l'activité logistique globale s'appuie de plus en plus sur une technologie sophistiquée et bien avancée, permettant une étroite participation entre les associés commerciaux et logistiques, basée sur le système d'information.

La plate-forme technologique est donc un rôle de compétitivité qui permet aux services de planification et de développement de coopérer et de monter des projets collaboratifs en vue de réconforter le cluster logistique global. Il s'agit d'une coopération sur le plan des synergies à développer entre les plates-formes logistiques depuis le traitement des commandes et le suivi de la manutention jusqu'à la livraison finale, en passant par les transports amont, la logistique d'entreposage, la distribution, le service client, et enfin la gestion des retours.

L'approche comporte à développer et à montrer les processus qui mènent à la diminution des délais, à la réduction des coûts de service, et à la consolidation des relations entre les partenaires de la chaîne. Cette collaboration instaure une étape nécessaire dans la transformation qui admettra et acceptera au cluster logistique national de devenir l'un des tout premiers acteurs du marché maghrébin. Toutes les données pertinentes des clusters touchant la gestion de la chaîne logistique globale seront fusionnées dans une seule plate-forme unique permettant l'intégration de tous les départements et de toutes les fonctionnalités des clients nationaux, voire régionaux. Cette plate-forme technologique peut répondre également aux besoins des opérateurs de la chaîne logistique concernant la dématérialisation des procédures du commerce international.

4.3.3. Les zones d'activités logistiques

Les ZAL sont des parties du territoire douanier destinées à recevoir des marchandises faisant l'objet d'une opération de transport international, elles doivent être aménagées et clôturées ainsi que les accès et les sorties sont placés sous le contrôle permanent des douanes et sont soumises à la surveillance douanière. L'entrée des marchandises dans les ZAL, pour les marchandises étrangères sous couvert du manifeste ou déclaration sommaire, pour les marchandises locales sous couvert d'une déclaration économique douanière.

Concernant les activités autorisées, il y a le contrôle de la qualité, l'entreposage, la transformation sur autorisation, le transbordement, l'emballage et le conditionnement. Exemples d'activités de transformation, bien sûr, sur l'autorisation des services des douanes, on a le montage, l'assemblage, l'amélioration de la qualité des produits et la réparation ou la mise au point des produits

Pour le séjour dans la ZAL, en règle générale, la durée de séjour n'est pas limitée. Seulement en cas d'exception, des délais spécifiques peuvent être fixés par arrêté du Ministère des Finances. L'introduction éventuelle des marchandises sur le Terrain Douaniers doit être chapotée par un régime douanier dont les principaux axes sont, le perfectionnement actif, la transformation sous douane et l'admission temporaire. Pour la Sortie des marchandises des ZAL, c'est pour l'exportation ou la réexportation⁵⁰ bien sûr, ou bien pour les introduire dans le territoire douanier sous l'un des régimes douaniers.

En résumé, le cas des ZAL de la Tunisie par exemple, les avantages de la zone logistique sont ceux d'une zone franche et permettent de stocker, voire, de travailler hors taxes. Mais pour la notion d'origine, il faut examiner les définitions de ce domaine accord par accord. (Douane/opérateur). Pour l'Algérie, les RED orientés vers les activités d'export sont en faible nombre. Pour les activités d'import, il convient d'examiner l'intérêt économique, cas par cas.

Les opérateurs sont appelés à susciter la réflexion sur des innovations compatibles avec leurs intérêts et celui des pouvoirs publics. La fluidification des Plates-formes Logistiques passent également par la flexibilité des règlements financiers et une plus grande transparence des pratiques douanières

Au sens du CD, la plate-forme logistique ne donne pas d'avantages particuliers, en tant que telle, mais des procédures simplifiées, coup par coup, après audit, au profit des entreprises connues et appréciées par le receveur. En France, les entreprises (OEA) évoluant dans les P.L bénéficient de batteries de mesures simplifiées parce qu'elles ont contractualisé, au préalable leurs rapports avec le service des douanes.

⁵⁰ Comme l'explique, l'art 96 CDT, par exemple.

Nous avons vu comment le règlement qui gère les services douaniers en Algérie et en Tunisie, la différence entre eux n'est pas vraiment grande, que ce soit sur le plan fond ou sur le plan forme ; seulement, chez nous, ces derniers sont l'une des causes de la congestion dans les ports et dans les rades. Donc, on peut conclure, pour dire, que le problème n'est pas le règlement en lui-même « quoi que sa mise à jour est primordial, si on veut être parmi les pays qui veulent avancer », mais il se trouve dans celui qui l'applique, par mauvaise interprétation ou par un acte illicite, et cela est appuyé par l'amendement, en Août 2010 de règlement intérieur régissant le corps des douaniers afin de renforcer le contrôle interne et de mieux lutter contre la corruption et les malversations. Donc, en identifiant et en définissant la cause principale de la douane Algérienne, nous pouvons facilement trouver des remèdes.

4.3.1. Les grappes

Par définition, les grappes ce sont des regroupements de petites entreprises à l'échelle locale. De même pour les Grappes industrielles, c'est un ensemble d'entreprises situées dans une même région et appartenant à la même industrie ou à des industries apparentées, qui entretiennent entre elles des relations de nature variée.

Donc, les grappes d'entreprises ou les clusters, sont constituées d'un réseau d'entreprises d'une même filière, fortement ancrées localement et mobilisées autour d'actions concrètes et de services mutualisés. Le cluster logistique est un pôle d'intelligence jouant le rôle de leadership transformationnel en vue de multiplier les clusters de même nature mais dans d'autres productions de biens ou de services.

Ce leadership transformationnel est souvent, un organisme doté d'un budget important pour favoriser la dynamique de plusieurs grappes labellisées, complété par des soutiens des institutions financières et des administrations centrales. Les ressources apportées par la création d'un tel cluster permettent de mettre en œuvre des actions et services mutualisés destinés à améliorer la plate-forme logistique des entreprises et à les aider à anticiper les mutations de leurs chaînes logistiques.

Il faut que la fonction de recherche et développement dans un cluster logistique, soit centralisée avec une propagation et distribution claire des fonctions entre les membres influents de la plate-forme qui veulent coopérer et adhérer à cette activité qui est la « recherche et développement » de la création logistique. Selon les experts, la mission du

consulting peut désormais proposer une solution plausible face à n'importe quelle direction « supply chaîne management ». Les consultants sont considérés comme des co-entrepreneurs faisant partie d'un accord de Co-marketing et non comme de simples prestataires traditionnels de services. La dynamique logistique se veut être mieux adaptée à l'évolution d'un secteur qui doit se penser en termes de gestion de la chaîne logistique globale, du début à la fin.

Conclusion

Conscient du rôle que doit jouer le port dans le programme de développement économique en Algérie, surtout à l'heure où notre pays fait face à une concurrence accrue de la part des pays voisins, à travers notre travail, et vu le retard accumulé dans ce domaine, notre conclusion prendra la forme de recommandations issues de notre recherche.

Pour organiser et harmoniser le secteur portuaire, un cadre juridique et institutionnel approprié est indispensable d'où la mise à jour, en fonction d'une nouvelle gouvernance, de nouvelles directives, dans le domaine de la gestion portuaire et par conséquent, le développement économique et ce, en tenant compte de la réglementation internationale. Cela se fait par la révision et/ou la promulgation des textes législatifs ou réglementaires nécessaires, aussi il y a lieu de mettre en œuvre les moyens et mesures tendant à faire du secteur portuaire, un dispositif moderne et compétitif à l'échelle internationale et au service de notre pays. Pour d'éviter toute conséquence fâcheuse à l'exercice de cette activité, il y a lieu d'élaborer des règles déontologiques notamment pour :

- Le développement stratégique du port dans son environnement externe, en tenant compte des relations que le lié avec sa ville, de même pour cette relation dans une sphère de changement et de développement du commerce international ;
- La place du port futur dans la politique stratégique de l'État en la matière, que ce soit sur le plan organisationnel, ressources humaines et sur le plan de communication, enfin sur tous les axes.
- Sur le plan de la gestion portuaire, redéfinir les mesures de la rentabilité et la productivité de nos ports;

- Revoir le processus de fonctionnement de la cellule douanière avec de nouvelles visions dans le cadre des plates-formes logistiques;
- Mettre en place les plates-formes logistiques, qui sont, selon notre hypothèse, la solution pour le désengorgement des ports, par une approche plus pratique qui englobe l'aspect technique, juridique et le fonctionnement de ces organes ;
- Enfin, une nouvelle stratégie de gestion des ressources humaines, que ce soit sur le plan des formations, recrutements et gestion de leurs carrières ainsi qu'à la gestion des compétences.

Il est donc nécessaire de simplifier les procédures, d'uniformiser les titres et les documents de transport, d'alléger les formalités de contrôle et de faciliter la circulation des conteneurs. La chaîne logistique proposée doit être bâtie également sur un bon système d'information, facilement accessible par ses acteurs et les informations qui circulent doivent être pertinentes, continues et à jour.

Le pilotage de la gestion de la chaîne logistique devra être pris en charge par l'autorité portuaire en tant que propriétaire du port et coordinateur entre les différents acteurs du transport maritime, c'est ce canal qui garantit le transit des marchandises et en particulier les conteneurs d'une manière rapide et efficace de la mer vers l'hinterland et vice versa.

De même, la solution pour assurer un bon fonctionnement de cette infrastructure stratégique pour l'économie de notre pays est que le port doit fonctionner comme un centre intermodal et il doit faciliter les fonctions des plates-formes de distribution et d'approvisionnement avec son hinterland, en tenant compte de la séparation des missions de la puissance publique et les fonctions commerciales.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Aujourd'hui, le flux des nouvelles technologies et des nouvelles techniques de gestion dans tous les domaines parvenant du nouveau monde occidental et oriental, apporta une culture et des concepts de mondialisation, s'imposèrent d'elles-mêmes et montrèrent que les États qui ne l'acceptaient pas, mais la subissaient. À une échelle plus réduite, et au-delà du principe, la conteneurisation « dans le cadre du transport multimodal » amène avec elle une culture de mondialisation de l'économie et de spécialisation des activités. Cette spécialisation sectorielle, qui faisait défaut dans notre pays, a généré des surcoûts sur chaque maillon de la chaîne de transport maritime.

La question centrale qui nous a guidée tout au long de ce travail est :

Comme le port algérien est géré ? Et comment ce dernier peut impacter directement et / ou indirectement sur nos entreprises nationales, ainsi sur notre économie?

