

ECOLE DES HAUTES ETUDES COMMERCIALES ALGER



**Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme
de Master en sciences commerciales**

Option : Supply Chain Management & Distribution

THEME :

**Le rôle des zones extra-portuaires
dans la chaîne logistique et leurs
impacts sur le port maritime
Etude de cas : SNTR ACGS**

Etude de cas : SNTR ACGS

Présenté par :

M. BOUMAIZA Abderrahim

Encadré par :

Mme. MESSAOUDI Naima

**Maître de conférences à HEC
Alger**

**7^{ème} Promotion
Septembre 2020**

Dédicace

C'est avec profonde gratitude et sincères mots, que je dédie ce modeste travail de fin de cycle à mes très chers parents, qui ont sacrifié leur vie pour ma réussite et mon éclairé le chemin par leurs conseils judicieux, mon père qui m'a quitté que dieu l'accueillir dans son vaste paradis et ma mère que dieu la garde.

Je dédie aussi ce travail à mon frère et à toute la famille. Sans oublier tous mes amis et toutes les personnes qui m'ont aidée de près ou de loin

Remerciements

Au terme de ce travail, nous tenons à remercier ALLAH le Créateur de l'univers, le tout puissant pour sa bénédiction et de nous avoir donné le courage, la volonté et la patience pour achever ce modeste travail

Je tiens aussi à adresser mes remerciements à ma famille, et plus précisément à mes chers Parents.

J'ai l'honneur et le plaisir de présenter ma profonde gratitude et mes sincères remerciements aux staffs enseignants de l'école EHEC qui nous ont transmis leurs connaissances durant notre parcours universitaire et aux membres de jury qui ont pris la peine de corriger notre travail.

Je m'adresse également mes chaleureux remerciements à notre cher encadreur Mme MESSAOUDI qui m'a aidés et aussi pour ses recommandations nécessaires pour mener à bien mon travail, ainsi que tout le personnel de la zone logistique de SNTR ACGS qui ont donnés de leurs temps pour m'offrir une bonne connaissance de la manière de déroulement de travail et en particulier Le directeur Mr. T.N, le responsable de l'ESD Mr E.M et le responsable du PAV Mr L.Y, sans oublié le personnel de L'EPAN.

Finalement, je m'exprime mes vifs et sincères remerciements à mes amis et toute personne ayant participé de près ou de loin au bon déroulement de ce stage et à la réalisation de ce modeste travail.

Liste des tableaux :

N°	Titre	Page
Tableau 1-1	Liste des plus grands ports de commerce selon le trafic de conteneurs	21
Tableau 1-2	Taille, Volume et Équivalent EVP des principaux modèles de conteneur	28
Tableau 1-3	Les plus grandes compagnies de transport de conteneur	29
Tableau 3-1	Chiffre d'affaire de SNTR ACGS	67
Tableau 3-2	Trafic de conteneurs de l'EPAN durant l'exercice 2019	69
Tableau 3-3	Trafic de conteneurs dans l'ESD	69
Tableau 3-4	Trafic de conteneurs dans le PAV	70
Tableau 3-5	Trafic de conteneurs dans le PAV	70
Tableau 3-6	Trafic des TC total au niveau de la zone SNTR ACGS	70

Liste des figures :

N°	Titre	Page
Figure 1-1	Les acteurs de transport international.	16
Figure 1-2	Répartition des frais selon l'incoterm retenu	18
Figure 2-1	Hiérarchie et dynamique des ports du Maghreb	38
Figure 3-1	Organigramme de SNTR ACGS	60
Figure 3-2	Plan de la zone extra-portuaire SNTR ACGS	61
Figure 3-3	La part des TC vides de SNTR ACGS par rapport au port d'Annaba	70
Figure 3-4	La participation de la zone SNTR dans le trafic des TC dans le port d'Annaba	71

Liste des Abréviations

ACGS : Algerian Container Global Services

CA : Chiffre d'Affaires

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

DRH : Direction des ressources humaines

DG : Direction Générale

EPAN : Entreprise Portuaire de Annaba

EPA : Entreprise Portuaire d'Alger

EPB : Entreprise Portuaire de Bejaia

ESD : Entrepôt Sous Douane

EVP : Equivalent Vingt Pieds

ONIL : Office National Interprofessionnel du Lait et produits laitiers

OT : Ordre de transfert

PAV : Parc à Vide

PSDA : Port Sec De Annaba

SC : Supply Chain

SCM : Supply chain Management

SNTR : Société Nationale de Transport Routier de marchandises

TC : Transport Container (Conteneur)

ZLEP : Zone Logistique Extra-Portuaire

SOMMAIRE

Introduction générale.....	1
<u>CHAPITRE 1</u> : Généralités sur la logistique et la logistique maritime.....	6
SECTION 1 : Notions de la logistique et la SC.....	8
SECTION 2 : La logistique maritime et ses facteurs.....	19
SECTION 3 : La conteneurisation et ses défis.....	25
<u>CHAPITRE 2</u> : La logistique maritime en Algérie, les ports secs : leur fonction et leur objectif.....	34
SECTION 1 : le commerce extérieur en Algérie et les principaux ports de commerce.....	36
SECTION 2 : Les contraintes des ports de commerce Algériens et leur stratégie de développement sur le futur.....	43
SECTION 3 : les zones extra-portuaires.....	47
<u>CHAPITRE 3</u> : Etude de cas : Les impacts de la zone extra-portuaire SNTR ACGS Annaba sur le port maritime et le commerce extérieur en général.....	53
SECTION 1 : Présentation de l'organisme d'accueil.....	54
SECTION 2 : Analyse des activités de la zone extra-portuaire de SNTR ACGS.....	64
SECTION 3 : Rôle de la zone EP SNTR ACGS et ses différents impacts.....	72
Conclusion générale.....	77

INTRODUCTION GENERALE

Introduction générale :

Le transport maritime, par ses possibilités de massification du transport de marchandises, a facilité la croissance des échanges dans le monde, devenant un acteur incontournable de la mondialisation. C'est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement de marchandises en grande masse sur de longues distances, aussi pour des petits lots sur de courtes distances. Le transport maritime est ainsi le mode le plus important pour le transport de marchandises, d'après la CNUCED¹, près de 90 % du commerce mondial en volume et plus de 70 % de sa valeur transitent par la mer et les ports. Les pourcentages sont encore plus élevés pour la plupart des pays en développement.