Après une introduction dont on a présenté un bref aperçu sur le cadre théorique de notre travail, on a éclaté cette question en plusieurs sous-questions sur lesquelles on s'est basé pour présenter des hypothèses. En commençant par le début, nous avons essayé de synthétiser l'essentiel de nos analyses et résultats dans ces chapitres. Qui vont être reliés avec l'enchaînement logique des questions posées au début, et guidées par nos hypothèses de travail, afin de les confirmer ou de les infirmer au fur et à mesure, pour qu'on puisse proposer à la fin, quelques chemins ou problématiques à traiter dans ce sujet, à l'avenir.

En effet, nous avons essayé, au début de ce travail, d'identifier le port algérien et sa gestion dans un cadre conceptuel, d'où la principale caractéristique à retenir est la gestion monopolistique de toutes les activités portuaires par une entreprise unique. En conséquence, le mandat des entreprises portuaires comporte des missions de puissance publique (exploitation et police portuaire), des activités de service public (pilotage, remorquage, lamanage) et des activités commerciales (manutention, acconage). Les seules activités exercées par le secteur privé sont aujourd'hui le relevage des marchandises dans le port et la consignation des navires et de la marchandise.

La mission assignée aux ports était essentiellement de faire transiter le maximum de marchandises pour réaliser les projets retenus dans les plans de développement durable. Toute la chaîne de transport étant alors sans le monopole de l'État, les problèmes de coût, de délais, de sécurité et de développement portuaire (à l'exception des terminaux pétroliers et gaziers) viennent en second après le transit et l'enlèvement des marchandises.

Le rattachement d'activités diverses, voire de métiers spécifiques (manutention, remorquage, pilotage) au sein de la même organisation, s'est avéré être à la fois un facteur d'amplification des lourdeurs propres aux entreprises publiques et un frein aux actions d'amélioration des performances de chacune des activités. Cette organisation permet en outre d'opérer des subventions croisées entre activités déficitaires et activités bénéficiaires au détriment de la transparence et des coûts.

Il n'en demeure pas moins que les ports nationaux fonctionnent toujours comme des ports de première génération. Alimentée essentiellement par l'importation des marchandises diverses et la mono exportation des hydrocarbures, la fonction des ports algériens se limite à servir de lieu de transit entre deux modes de transport

De même, les intervenants (ou prestataires) dans la logistique de la zone portuaire sont nombreux, mais chacun a une mission bien déterminée à réaliser dans la chaîne du transit portuaire. La coordination des actions entre les différents intervenants est vitale pour la performance, la gestion et la sécurité du port dans lequel ils opèrent.

Le cycle du transit portuaire étant ouvert, toute défaillance au niveau d'un intervenant va se répercuter sur l'ensemble des activités situées en aval, mais aussi en amont de la chaîne du transport.

Ensuite, nous avons identifié les principaux obstacles qui enfreignent la gestion portuaire en Algérie, à savoir, les causes techniques et physiques tel que le séjour des navires, que ce soit en rade ou à quai, les problèmes liés au trafic et les contraintes générales au niveau de l'infrastructure et des superstructures. En plus, les causes opérationnelles, tels que les problèmes liés aux opérations portuaires (l'accostage, l'acconage, l'entreposage et l'évacuation de la marchandise), les problèmes au niveau de l'organisation et de l'exploitation portuaire comme l'incidence de la politique tarifaire sur le déroulement des opérations portuaires ou la lourdeur et la lenteur des procédures administratives et enfin le problème majeur du chevauchement des pouvoirs, entre le port comme entreprise économique et commerciale et le port comme autorité, à travers le dualisme fonctionnel de l'autorité portuaire, ainsi que, la nature de la responsabilité de l'autorité portuaire.

De nos jours, les ports algériens essaient de lutter contre un phénomène de congestion et de saturation portuaire importante. Il est à relever, que la situation dans tous les ports du pays est presque similaire, dans le sens où il n'existe pas une réelle concurrence dans la

prestation de services, du fait de la faiblesse de l'intervention du secteur privé à l'intérieur de l'enceinte portuaire et de la dualité fonctionnelle de l'autorité portuaire mandatée par les pouvoirs publics.

La plupart de causes citées dans ce chapitre, montre clairement que l'Algérie, malgré les efforts fournis, n'a pas pu résoudre l'ensemble des problèmes enregistrés au niveau de ses ports, pour des raisons de non-adaptation aux évolutions et aux mutations managériales adaptées aux changements et l'importance du transport maritime, d'où la première hypothèse s'impose d'elle-même.

Après , nous avons appuyé notre analyse sur l'impact de la gestion portuaire sur l'économie nationale à travers les principaux acteurs de la chaîne du transport maritime, en commençant d'abord, par le transport maritime, donc, la valeur monétaire très élevée du fret maritime vers l'Algérie, ensuite, les entreprises algériennes du transport maritime d'où la difficulté de décrocher des frets avec des coûts concurrentiels, à cause du temps d'immobilisation de leurs navires, que ce soit en rade ou au port. Il y a lieu de retenir que les conditions actuelles d'accueil et de réception de nos importations au niveau de nos ports génèrent des surcoûts liés à l'immobilisation excessive des marchandises et des navires, donc, de la capacité du transport maritime. Toute capacité inutilisée constitue une perte sèche en devises pour l'économie nationale, estimée sur la base des Loyers d'affrètement au voyage.

Dans tous les cas, l'armateur doit continuellement contrôler la bonne exploitation de son navire entrant au port, s'il veut se garantir un profit qui est d'autant plus élevé que les coûts portuaires. En effet, le bénéfice réalisé en mer se trouve inévitablement diminué à l'immobilisation du navire au port. La réduction du temps passé au port permet d'effectuer des voyages fréquents dans l'année ce qui entraîne des économies d'exploitation.

Dans le même contexte, nous avons montré que le port lui-même subit des conséquences néfastes sur l'accomplissement de ces prestations de services surtout sur les outils de manutentions, sur les espaces d'entrepôts, sur la cadence du travail et la perte de la clientèleetc.

Pour un port ou toute autre entreprise de prestation de services, la satisfaction du client est un facteur très déterminant. Les coûts des terminaux sont généralement très élevés, car les navires ont une plus grande capacité de transport. Le chargement ou le déchargement

des navires nécessitent plusieurs jours à l'inverse des autres modes de transport qui nécessitent quelques heures et peu de main-d'œuvre. Dans ce cadre, le port doit offrir des services, des prestations et des coûts très compétitifs afin de capter la clientèle, qui recherche, certes, des prix bas, des manœuvres rapides et un temps réduit, mais surtout fiabilité et sécurité.

Enfin, au cours du quatrième chapitre, nous avons voulu proposer une nouvelle approche pour une gestion portuaire adaptée au développement de l'économie nationale, axée en premier lieu sur la relation entre le port et la ville avec une nouvelle gestion portuaire plus responsable et qui prend en considération l'arrière-pays. Cette approche sera proposée pour traduire les processus de restructuration des ports et leurs relations avec les villes en un langage de cause à effet. Ce schéma peut également être valablement utilisé pour appréhender la réalité des autres ports dans le monde. Ensuite, en deuxième lieu, sur l'évaluation du rendement et de la productivité des ports et de formuler des définitions acceptables, et de proposer des interprétations logiques des résultats obtenus et d'en tirer des applications pratiques. On a essayé donc d'analyser les indicateurs qui présentent le rendement des ports et d'exposer ensuite des approches de mesure et de comparaison.

Dans ce cadre, une intention particulière est consacrée aux plates-formes logistiques comme solution pour les congestions portuaires, parce qu'une plateforme logistique est, pour un port, l'endroit où les marchandises destinées pour l'importation et l'exportation sont stockées. Elle est différente de l'entrepôt, car elle consiste à mettre les produits près des axes de distribution, c'est-à-dire plus près des clients « armateurs (privé ou public), chargeurs, consignataires, ...etc. ».

Teste et discussion des hypothèses de l'étude:

1° Teste et discussion de la première hypothèse

En réponse à la Première Hypothèse « **La principale caractéristique de l'organisation portuaire actuelle en place, est la gestion monopolistique des toutes les activités portuaires par une entreprise unique. En effet, le mandat des entreprises portuaires, comporte des missions de puissance publique (exploitation et police portuaire), des activités de service public (pilotage, remorquage, lamanage) et des activités commerciales (manutention, acconage).** »

Concernant notre première hypothèse, nous pouvons dire que la structure actuelle de notre organisation portuaire est toujours monopolistique de la première génération, alimentée

essentiellement par l'importation des marchandises diverses et la mono exportation des hydrocarbures. La fonction des ports algériens se limite à servir de lieu de transit entre deux modes de transport. De même, le rattachement d'activités diverses, voire de métiers spécifiques (manutention, remorquage, pilotage) au sein de la même organisation, s'est avéré être à la fois un facteur d'amplification des lourdeurs propres aux entreprises publiques et un frein aux actions d'amélioration des performances de chacune des activités. Cette organisation permet en outre d'opérer des subventions croisées entre activités déficitaires et activités bénéficiaires au détriment de la transparence et des coûts, et cela, malgré une nette amélioration du transit portuaire observée à partir des années quatre-vingt-dix, donc, suite à cela, notre première hypothèse a été confirmée.

2° Teste et discussion de la deuxième hypothèse

En réponse à la deuxième hypothèse, « **La relation des ports avec leurs arrière-pays est étroitement liée aux moyens de communication. C'est à partir de ces dernières que se développent les échanges entre les foyers de peuplement et la façade littorale.** »

Il est clair que le port ne peut pas se détacher de son arrière-pays, le monde économique actuel voit autrement les connexions entre les villes et plus particulièrement entre les métropoles portuaires, d'où leur importance et leur rôle dans les réseaux de circulation entre l'intérieur et l'extérieur, autrement dit, des lieux dotant de capacité tertiaires, commerciales et financières efficaces. Donc, elles deviennent des points-clés pour l'économie locale et nationale, en développant des réseaux de logistique, des zones de commerce, de centres de distribution et de transformation, de zones franches, de banquiers d'assureurs....etc. En un mot, une véritable métropole portuaire d'excellence, prenons la répartition géographique des ports avec les villes dont leur capacité économique et commercial est en pleine évolution, l'exemple de la ville de Sétif avec le port de Bejaia, alors que d'autres villes non pas ce privilège, elles souffrent de manque d'infrastructures tel que les routes, les chemins de fer, les moyens de communication et d'autres services qui favoriser le développement économique dans l'arrière-pays, on peut citer quelques villes, comme Bechar, Laghouat, Ouargla, Oued souff et d'autres villes similaires. Ce résultat nous permet de dire que notre deuxième hypothèse a été confirmée.

3° Teste et discussion de la troisième hypothèse

En Réponse à la troisième hypothèse **« L'évolution technique dans le domaine du transport maritime a transformé radicalement les systèmes de manutention classique ; ceci a entraîné, dans plusieurs pays, des suppressions d'emplois et a créé de vives inquiétudes dans le monde du travail. Dans les pays industrialisés, le nouveau docker est devenu un travailleur instruit, qualifié et plus spécialisé ; les syndicats luttent et négocient de plus en plus la garantie et la permanence de l'emploi. »**

Aujourd'hui, les normes de la productivité d'un poste à quai ou celle d'un port tout entier, ne dépend pas seulement de moyens matériels utilisés, mais également du rendement du travailleur du port. Cette dépendance est d'autant plus réelle que les ports nationaux, eu égard au faible progrès technique du travail portuaire, compensant cette carence par le travail des dockers.

L'introduction de nouvelles techniques en Algérie fait face à un manque de qualification, de spécialisation et de l'adaptation de la main-d'œuvre. Le problème de l'emploi, pour des raisons politiques et sociales a été résolu partiellement par la permanisation des travailleurs portuaires. L'effectif dans les unités de manutention est devenu pléthorique, notamment dans les grands ports, tels que, Alger, Oran et Annaba. Cette situation qui a entraîné l'oisiveté et la passivité est en partie responsable de la faiblesse du rendement de manutention que les dockers attribuent à l'insuffisance du matériel nécessaire.

Donc, le salaire que reçoit le docker est devenu l'élément fort dans l'équation de la productivité et de la rentabilité du travail, e plus, un autre élément qui rend la productivité en baisse, c'est les grèves qu'enregistre l'Algérien pendant ces dernières décennies, sans oublier le temps de travail, malheureusement pendant le mois sacré de Ramadhan et les saisons estivales, où les dirigeants souffrent énormément de ce phénomène, pas uniquement dans les ports mais sur l'ensemble des entreprises et particulièrement les entreprises étatiques, à travers cette réponse, la troisième hypothèse a été confirmée.

4° Teste et discussion de la première hypothèse

En réponse à la quatrième hypothèse « **En Algérie, le port est devenu le maillon le plus important dans la chaîne du transport maritime, en matière des surcoûts des produits et des marchandises débarquées,**

Malheureusement, le port est devenu un élément important dans les surcoûts, cependant, les ports mal exploités ou plus précisément, improductifs constituent une charge financière sans intérêt pour l'État. Ils sont, d'autre part, des goulots d'étouffement ou de paralysie de certains secteurs de la vie économique du pays. Il y a lieu de retenir que les conditions actuelles d'accueil et de réception de nos importations, génèrent des surcoûts sous forme de surestaries, liés à l'immobilisation excessive des marchandises et des navires, en plus un manque à gagner en devises pour l'économie nationale suite à l'inutilisation des capacités existantes. A titre d'exemple, en 2009, l'Algérie avait payé à ses partenaires étrangers 750 millions de dollars sous forme de remboursements des coûts supplémentaires « surestaries » sur les navires qui séjournent entre 10 et 16 jours, alors que pendant les périodes, entre 2000 et 2010, un total des coûts supplémentaires d'environ 8 milliards d'USD, l'Algérie, les a payés.

Afin, de mieux comprendre, prenons les surestaries, qui sont évaluées entre 17 USD et 22 USD/jour, uniquement pour les conteneurs, sachant bien qu'en général, le montant des retards ou des surestaries s'évalue entre 10.000 USD et 40.000 USD/ navire/jour. Un navire qui transporte des céréales par exemple s'acquitte de 20.000 USD/Jour, cette somme pouvant aller jusqu'à 40.000 USD/Jour pour les navires de plus 30.000 Tonnes.

Ces chiffres montrent clairement, l'importance du rôle que joue le port sur la fixation des coûts du fret maritime, et son impact sur l'économie nationale, la quatrième hypothèse a été confirmée.

Les résultats de l'étude

Après à cette étude, nous pouvons énumérer les résultats comme suite :

- Le port est l'un des maillons le plus important dans la chaîne et la logistique des transports maritimes ;
- Le chevauchement des prérogatives entre l'entreprise portuaire et l'autorité portuaire rend la gestion très difficile, et instaure une gestion bureaucratique ;
- En Algérie, le coût du fret maritime est le plus élevé suite à la lenteur des opérations de manutentions et d'entreposage des marchandises ;
- Le port algérien est resté à la catégorie des ports de deuxième génération en matière de technologie, d'espaces et de mode de gestion ;
- Le trésor national perd chaque année, des sommes colossales suite aux surestaries et au mode de gestion actuel ;
- L'Algérie perd des coûts importants suite au manque à gagner des autres prestations services, tel que le transport multimodal, qui n'existe pas chez nous ;
- Le social est placé en tête par rapport à la productivité et la rentabilité ;
- Absence de relations entre le port et son arrière-pays ;
- absence d'une stratégie économique maritime algérienne pour intégrer le port, le navire et l'arrière-pays avec le commerce maritime international.

Recommandations

À travers ses résultats, nous pouvons définir quelques recommandations :

- Lancer le haut conseil de la mer, pour remédier aux problèmes des prorogatifs des différents ministères intervenant dans le maritime ;
- Séparer l'autorité portuaire de l'entreprise portuaire
- Privatiser les sous-activités du port ;
- Introduire des nouvelles technologies dans les mécanismes et opérations de manutention et d'entreposage ;

- Former les cadres dirigeants et les travailleurs portuaires ;
- Lier le port à son arrière-pays ;
- Créer les plates-formes logistiques dans l'arrière-pays ;
- Transformer le port comme espace de passage de marchandises à une entreprise de production et de transformation comme le port Singapour ou le port de Tanger ;
- Changer le statut du port de l'SPA à l'EPIC ;
- Alléger au maximum les intervenants dans la gestion portuaire ;
- instaurer la transparence dans la gestion portuaire.

Recommandations à l'horizon

Étant donné le manque d'études dans le domaine maritime, je propose ce travail comme une base de données pour de futurs élevés doctorants, afin de procéder à des recherches et des études approfondies, notamment sur :

- le phénomène des surestaries et leur impact sur le fret maritime
- le choix des incoterms (contrat de transport) sur les armateurs des compagnies maritimes,
- Le coût journalier d'un navire et son impact sur la compagnie maritime
- L'impact des conflits géopolitiques sur le coût du transport maritime
- Le rôle du transport maritime sur la sécurité alimentaire en Algérie
- L'industrie maritime en Algérie

Le mot de la fin

Enfin, l'orientation économique de l'Algérie et la croissance rapide des flux maritimes, notamment de conteneurs, placèrent le transport maritime de marchandises comme activité motrice du développement économique nationale. Dans, cette optique, nous mettons un accent particulier sur le rôle que doit jouer le port, qui risque d'être compromis, si une politique d'investissement portuaire visant à améliorer les capacités d'accueil des navires et des marchandises ne sera pas suivie. Or, le changement, l'actualisation et les nouvelles méthodes de gestion portuaires pourront consolider notre économie nationale.

BIBLIOGRAPHIE

Les Ouvrages généraux

- ALIX Yann** : « prospective maritime et stratégies portuaires », Collection : Les océanides, éditions EMS, PARIS. 2018.
- AUGUSTIN Émilie, Blancheton Bertrand** : « L'économie maritime en France - Histoire, enjeux, perspectives », éditeur Ellipses, France.2017.
- BAUCHET Pierre** : « le transport international dans l'économie mondiale », édition economica, PARIS. Octobre 1991.
- BAUDELAIRE Jean-Georges**: « administration et exploitation portuaires », Edition EYROLLES, PARIS. 1979.
- BELOTTI Jean** : « Transport international de marchandises », 5 édition, Universitaire (broché), France, janvier 2015.
- BEURIER Jean-Pierre**, droit maritime, Dalloz action, édition Dalloz, France, 2007.
- GANAOueslati Emna**: « Impacts des choix managériaux sur le développement durable d'une ville/port, le cas de Radès Emna Gana-Oueslati in Villes portuaires au Maghreb », Edition: Mines Editions, University of Manouba, Tunis, Tunisia, sept.2013.
- Gougeon Mathilde et Sandrin Marc** : « réalité industrielle : L'industrie portuaire » Éditeur : F.F.E. Novembre, France, 2015.
- GOVERNAL E.** : « Organisation de la ligne régulière concurrence portuaire et rôle de l'Etat. », INRETS, Novembre 2004.
- GUILLAUME Jacques** : « Les transports maritimes dans la mondialisation » édition l'harmattan, France, février 2008.
- MOUAGNI Zaoudi Azzelarab** : « Economie de transport maritime et conteneurisation », édition EDiLiVRe, France, octobre 2018.
- NORTH Douglass** : « processus du développement économique » Edition d'organisation, France, septembre 2005.
- PONS Jaques** : « transport et logistique », édition Lavoisier, France, septembre 2005.
- SALVATORE Dominick** : « économie internationale », édition de Boeck, France, octobre 2008.

Articles

- ABRIC Marielle, Weber Jacques** « les enjeux de la recherche en économie maritime », Ifremer. France, Septembre 1990.
- ACKERMANN H.** : Critères de développement portuaire, In manuel de gestion portuaire, Secrétariat de la CNUCED/Section port, cnuCED, 1980
- AISENSTEIN Lio** : « staries et surestaries en droit français et comparé », librairie générale de droit et de jurisprudence, PARIS. 1964.
- BAUCHET Pierre** : « LE TRANSPORT INTERNATIONAL Dans l'économie mondiale ». de Nantes – 2009.
- BAUDOIN, Thierry** : « le rôle essentiel des métropoles portuaires dans l'internationalisation de l'Europe », deuxième congrès international « ville et port », Barcelone, décembre 1999.
- BARET Bernard, Vieillard Baron Benjamin**, « évolution techniques des caractéristiques des navires de commerce et de la construction navales », institut de recherche de la construction navale, France, 1989.
- DOBLER J. P et poirier J.L** : « économie maritime », centre d'édition et de documentation de l'école nationale supérieure de techniques avancées, PARIS. 1977.

- CARIOU Pierre** « Les enjeux de la consolidation des opérateurs de manutention portuaire sur l'analyse de la concurrence », Publié par Laboratoire d'Économie de Nantes, LEN – CORRAIL, Faculté des sciences économiques et de gestion, Nantes/France, 2000.
- CASSAGNOU Bernartd** : « les grandes mutations de la marine marchande française (1945-1995). Vol I, Chapitre V. la flotte mondiale de 1951 – 1978 », Institut de la gestion publique et du développement économique, L'IGPDE Comité pour l'histoire économique et financière de la France, France , 2002.
- DA SILVA LAURENT. SANTUGINI MARC** : « QU'EST-CE QUE LA PRODUCTIVITÉ? » ; le Centre sur la productivité et la prospérité de HEC Montréal. CANADA, Décembre 2009.
- DUBREUIL Delphine** : « Le triptyque portuaire est-il toujours pertinent ? L'exemple des services maritimes de cabotage » Dans Flux 2005/1 (n° 59), Edition Métropolis, 2005.
- FREMONT A., Ducruet C.** : « Busan, main port pour l'Asie du Nord-Est au XXI^e siècle », ISEMAR, Note de Synthèse N°65, Institut Supérieur d'Économie Maritime, Nantes saint nazer, France, Mai 2004.
- FREMONT A.**, « Les réseaux maritimes conteneurisés : épine dorsale de la Mondialisation », L'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), Saint-Dié-des-Vosges, France, (2005).
- I.E.T.M** : « affrètement au voyage » institut d'économie des transports maritimes. France, 1977.
- ISEMAR**, (2001), « La manutention portuaire en France », ISEMAR, France, 2001.
- J. Pons**. Editor of research articles for ISLI : Vol 11 N°2 2003, « Third Party Logistics provide » (3PL), for ESCE and ISC Paris (CRISC). 2008
- LACOSTE R.**, « Les nouvelles échelles du transport maritime », ISEMAR, Note de Synthèse N°91, France, Janvier 2007.
- LACOSTE R., Terrassier N.** : « La manutention portuaire conteneurs : les opérateurs Internationaux – perspectives européennes », ISEMAR, Synthèse N°39, France, Novembre 2001.
- LE MESTER P.** : « à la recherche d'une structuration de la performance des ports maritimes, maillon des chaînes logistiques » centre d'étude et de recherche NANTE. 2006.
- MAILLE-virole Cathrine**: « Les mutations de la marine marchande et de la conteneurisation », Musée national de la marine, paris. 2011.
- M.A. Pasquera et J. R. Ruiz** : Stratégies de développement durables pour les villes et les ports. Monographie de la CNUCED sur la gestion portuaire. NATION UNIS. 1996.
- M. M'HAREB**, « la réorganisation du secteur portuaire algérien, périodique d'information du port d'Alger » revue port d'Alger, n° 47, Algérie, 2002.
- M'HAMMESD Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet** : « Algerian ports and globalization: the end of a paradox ». Journal of mediterranean geography. UK, 2011.
- M'HAMMED Setti, Mohamed-Cherif Fatima-Zohra et Ducruet César**, « Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? », Méditerranée, 116, France, 2011
- MOGENIER Pierre-Alain** : « LES CONTRATS D'AFFRETEMENT DE NAVIRES ». Article juridique - Droit des Transports International et des Ports, 2013.
- Robert REZENTHEL** : droit maritime français N° 675 du 01/11/2006.
- PRIEMUS et Klapwijk** : « la desserte terrestre des transports maritime ». Conférence européenne des ministres des transports maritime CEMT. Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE), PARIS CEDEX 16, France, 1998.
- SERPORT** : « Bilan d'activité des filiales au groupe Décembre 2017 » direction générale. Algérie, 2017.
- TOURRET Paule**: « 20 ans de transport maritime analyses des grandes mutation », Note de synthèse, N187, institut supérieur de l'économie maritime NANTES-SAINT NAZAIRE France, Février 2017.

-**TOURRET P., Lacoste R.** : « Hambourg : zoom sur un centre maritime international », « Les armements européens : état et évolution », « Les armements français : spécialisation, diversification, mondialisation », ISEMAR, Note de Synthèse N°93, Novembre 2006. Mars 2007. N°94, France, Avril 2007.

-**TIXIER D., H.Mathe et J. Colin** : « la logistique au service de l'entreprise : Moyen, mécanisme et enjeux », paris, Dunod entreprise, France, 1983.

Documents

-**BEAUDOUIN, T. Collin, M** : « Le rôle des villes portuaires dans la façade atlantique française », journal de la marine marchande, 28 mai 1993.

-**BELLEGO A.** : La facilitation dans le contexte portuaire, In manuel de gestion portuaire, Secrétariat de la CNUCED/Section port, 1980

-**BOXERSOX.** : « Physical Distribution Management ».1969.

-**Cahier des tarifs**, port de Skikda. Année 2019.

-**CESAR Ducruet**: « Approche comparée du développement des villes-ports à l'échelle mondiale : problèmes conceptuels et méthodologiques ». Publié dans : Cahiers Scientifiques du Transport. 59-79 (2005).

-**Code Maritime Algérien** : LIVRE III : DE L'EXPLOITATION PORTUAIRE/ TITRE I , « PRINCIPES GENERAUX»

-**COMITE CANADIEN des compétences en logistique** : « ÉTUDE STRATÉGIQUE DES RESSOURCES HUMAINES PORTANT SUR LE SECTEUR DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT RAPPORT FINAL » Stouff ville, Ontario CANADA, AUTOMNE 2005.

-**Convention de Genève** du 9 décembre 1923 portant statut du régime international des ports maritimes **ChEROT Jean-Yves**: « LES TRANSCRIPTIONS JURIDIQUES DU PRINCIPE POLLUEUR-PAYEUR » universitaires d'Aix-Marseille, 2007.

-**CNUCED** : « Etude sur les transports maritime »2018.

-**CNUCED** : « le marketing portuaire et la mission d'un port de troisième génération » (TD/B/C.4/Ac.7/14), 1992.

-**CNUCED** : « La planification stratégique pour les autorités portuaires », UNCTAD/SHIP/646, 1993.

-**CNUCED** : « le marketing portuaire et la mission d'un port de troisième génération » (TD/C.4/AC.7/14), Genève, 1992.

-**CNUCED** : « la gestion portuaire » volume 2, Mémoires présentés lors du cycle 2012 – 2014.

-**CNUCED.DE MONIE G.** :« Mesure et évaluation du rendement et de la productivité des ports ». CNUCED/Section port ; 1988.

-**DAUNT M.** : L'encombrement des ports : causes, conséquences et remèdes, In manuel de gestion portuaire, Secrétariat de la CNUCED/Section port 1980

-**Décret** 63.442 du 9 novembre 1963 définissant le régime spécial des ports autonomes, J.O n° 87-1963.

-**Décret** n°82-280 du 14 août 1982 portant dissolution de la société nationale de manutention (SONAMA) et transfert des activités, des structures, des moyens et des personnels, J.O n°33 -1982.

-**Décret** N° 82-279 du 14 août 1982 portants réaménagements des statuts du la EX-CNAN, le décret N° 82-280 du 14 août 1982 portants la dissolution de la SONAMA et transfert des activités, structures, moyens et personnels, le décret N° 82-280 du 14 août 1982 portant la dissolution de l'ONP et transfert de patrimoine des activités, des structures, des moyens et personnes.

- Décret** numéro 82-283 et suivant jusqu'au décret numéro 82-290 du 14 août 1982, créant toutes les entreprises portuaires.
- Décret** n°82-281 du 14 août 1982 portant dissolution de l'office national de ports (ONP) et transfert des activités, des structures, des moyens et des personnels, J.O n°33 -1982.
- Décrets** n°82-283 à n°82-290 portant création de 08 entreprises portuaires, J.O n° 33-1982
- Décret** n°82-279 du 14 août 1982 portant réaménagement de la compagnie nationale algérienne de navigation CNAN, J.O n° 33-1982.
- Décret exécutif** n 99-159 du 20 juillet 1999 fixant les modalités d'application de la redevance sur les cargaisons maritimes en séjour prolongé en rade.
- DESIR Loth** : « le fonctionnement des équipes interculturelles », Management et Avenir, (N° 28). Aout 2009.
- Document** : « Commerce Maritime Et Contentieux », Ecole nationale de saint Malo, 2010.
- Document** : «Port de Mohammedia – Maroc/ Réunion de l'ICA : Financer les transports pour stimuler la croissance en Afrique » / 3-4 décembre 2007.
- Document, The international Bank for Reconstruction and Development**: « Port Regulation: Overseeing the Economic Public Interest in Ports », The World Bank. 2007.
- Document, UNCTAD/SDTE/TLB/MISC** : « Le transport multimodal, implique au moins deux modes de transports différents ». 4/2004.
- Document**, Secrétariat de la CNUCED/Section port, VELUT D. : « Le rôle des ports dans le développement économique, In manuel de gestion portuaire », CNUCED, 1980.
- Ex loi** de 66 ou Bruxelles 24 ou Hambourg 78
- GAZETTE de la Chambre**: « Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime Paris N° 19 Printemps 2009.
- GERARD Bruno, Schoefs Franck** : « Stratégie d'instrumentation pour la gestion optimisée des ouvrages portuaires », Faculté des Sciences de Nantes, septembre 2004.
- GUILLOTREAU Patrice** : « MARE ECONOMICUM » ; Presses universitaires de Rennes. 2008.
- HADDOUM. K**, « l'impact de la saisie conservatoire des navires sur les ports », revue port d'Alger numéro 36, Mai 2001.
- OECD Publishing**(Organisation de coopération et de développement Économiques), **ITF Transport** 2015.
- JARRE S.**, (2007), « Désormais bien plus libre d'aller de l'avant », Transports Actualités N°858, du 12 au 15 Janvier 2007.
- JARRE S.** : « Année faste pour les ports allemands », Transports Actualités N°861 du 23 février au 8 mars 2007.
- J.G DE Matons** : article« les concessions portuaires aspects juridiques, Washington D.C. » Mai 2000.
- JOURNAL de la marine marchande** : « Villes portuaires, acteurs de l'environnement ». France.N°3838,09/07/93. et 1603.
- LAGANIER Richard, Bruno Villalba et Bertrand Zuindeau** : « Le développement durable face au territoire : éléments pour une recherche pluridisciplinaire » OpenEdition journals.2002
- LE GARREC Marcel-Yves**, droit maritime français, numéro 565 et 564 du 01/11/1996.
- Loi** n° 62-157 du 31 décembre 1962 tendant à la reconduction jusqu'à nouvel ordre de la législation en vigueur au 31 décembre 1962, J.O n°2-1963.
- Loi** n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 portant code maritime (J.O n°47-1998)
- MEEDDM** :« Analyse explicative sur l'évolution du transport maritime international » DGITM/DST. Juin 2010.
- MESNARD. A.H – REZENTHE.R.L** : « droit maritime », tome II, édition Juris service, 1995.

- PAVY D.** : « La fin des conférences maritimes se précise », Transports Actualités N°851, du 29 septembre au 12 octobre 2006.
- Rapport** de la 113. Table ronde d'économie des transports ; NOTTEBOOM. Theo E : « La desserte terrestre des ports maritimes ». PARIS. 11/12/1998.
- Rapport** : « Statistiques, Ministère des transports et des travaux publics « trafic tous ports confondus » année 2017.
- Rapport annuel** de l'Organisation européenne des ports maritimes–ESPO 2004.
- Revue** : « Review of Maritime Transport » établi par l'UNCTAD. 2018.
- Revue**: « Trade Logistics Branch, Division on Technology and Logistics », Transport Newsletter, UNCTAD, No. 51 Third Quarter 2011.
- Revue** Bilan d'activité « groupe services portuaires » SERPORT groupe SPA. 31 Décembre 2017.
- Revue**: « Review of Maritime Transport » établi par l'UNCTAD. 2018.
- Revue** : VEND Bertrand, « les polices dans les ports maritimes », Presses universitaires d'Aix-Marseille 2005.
- Revue Maritime**, Wils A. :« La dynamique européenne du conteneur », La revue maritime n°475, France, Mars 2006.
- Ordonnance** n°71-29 du 13 mai 1971 portant création de l'Office National du Port (ONP), J.O n°41 - 71.
- Ordonnance** n° 74-49 du 17 avril 1974 portant intégration et permanisation des ouvriers du port.
- Ordonnance** numéro 95-22 du 25 janvier 1995 abrogé par l'ordonnance numéro 01-04 du 20 août 2004 relatif à l'organisation, la gestion et la privatisation des entreprises publiques économiques.
- Ordonnance** n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime (J.O n°29-1977)
- Ordonnance** n° 75-23 du 29 avril 1975 portant statut type des entreprises socialistes à caractère économique, J.O n° 38-1975.

Thèses de doctorat

- AOUISSI Khalil Bachir** : thèse « Alger ; Prospection d'une reconversion portuaire comparée » Université Sétif, juin 2019.
- BEN ABID M. L.**: Thèse « Les aspects administratifs et économiques du port d'Alger ». Octobre 1984, université de Nantes.
- Carmen Gabriela** :Thèse « Analyse et décision basées sur les coûts supposées par l'activité de transport fluvial et des services portuaires », ACADEMIE D'ETUDES ECONOMIQUES BUCAREST- FACULTE DE COMPTABILITE ET INFORMATIQUE DE GESTION- LE DEPARTEMENT D'ANALYSE ECONOMIQUE ET FINANCIERE- 2006.
- CHAFIK M. M.** Thèse « L'étude des métiers et des compétences du traitement des marchandises à terre Cas de l'ODEP »,EuroArab, management school 2005/2006.
- FIOL. M.** « La convergence des buts dans l'entreprise » thèse de doctorat en science de gestion. Université de Paris- dauphine. 1991.
- GREGOIRE .P** : thèse « MODELE CONCEPTUEL D'AIDE A LA DECISION MULTICRITERE POUR LE CHOIX NEGOCIE D'UN SCENARIO DE DRAGAGE MARITIME ». 2004.
- Magnan Marion** : thèse « La production et la gestion de l'espace portuaire à vocation industrielle et logistique », Université Paris, École doctorale de Géographie de Paris, décembre 2016.
- MAKIELA-MAGAMBOU Gisèle**, Thèse de doctorat « LA LOGISTIQUE PORTUAIRE AU GABO- Contribution à une géographie des transports de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) ». UNIVERSITE PAUL VALERY – MONTPELLIER-2007.

-**SARRAJ Rochdi** : thèse « INTERCONNEXION DES RESEAUX LOGISTIQUES : ELEMENTS DE DEFINITION ET POTENTIEL », l'École nationale supérieure des mines de Paris Spécialité “ Sciences de Gestion, 07 juin 2013.

Webographie :

- <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/10505>.
- <http://www.atlantico.fr/decryptage/transport-maritime-marche-insoupconne-qui-pese-plus-lourd-que-aeronautique-et-telecoms-florent-detroy-725479.html>
- <https://lakoom-info.com/wp-content/uploads/2015/10/LAKOOM-INFO-Octobre-2009.pdf>. P.19.
- https://fr.wikipedia.org/wiki/Production#cite_note-6.
- <https://www.journaldunet.fr/business/dictionnaire-economique-et-financier/1198795-production-definition/>
- <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/affretement.html>
- <https://journals.openedition.org/developpementdurable/774>.
- <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-02319761>
- <https://www.maersk.com/news/category/press-releases>
- <https://www.meretmarine.com/fr/content/dossier-trafics-2019-des-gpm-et-de-leurs-concurrents-europeens>
- <https://www.portalger.com.dz/tarifs/les-tarifs-pour-lann%C3%A9e-2019>
- <https://www.joradp.dz/HFR/Index.htm>
- <https://www.msc.com/dza/sustainability>

ANNEXES

ANNEXE N°1 : LEXIQUE MARITIME

Nous commencerons cette section par quelques définitions afin d'aider le lecteur à mieux comprendre le lexique maritime dans le domaine du transport maritime :

ARMATEUR : Personne ou Société (True ou Head owner) qui s'occupe à proprement parler du transport maritime. Qu'il soit propriétaire, exploitant ou simple affréteur, c'est-à-dire loueur d'un navire, son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bon état. Il arme le navire, c'est-à-dire qu'il le fournit en matériel, en ravitaillement, tout ce qui est nécessaire à l'exploitation et à l'expédition maritime.

L'armateur est le propriétaire exploitant; Commerçant, c'est la personne, morale généralement, sous la personnalité juridique d'une société de capitaux, qui « arme », exploite ou frète son navire pour transporter les marchandises d'autrui. C'est, d'un autre point de vue, le fréteur. Il supporte les frais d'armement du navire, alors que l'affréteur prend à sa charge les frais d'exploitation.

AFFRÉTEUR : Personne ou Société (Disponent owner ou Charterer) qui loue un navire. Elle passe un contrat d'affrètement... Dans le droit général du commerce et du transport de marchandises, le contrat d'affrètement est conclu entre le propriétaire d'un moyen de transport (terrestre, aérien ou maritime), le fréteur, et un tiers, appelé l'affréteur, l'affréteuse, pour l'affrètement de ce moyen de transport (le camion, le train, l'avion, le navire) contre un prix, appelé fret. Par ce contrat, le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre ce moyen de transport particulier à la disposition de l'affréteur, qui pourra l'utiliser pour transporter ses marchandises ou l'exploiter d'une manière ou d'une autre. En ce sens, on peut dire que l'affrètement porte sur le contenant (le moyen de transport) et que le contrat de transport, dont on le distinguera, porte sur le contenu (les marchandises).

LE FRÉTEUR : (shipowner) est la personne, physique ou morale, qui s'engage, contre rémunération, à mettre un moyen de transport de marchandises à la disposition de l'affréteur, lequel se chargera de les transporter ou de les faire transporter. Dans le cas du transport maritime, c'est elle qui frète le navire. Généralement, le fréteur recourt aux services d'un courtier.

On appelle engagement de fret l'accord par lequel un chargeur s'engage à remettre une marchandise à un armateur ou à son agent, lequel, en retour, s'engage à l'embarquer. Cet engagement donne le détail de la marchandise, entre autres le taux de fret et la date d'embarquement du fret, avec les observations de circonstance. Note d'engagement de fret (par laquelle le courtier notifie à l'armateur que son navire a été retenu pour transporter un fret déterminé).

Le verbe fréter est transitif direct. Il désigne l'action qu'accomplit le fréteur pour donner en affrètement son navire. Il a pour antonyme affréter, qui est l'action de prendre un navire en affrètement.

CHARGEUR : (Shipper) La notion de chargeur n'est pas facile à déterminer, car, suivant les contrats commerciaux, le chargeur pourra se situer à l'un ou l'autre bout de la chaîne du transport. Le terme de chargeur est, en fait, lié au donneur d'ordre en matière de choix de transport principal. C'est lui qui, à la fin, assumera les frais liés au tarif de fret.

Par exemple, il peut être:

- Un fabricant/exportateur qui s'occupe de son transport lui-même. C'est un vendeur qui a passé un contrat commercial avec l'acheteur de sa marchandise. Cependant dans une vente au départ (FOB) le chargeur sera le destinataire/réceptionnaire.

- Un transitaire qui gère l'opération pour le compte d'un vendeur.

- Un transitaire qui gère l'opération pour le compte d'un destinataire (en contractant lui-même avec un transitaire au départ qui va organiser le transport).

- Un négociant (trader) qui fait des affaires sur les achats/ventes de marchandises

D'autre part, le chargeur peut gérer son transport de deux façons différentes:

- Soit, la cargaison est importante et homogène et il peut affréter un navire entier.

- Soit, la cargaison est partielle et réduite et il demande alors une simple place sur un navire pour un conteneur ou un colis.

En résumé, le chargeur la chargeuse, soit la personne physique ou morale, qui est propriétaire des marchandises à transporter par mer. Il ne faut pas concevoir que le chargeur, en raison de la morphologie de sa dénomination,

est un entrepreneur de manutention maritime qui assure, notamment, le chargement ou le déchargement des navires en embauchant à cette fin des débardeurs ou des dockers. Le chargeur est l'expéditeur des marchandises.

LE TRANSPORTEUR : (Carrier) Personne ou Société qui s'engage à assurer le transport d'une personne ou d'une marchandise en vertu d'un contrat de transport. Le contrat de transport est conclu au nom du chargeur. La qualité de transporteur maritime est « réelle » dans la mesure où elle « s'attache » traditionnellement au navire, ou à la propriété de celui-ci. Faute d'identification suffisante du transporteur maritime contractuel, la qualité juridique de transporteur maritime revient généralement au propriétaire du navire, voire au navire lui-même par le biais de l'action « in rem » du droit anglais. La qualité juridique de transporteur maritime est contractuelle car, selon les textes, le transporteur maritime est celui qui contracte en cette qualité.

La conception contractuelle du transporteur maritime impose de distinguer le contrat de transport maritime des autres contrats maritimes, tels que, par exemple, le contrat d'affrètement au voyage, le contrat de commission de transport et le « nouveau-né » de la législation internationale - le contrat de volume.

CONTRAT D'AFFRÈTEMENT : En droit maritime, c'est un contrat par lequel un armateur (fréteur) s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur pour le transport de marchandises ou de personnes avec des conditions fixées par une Charte-partie.

Le contrat d'affrètement peut porter plus particulièrement sur le transport aérien par vol nolisé ou charter, ce dernier terme longtemps critiqué et maintenant admis (on le prononce chartère, à la française) devant toutefois céder le pas devant nolisé ou affrété, selon le cas, qui ne tirent pas leur origine d'un mot anglais. On dit que l'avion est nolisé, qu'il est affrété à la demande.

Le droit maritime connaît diverses sortes de contrats d'affrètement. Contrat d'affrètement à port dénommé, à quai dénommé. Contrat d'affrètement net, principal, partiel, en bloc. Contrat pour voyages intermittents successifs. Les différentes formes d'affrètement correspondent à des préoccupations économiques différentes, qu'elles soient financières, commerciales ou autres.

LA CHARTE PARTIE D'AFFRÈTEMENT : C'est l'écrit qui constate la passation de ce contrat. Dans le cas d'un affrètement maritime, elle indique notamment les noms du fréteur, de l'affréteur, du capitaine et du navire, le tonnage du navire (c'est-à-dire son volume), la consistance du fret, le prix du transport. Affrètement par charte-partie. Des chartes-parties. On trouve aussi les orthographes courantes charte-partie. « Le contrat, lorsqu'il est écrit, est constaté par une charte-partie qui énonce, outre les noms des parties, les engagements de celles-ci et les éléments d'individualisation du navire. ».

LE CONTRAT DE TRANSPORT : Le contrat de transport maritime est un contrat conclu entre le chargeur et le transporteur, par lequel ce dernier s'engage à livrer une marchandise d'un port à l'autre moyennant le paiement d'un prix, appelé fret. Ce contrat est régi, au niveau international, par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. La matérialisation de ce contrat est le connaissance.

Il se distingue du contrat d'affrètement, conclu entre fréteur et affréteur et dont l'objet porte sur la location d'un navire.

FRET : C'est la rémunération due par l'affréteur dans le cadre de l'affrètement, ou expéditeur de la marchandise, pour le transport de celle-ci dans le cadre du contrat de transport.

Dans le droit général du commerce et du transport de marchandises, le fret est un terme polysémique. Ce peut être ou bien le prix payé pour faire transporter des marchandises (par voie aérienne, terrestre ou maritime), ou bien le coût d'affrètement d'un navire, ou bien encore la cargaison transportée par un navire, un avion, des trains, un camion. Fret maritime, terrestre, ferroviaire, aérien. En droit maritime, le fret est le prix payé, dans le cadre d'un accord (général) de fret, pour l'affrètement d'un navire. Par extension, le fret est le prix payé pour le transport des marchandises par voie maritime ou fluviale. Il est payable d'avance ou à destination.

Le coût du fret, encore appelé fret loyer ou loyer d'affrètement, peut être fixé à telle somme par jour (c'est le cas du fret à la journée), à forfait (cas du fret au voyage) ou à tant la tonne chargée à bord (cas du fret au tonnage). Fret forfaitaire. « Le fret est dû à la fin du voyage. Il n'est toutefois pas dû en toutes circonstances. » Fret de distance.

SLOT HIRE «Affrètement d'espaces » ou « slot space chartering »: SLOT : Espace loué à un tiers sur un navire pour charger des marchandises sous sa propre responsabilité.

Une pratique actuelle consiste à réserver des slots (le contrat stipule used or not used) sur un navire en fin d'année pour l'année suivante, afin de les revendre aux conditions du marché pendant cette période. Le transporteur assure ainsi une partie de ses rentrées financières et les loueurs espèrent faire un bénéfice sur la revente, si tant est que les conditions du marché s'y prêtent.

VETTING : C'est un ensemble de critères et de procédures définis par les chargeurs pour cataloguer un navire afin de savoir s'il est raisonnable de l'affréter ou non. Les inspecteurs sont d'anciens navigateurs très spécialisés et extrêmement rigoureux dans les sélections (l'opinion publique n'y est pas étrangère).

Le terme «vetting» sous-entend une inspection externe d'un navire par un «major» pétrolier ayant pour but d'examiner soigneusement et scrupuleusement ses défauts, ceux de ses managements technique et commercial et ceux de son équipage afin de déterminer les risques que peut présenter ce navire pour la compagnie pétrolière. C'est-à-dire qu'un navire affrété à temps par Shell et transportant pour un voyage une cargaison Total vers un terminal Exxon doit être acceptée par ces trois compagnies. Les détails des organisations vetting des principales compagnies pétrolières figurent dans une publication Intertanko « A guide for vetting inspections », on y trouve, entre autres, les directives applicables à toutes les inspections, comment compléter le « Vetting Particulars Questionnaire », des spécificités sur certains services vetting ainsi que quelques généralités sur les inspections par l'Etat du port.

TRAMPING (transport maritime à la demande): Le tramping (de l'anglais tramp : vagabond) anglicisme couramment utilisé, désigne le transport maritime à la demande, par un navire de commerce non affecté à une ligne régulière. C'est une forme de colportage de port en port.

Le tramping est un service que le propriétaire rend à l'affréteur en lui louant ou en mettant à disposition son navire pour transporter des cargaisons de différentes sortes. C'est un service où ne réside que sur la demande des affréteurs. C'est en quelque sorte la raison pour laquelle des navires faisant du tramping révèlent souvent une situation économique fragile.

Le transport, les activités et les itinéraires dans le domaine du tramping se font de façon irrégulière comparés au transport de ligne régulier qui a toujours un itinéraire fixe où les ports et dates sont connus à l'avance et les prix sont fixes. Alors qu'à chaque voyage fait par un navire tramping, le prix et la quantité de cargaison sont négociés. Les navires tramping sont affrétés pour des voyages particuliers ou pour une certaine période. Ils opèrent sur tous les océans et font toutes les destinations selon le fret, à moins que certaines conditions ne le leur interdisent, comme les profondeurs de certains ports ou des exigences légales. Ils sont parfois affrétés par des compagnies de ligne régulière pour opérer dans leur service, mais juste pour un certain temps. Pendant ce laps de temps, ils cessent d'agir comme des navires faisant du tramping. En résumé, chaque voyage est différent. Les navires tramping ont une capacité de chargement assez grande, ce qui leur permet ainsi de transporter de grande quantité pour pallier un peu leur faible vitesse. Ils ont aussi l'avantage d'avoir des clients réguliers.

LIGNE RÉGULIÈRE : Liaison maritime organisée selon un calendrier régulier. Service régulier entre deux zones géographiques desservant, à des dates fixées à l'avance, des ports de chargement et de déchargement avec des navires d'un type identique, et des rotations identiques.

TRANSIT TIME: C'est le temps de voyage d'un port à un autre. C'est une notion extrêmement importante à une époque où les navires sont attendus au port non plus au jour, mais à l'heure près. Un transporteur vendra ses services d'autant plus cher que son transit Time sera court (et respecté). Pour assurer à ses clients un transport, un transitaire devra démontrer sa bonne connaissance des transit-times et mettre sa confiance dans un transporteur soucieux de respecter son "schedule". Aujourd'hui la moindre négligence dans le respect du contrat de transport, au niveau des délais notamment, donne lieu à des pénalités commerciales et bien évidemment à une migration rapide des clients vers des intermédiaires plus fiables.

CONFÉRENCE : Selon la convention de Genève du 6 avril 1974 sur le code de conduite des conférences maritimes. C'est une association de lignes régulières ou un accord de ligne (code de bonne conduite), qui permet d'assurer une régularité des départs et de fidéliser les chargeurs moyennant certains avantages.

Précision importante : *Il est très important de bien comprendre l'état juridique d'une personne ou d'une société. Par exemple, un armateur organise un transport régulier sur des destinations prévues à l'avance : Il est opérateur de ligne régulière. Si sa capacité de transport est insuffisante, il pourra devenir affréteur et louer un navire à un autre armateur qui sera le fréteur ou encore agir ponctuellement comme chargeur pour embarquer ses marchandises sur des navires qu'il ne maîtrise pas. Également, s'il a trop de navires, il pourra les fréter à un opérateur/demandeur pour un voyage ou pour plusieurs années. Tout dépend du moment et de l'offre et de la demande commerciale.*

À partir du XIX^e siècle, les compagnies maritimes ont passé entre elles des accords appelés « Conférences maritimes ». Donc, Une conférence maritime peut être définie comme un accord entre armateur exploitant un

trafic maritime donné, accord dont l'objet est de régler les conditions d'exploitation de ce trafic. L'objet de ces conférences est d'organiser la concurrence en établissant des règles sur l'exploitation des lignes régulières : Rationalisation des départs des navires (régularité), élaboration de tarifs communs, réglementation des ristournes accordées aux chargeurs... Ainsi pour le chargeur, s'adresser à une compagnie « conférence » est gage de qualité de service. Toutes les compagnies ne sont pas « conférences ». On appelle les autres « outsiders ». Si au départ les outsiders étaient surtout de petits transporteurs offrant des services de qualité médiocre, il n'en est plus de même aujourd'hui. Des compagnies américaines et coréennes de grande taille sont devenues outsiders dans le but d'attirer les chargeurs en offrant des prix plus intéressants que les compagnies « conférences ». De même de plus en plus de lignes « Tour du Monde », de plus en plus nombreuses dans le trafic conteneurisé, sont les outsiders. Il est cependant à noter que le nombre de conférences va décroissant.

POOLS ET CONSORTIUMS : C'est l'importance des investissements face au développement de la conteneurisation qui a poussé les compagnies à se regrouper dans les années 70. Lorsque ces groupements se sont limités à l'aspect technique, on les a appelés « pools ». Quant au contraire les activités commerciales se sont jointes, on les a appelées « consortiums ». L'effet pervers de ces développements a été un accroissement de l'offre et, donc, une chute du fret. Aussi les compagnies continuent aujourd'hui à se regrouper pour faire face au marché. Les grandes routes (en particulier Est-Ouest) sont aussi caractérisées par un marché oligopolistique dont l'essentiel revient à quelques géants.

ANNEXE 02 : les redevances d'usage du domaine public portuaire

II - LES REDEVANCES D'USAGE DU DOMAINE PUBLIC PORTUAIRE

L'utilisation du domaine public portuaire donne lieu au paiement par les usagers de redevances de séjour, de transit, de dépôt, d'occupation, de péage et prestations diverses, au profit de l'autorité portuaire.

1. Séjour des navires dans le port

a) Au-delà d'un délai de franchise de 4 jours et sans réserve des alinéas b et c ci-après, les navires séjournant dans un port sont assujettis au paiement d'une redevance de stationnement, calculée sur la base du tarif suivant : (L.F. 1999)

- Navire à quai : 0,365 DA /TJB /Jour

- Navire en rade: 0,275 DA /TJB /Jour

Les navires qui mouillent en rade sans entrer dans les ports ou à la sortie du port paient une redevance de stationnement sur rade.

b) Pour les navires séjournant dans leur port d'attache ou d'armement et lorsque le séjour excède 20 jours consécutifs, la redevance de stationnement est fixée forfaitairement comme suit pour les navires jaugeant:

- jusqu'à 250 TJB : 1.065 DA / mois

- plus de 250 TJB : 6.368 DA / mois

c) Sont exemptés de la redevance de stationnement les navires et bâtiments sur les docks flottants ou dans les formes de radoub.

d) Sauf autorisation expresse de l'autorité portuaire, le séjour d'un navire ne peut excéder la durée d'un mois à moins qu'il ne s'agisse de son port d'attache ou d'armement.

Dans ce dernier cas, l'autorité portuaire doit en être avisée avant l'arrivée du navire.

2. Transit des marchandises

a) Toute marchandise importée qui transite par le port est assujettie durant le délai de 3 jours, dit délai de transit autorisé, au paiement d'une redevance de transit, calculée sur la base du tarif suivant: (L.F. 1998)

- Déchargement direct	:	5,48 DA/Tonne
- Terre - plein et terrasse	:	10,89 DA/Tonne/Jour
- Abri parapluie	:	15,21 DA/ Tonne/Jour
- Hangar - Magasin	:	24,96 DA/ Tonne/Jour
- Conteneurs 20"	:	107,25 DA/Unité/Jour
- Conteneurs 40"	:	156,75 DA/Unité/Jour

b) Sont exonérés de la redevance de transit :

- Les marchandises destinées à l'exportation,
- les marchandises transitant par des installations spécialisées du port, aériennes ou souterraines, dont la mise en œuvre donne lieu à des redevances spécifiques.

c) Au-delà du transit autorisé, toutes les marchandises sont assujetties au paiement de la taxe de dépôt en vigueur dans le port.

d) Le délai de transit s'entend du délai qui s'écoule entre:

- le déchargement du navire et la sortie de la marchandise importée du port,
- l'autorisation d'entrée au port, accordée par l'autorité portuaire et le chargement sur navire de la marchandise destinée à l'exportation.

3 - Parcs à conteneurs

Il est perçu sur les conteneurs séjournant dans les enceintes portuaires au-delà du délai de transit de 3 jours et pour une période n'excédant pas 15 jours, une redevance calculée comme suit : (L.F. 1998)

DESIGNATION	TARIFS POUR CONTENEURS 20 Pieds	TARIFS POUR CONTENEURS 40 pieds
1) A L'IMPORT - taux de base : du 4 ^{ème} au 15 ^{ème} jour	85,80 DA/U/J	118,80 DA/U/J
2) A L'EXPORT Conteneurs vides : - du 1 ^{ème} au 5 ^{ème} jour : - du 6 ^{ème} au 15 ^{ème} jour : Conteneurs pleins : (marchandises d'origine algérienne) - du 1 ^{ème} au 10 ^{ème} jour - du 11 ^{ème} au 15 ^{ème} jour Conteneurs pleins : (autres marchandises) - du 1 ^{ème} au 5 ^{ème} jour - du 6 ^{ème} au 15 ^{ème} jour	Exonération 26,00 DA/U/J Exonération 13,00 DA/U/J Exonération 30,00 DA/U/J	Exonération 39,00 DA/U/J Exonération 20,00 DA/U/J Exonération 45,00 DA/U/J

Au-delà du 15^{ème} jour, il est fait application des majorations sur les taux de base ci-dessus pour séjour prolongé calculé comme suit :

- a) à l'import (L.F.1998)**
- du 16^{ème} au 25^{ème} jour : majoration de 100%
 - du 26^{ème} au 35^{ème} jour : majoration de 250%
 - au-delà du 35^{ème} jour : majoration de 300% (taux à appliquer avec effet rétroactif à compter du 4^{ème} jour).
- b) à l'export (L.F. 1997)**
- du 16^{ème} au 25^{ème} jour : majoration de 50%
 - du 26^{ème} au 35^{ème} jour : majoration de 100%
 - au-delà du 35^{ème} jour : majoration de 150% (taux à appliquer avec effet rétroactif à compter du 6^{ème} jour pour les conteneurs vides et 11^{ème} jour pour les conteneurs pleins).

4. Dépôt de marchandise

a) Il est perçu sur les marchandises séjournant dans les enceintes portuaires au-delà du délai de transit de trois (3) jours et pour une période n'excédant pas quinze (15) jours une redevance calculée comme suit : **(L.F. 1999)**

- marchandise sur terre-plein 7,50 DA/M²/Jour
- marchandise sous abri 10,20 DA/M²/Jour
- marchandise sous hangar 11,70 DA/M²/Jour

Pour les marchandises destinées à l'exportation et séjournant dans les ports, la redevance de dépôt est perçue sur la base des taux suivants : **(L.F. 1998)**

➤ **marchandise d'origine algérienne**

- du 1er au 10^{ème} jour exonération
- du 11^{ème} au 15^{ème} jour :
 - marchandise sur terre-plein 2,30 DA/M²/Jour
 - marchandise sous abri 3,10 DA/M²/Jour
 - marchandise sous hangar 3,55 DA/M²/Jour

➤ **autres marchandises**

- du 1er au 5^{ème} jour exonération
- du 6^{ème} au 15^{ème} jour
 - marchandise sur terreplein 3,50 DA/M²/Jour
 - marchandise sous abri 4,75 DA/M²/Jour
 - marchandise sous hangar 5,45 DA/M²/Jour

c) Au-delà du 15ème jour, il est fait application des majorations sur les taux ci-dessus pour séjour prolongé calculés comme suit:

▪ **A l'import (L.F. 1997)**

- du 16ème au 25ème jour : majoration de 100%
- du 26ème au 35ème jour : majoration de 250%
- Au-delà du 35ème jour : majoration de 300% (**taux à appliquer avec effet rétroactif à compter du 4ème jour**)

▪ **A l'export (L.F. 1997)**

- du 16ème au 25ème jour : majoration de 50%
- du 26ème au 35ème jour : majoration de 100%
- Au-delà du 35ème jour : majoration de 150% (**taux à appliquer avec effet rétroactif à compter du 11ème jour**)

5. Péage voie ferrée

La redevance d'utilisation du réseau ferroviaire portuaire est fixée à 6,24 DA/ML/AN (L.F. 1996)

3. REDEVANCES D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC PORTUAIRE

Les redevances d'occupation du domaine public portuaire sont calculées sur la base des tarifs suivants :

- Terre-plein :	30,10 DA/m ² /Trimestre
- Terrasse :	13,20 DA/m ² /Trimestre
- Surface sous auvent:	30,10 DA/m ² /Trimestre
- Hangar:	72,60 DA/m ² /Trimestre
- Local à usage commercial:	300,10 DA/m ² /Trimestre
- Voûte :	55,00 DA/m ² /Trimestre
- Case de pêcheur:	36,70 DA/m ² /Trimestre
- Plan d'eau:	27,50 DA/m ² /Trimestre

Les associations sportives, culturelles et de protection de l'environnement dont l'activité est liée à la mer et qui sont implantées au niveau des enceintes portuaires bénéficient d'une réduction de 75% sur les tarifs indiqués ci-dessus (L.F. 2000)

Sont exonérées des redevances locatives, les administrations et services publics de l'Etat dont l'activité est liée à l'exploitation portuaire.

Annexe 03 : convention d'affrètement

Convention d'affrètement au voyage

Article 1/La convention d'affrètement conclue obligatoirement dans un bureau d'affrètement doit énoncer:

1° Les noms, qualités et domiciles de l'expéditeur, du transporteur, du courtier de fret, s'il y a lieu, qui a servi d'intermédiaire, et l'indication du bureau d'affrètement où la convention a été conclue et la date de cette convention ;

2° Le nom ou la devise, les lettres et le numéro d'immatriculation du bateau ainsi que le nom du propriétaire du bateau, si ce propriétaire n'est pas le transporteur ;

3° Le lieu de chargement et le lieu de déchargement ;

4° Les noms et qualités du chargeur, c'est-à-dire de celui qui remet au transporteur la marchandise à transporter et du destinataire, c'est-à-dire de celui à qui doit être remis la marchandise lorsqu'elle arrive au lieu de déchargement ;

5° La nature, le poids de la marchandise à transporter, ainsi que sa valeur déclarée par l'expéditeur ;

6° Le prix du fret à la tonne ;

7° Les frais divers à la charge du transporteur ;

8° Les lieu, date et modalités de paiement du fret ;

9° Les délais de planche au chargement et au déchargement ;

10° Le mode de calcul des surestaries et s'il y a lieu, des primes par jour gagné au chargement ou au déchargement ;

11° Les dispositions relatives à l'assurance du bateau et de la marchandise ;

12° Les cas de résiliation du contrat autres que celui prévu à l'article 6 ci-dessous et, notamment, les conditions dans lesquelles le contrat pourra être résilié par l'expéditeur s'il est constaté à l'arrivée du bateau au port de chargement qu'il n'est pas en bon état de navigabilité ou qu'il est impropre au transport de la marchandise, ainsi que les conditions dans lesquelles le transporteur pourra résilier le contrat et faire procéder au déchargement et à la consignation de la marchandise dans le cas d'interruption des opérations de chargement ou de déchargement non suivie de l'achèvement de ces opérations dans le délai fixé par lettre recommandée adressée par lui au chargeur ou au destinataire ;

13° Le taux de la commission d'affrètement ;

14° Le décompte établi provisoirement d'après les éléments approximatifs connus au moment de la rédaction de la convention de toutes les sommes qui seront à payer par chacun des intéressés au transport, le tout conformément aux indications contenues dans les articles suivants.

La convention d'affrètement doit être rédigée conformément au type annexé au présent arrêté [*conditions de forme*]. Elle est dressée en deux exemplaires sur timbre.

Il en est établi une copie sur papier libre pour le bureau d'affrètement.

Article 2/L'expéditeur peut se réserver de désigner, au cours du transport et moyennant un préavis suffisant, un autre destinataire que celui prévu à la convention.

Dans des conditions pécuniaires qui doivent être spécifiées par la convention, il peut également se réserver de remplacer le lieu de déchargement prévu par un autre situé à l'intérieur d'une zone géographique dont la convention fixe les limites [*contenu - clauses*].

Article 4/ Le prix du transport comprend le fret et, le cas échéant, les majorations et taxes complémentaires ou accessoires. Il s'obtient en multipliant le fret à la tonne augmenté des majorations et taxes complémentaires ou accessoires à la tonne, définis par le recueil des dispositions tarifaires et les barèmes de fret, par un tonnage déterminé comme suit :

Toutefois, en cas de déchargement incomplet, le tonnage à prendre en compte ne peut en aucun cas être inférieur au plus petit des deux tonnages suivants :

1° Le tonnage minimum fixé par le recueil des dispositions tarifaires, pour la catégorie de marchandises considérée, à l'enfoncement autorisé sur l'itinéraire retenu par le calcul de la distance tarifaire ;

2° Le tonnage maximum possible du bateau, comble compris le cas échéant, pour la marchandise transportée et pour l'enfoncement autorisé sur l'itinéraire retenu pour le calcul de la distance tarifaire.

Les majorations et taxes complémentaires ou accessoires s'ajoutant, s'il y a lieu, au fret sont les suivantes :

Majorations pour sujétions spéciales de transport dues à la nature de certaines marchandises.

Majoration ou réductions pour modifications des délais de chargement et de déchargement.

Taxe complémentaire pour les transports en provenance ou à destination des bassins de certains ports maritimes.

Indemnité d'escale.

Indemnité de bâchage.

Indemnité de comptage des colis.

Péages spéciaux pour travaux de modernisation des voies ou pour circulation sur certaines voies.

Le prix des transports effectués à un enfoncement inférieur à un mètre est fixé par les parties.

Pour l'application des dispositions tarifaires, les jours non ouvrables sont les dimanches et les jours de fêtes légales.

Des tolérances en matière de déchet de route peuvent faire, s'il y a lieu, l'objet de stipulations particulières dans la convention d'affrètement, mais, dans tous les cas, pour les charbons agglomérés embarqués chauds, la tolérance ne pourra dépasser 2 p. 100 et, pour les charbons lavés.

Le fret est entièrement dû à partir du moment où le marinier a fait constater l'arrivée de son bateau au quai de déchargement ou du lieu de garage le plus proche.

Il ne pourra être retenu sur ces avances ni intérêts, ni escompte, ni commission d'aucune sorte.

Article 5/Toute convention d'affrètement comporte obligatoirement des délais de planche au chargement et au déchargement dont le total est de quatre jours ouvrables se répartissant en principe par moitié entre le chargement et le déchargement. Les délais de planche sont portés à six jours au total lorsque le poids de la cargaison est égal ou supérieur à 500 tonnes ; ils se répartissent entre le chargement et le déchargement ainsi qu'il est prévu ci-dessus.

Le temps gagné dans les opérations de chargement, calculé en demi-journée, augmentera d'autant le délai de déchargement pour les transports effectués avec des délais de planche égaux ou inférieurs à quatre jours ouvrables.

Le délai de planche commence à zéro heure le lendemain de l'arrivée du bateau au premier point de chargement ou au premier point de déchargement. Toutefois, si les opérations de chargement ou de déchargement commencent avant midi le jour d'arrivée du bateau, le délai de planche court à partir de midi le jour même de cette arrivée. Le délai pour les autres points de chargement ou de déchargement est compté à partir de la première heure qui suit celle de l'arrivée du bateau.

Article 6/Passé le délai accordé soit pour le chargement, soit pour le déchargement, il est payé au transporteur des surestaries calculées par jour de calendrier, avec fractionnement par demi-journée.

Pour les bateaux d'un port en lourd inférieur ou égal à 499 tonnes, le directeur de Voies navigables de France peut prescrire temporairement, à certaines époques de l'année, sur l'ensemble ou sur une partie seulement des voies navigables, l'application de deux périodes de surestaries.

La durée de la première période est fixée uniformément à trois jours de calendrier quel que soit le délai de planche.

La durée de la deuxième période, qui commence dès la fin de la première période, est illimitée. Les taux majorés de surestaries applicables pendant cette deuxième période ne s'appliquent pas aux transports dont la convention d'affrètement a été visée antérieurement à la date de mise en application des deux périodes de surestaries.

Pour les bateaux d'un port en lourd égal ou supérieur à 500 tonnes, les surestaries ne comportent qu'une période, laquelle est illimitée.

Les taux des surestaries sont fixés dans le recueil des dispositions tarifaires.

Les surestaries sont dues de plein droit, sans qu'il soit besoin de mise en demeure, même en cas de force majeure naissant après l'expiration des délais de planche. Elles sont payées, sous la garantie de l'expéditeur, au départ par le chargeur, à l'arrivée par le destinataire.

Les surestaries dues pour retard au chargement sont exigibles avant le départ du bateau.

Les surestaries dues pour retard au déchargement sont exigibles dès la fin du déchargement.

Si, à l'expiration d'un délai de six jours lorsque le poids de la cargaison est inférieur à 500 tonnes et de neuf jours dans les autres cas, le chargement n'est pas commencé, le transporteur peut résilier la convention par simple lettre recommandée. Dans les mêmes conditions, le directeur de Voies navigables de France peut, dans l'intérêt de l'exploitation des voies navigables, interdire le transport et prescrire une nouvelle mise en tour du bateau.

A l'expiration d'un délai de dix jours lorsque le poids de la cargaison est inférieur à 500 tonnes ou de neuf jours dans les autres cas, le transporteur peut, après avoir mis le destinataire en demeure, faire ordonner, dans les

conditions déterminées par l'article 106 du code de commerce, le déchargement de la marchandise dans un entrepôt public au frais du destinataire.

Aux surestaries s'ajoutent, s'il y a lieu, les droits de stationnement anormal acquittés par le transporteur pour la période suivant les délais de planche.

Article 7 /Si le chargement ou le déchargement est effectué dans un laps de temps moindre que les délais de planche, il pourra être stipulé que le transporteur remboursera à l'expéditeur une prime par jour gagné.

La délivrance de la lettre de voiture ou du connaissance conditionne le point de départ du délai de parcours, la mention relative aux jour et heure de la remise entre les mains du transporteur de ladite lettre de voiture devant figurer sur ce document au-dessus de la signature des parties contractantes (chargeur et transporteur).

Article 9/La convention d'affrètement au voyage est présentée par le transporteur dans le bureau d'affrètement de la circonscription du point de chargement pour y recevoir le jour même de sa signature le visa prescrit par l'article 26 de la loi du 22 mars 1941 (Nota). Le bureau vérifie la concordance de la convention précitée et du texte type et la conformité aux règlements en vigueur. Il appose un timbre humide qui indique la date et le numéro d'ordre de ce visa. Il appose le même timbre sur la copie sur papier libre qui doit lui être remise.

Article 10/Si la convention au voyage fait l'objet d'un avenant, celui-ci est soumis par le transporteur dans les quarante-huit heures de sa signature [*délai*] au bureau d'affrètement qui a délivré le visa, dans les mêmes conditions et aux mêmes effets que la convention initiale à laquelle l'avenant est annexé.

Article 11/La convention d'affrètement au voyage, ou la lettre de voiture, devra être présentée à toute réquisition des agents de la navigation [*contrôle*].

Surestaries.

Article 6/Passé le délai accordé soit pour le chargement, soit pour le déchargement, il est payé au transporteur des surestaries calculées par jour de calendrier, avec fractionnement par demi-journée.

Les taux des surestaries sont fixés dans le recueil des dispositions tarifaires.

Les surestaries sont dues de plein droit, sans qu'il soit besoin de mise en demeure, même en cas de force majeure naissant après l'expiration des délais de planche. Elles sont payées, sous la garantie de l'expéditeur, au départ par le chargeur, à l'arrivée par le destinataire.

Les surestaries dues pour retard au chargement sont exigibles avant le départ du bateau.

Les surestaries dues pour retard au déchargement sont exigibles dès la fin du déchargement.

Aux surestaries s'ajoutent, s'il y a lieu, les droits de stationnement anormal acquittés par le transporteur pour la période suivant les délais de planche.

Article 7 / Si le chargement ou le déchargement est effectué dans un laps de temps moindre que les délais de planche, il pourra être stipulé que le transporteur remboursera à l'expéditeur une prime par jour gagné.

La prime ne peut en aucun cas être due, soit au chargement, soit au déchargement, pour un nombre de jours supérieur à la moitié du délai de planche et son taux ne peut en aucun cas dépasser la moitié du taux applicable à la première période de surestaries.

Article 7 bis/Sauf dispositions contraires convenues entre les parties, les transports à effectuer entre ports français par voie de navigation intérieure, affrétés en bourse d'affrètement, ne devront pas être réalisés dans des délais supérieurs aux temps de parcours maxima définis au recueil des dispositions tarifaires annexé à l'arrêté interministériel n° 24-841 du 2 juillet 1964 modifié fixant les tarifs applicables aux transports par navigation intérieure.

Le délai de parcours commence :

- Le jour même de la délivrance de la lettre de voiture ou du connaissance, à 12 heures lorsque ce document est remis au transporteur avant 12 heures ;

- Le lendemain de la délivrance de la lettre de voiture ou du connaissance, à zéro heure lorsque ce document est remis au transporteur entre 12 heures et 24 heures.

Aucune indemnité de pénalité ne sera due si le transporteur est en mesure d'apporter la preuve que l'événement qui s'est opposé à l'exécution de son obligation constitue un cas de force majeure ou un cas exonératoire convenu par les parties.

Article 8/ La commission d'affrètement due au courtier de fret ne peut dépasser 5 % du montant du fret pour les transports intérieurs et 7,5 % pour les transports à l'exportation.

Le montant des surestaries et des primes diverses n'entre pas en ligne de compte dans le calcul de cette commission.

Annexe N° 04: photos et figures

Connaissance

[illegible][illegible][illegible]

Les régions de l'Algérie en fonction de l'hinterland