Ces dernières années, les services de transport maritime ont connu une forte expansion grâce à la mondialisation. De nombreuses mesures visant à restreindre la fourniture de ces services ont expiré ou ont cessé d'être appliquées. Cependant au rang des difficultés auxquelles le secteur est confronté, nous pouvons citer le marasme économique mondial de ces dernières années, les coûts et la sécurité énergétique ainsi que la question connexe de l'empreinte écologique des transports.

En terme de trafic des conteneurs, Alphaliner recense plus de 6134 navires porte-conteneurs actifs, 289M tonnes de marchandises conteneurisé transporté et un trafic global de 23M EVP,

A l'ère de la mondialisation, une série de changements, marqués notamment par la spécialisation en termes de trafic, sont récemment apparus dans le transport maritime. De plus, la libéralisation des activités portuaires a conduit à la concentration des opérateurs et à la croissance du trafic de conteneurs. Pour cela, une gestion optimale des flux physiques et d'informations est actuellement essentielle pour une maîtrise parfaite de la chaîne portuaire. Dès lors, les acteurs portuaires sont désormais tenus d'adopter une organisation adéquate du système portuaire et un recours à une gestion logistique intégrée des opérations portuaires. Cette démarche suppose le déploiement de la logistique en tant que concept de management

Les terminaux portuaires de conteneurs constituent un maillon important et connue de plusieurs chaînes de transport intermodal. La croissance rapide des volumes de conteneurs

¹ CNUCED est un organe subsidiaire de l'Assemblée générale des Nations unies créé en 1964, qui vise à intégrer les pays en développement dans l'économie mondiale de façon à favoriser leur essor.

manutentionnés dans ces terminaux a pour conséquence d'entraîner une congestion de ceux-ci, par fait le même, une perturbation des réseaux d'approvisionnements de plusieurs entreprises

Parmi les leviers de la compétitivité dans le contexte portuaire est l'intégration avec les autres modes de transport, cette intégration nécessite des infrastructures adéquates pour atteindre l'efficacité de services offerts (couts, délais, qualité).

Le facteur qui a poussé à la création des zones logistiques est l'exiguïté des espaces dans l'enceinte portuaire, ce qui explique justement l'extension des surfaces d'entreposage à l'extérieur.

D'un point de vue général, l'Algérie accuse un important retard dans les ports polyfonctionnels. Le pays est en effet confronté à des infrastructures vétustes et à un investissement moderne retardé, longtemps limité à des ports considérés comme des ports de la première génération.

Aujourd'hui, la globalisation et l'internationalisation de la compétition obligent la majorité des pays économiquement ambitieux (et l'Algérie souhaite en faire partie) à se recentrer sur la création de la valeur portuaire proprement dite, tout en rationalisant l'exploitation technique et managériale des ports et de leur environnement. Ceci rend la logistique portuaire indispensable, la plaçant en première ligne des défis maritimes. C'est à ce niveau que se situe, à notre sens, le grand challenge de l'Algérie.

En effet, le besoin d'anticiper l'augmentation des capacités de réception des navires et marchandises aux ports était une mesure utile, dont aujourd'hui on constate la pleine cohérence et la nécessité de recourir aux solutions d'entreposage hors port.

Et pour remédier au problème de congestion au niveau des ports, une congestion qui selon l'association européenne de la logistique et des transports se compose en deux type : premièrement, la congestion occasionnelle, qui se produit pour des raisons imprévisibles dans laquelle ont subi une perturbation à cause des infrastructures, deuxièmement, la congestion structurelle, qui est de nature constante due à des infrastructures mal adaptées, insuffisantes pour le niveau de trafic aux sein de l'environnement où en raison d'un déficit technique. Les procédures administratives où les problèmes de manutention (douanes, procédures de sécurité...) peuvent aussi être des causes de congestion. Il est très difficile de lutter contre la congestion occasionnelle, car elle ne peut être traitée que quand elle se produit. En revanche,

on peut agir sur la congestion structurelle et concentrer les efforts de telle sorte à résoudre le problème de fluidité au niveau des ports.

Afin de remédier à ce problème l'Etat algérien et dans le but de développer le transport maritime et le rendre plus fluide, a entamé des projets dans ce sens, notamment la création de plateformes extra-portuaires (ports secs et entrepôts sous-douane).

C'est dans cette perspective d'amélioration des services logistiques que le groupe Logitrans avec sa filiale SNTR ACGS compte, dans le cadre de la recherche des solutions en vue d'améliorer la fluidité du commerce extérieur, développer des plateformes logistiques extra-portuaires dans plusieurs wilayas, tel que Alger, Oran, Mostaganem, Skikda et Annaba. En outre, toujours dans la perspective de développer l'efficacité logistique et forte de l'expérience acquise, les zones logistiques extra-portuaires offrent de nombreux services logistiques permettant au développement des capacités des infrastructures portuaires et à l'organisation de flux de marchandises conteneurisé.

Ces zones représentent une source indispensable à la création de la valeur ajoutée pour les ports maritime et à l'amélioration de la performance logistique

Tout au long de notre travail, nous allons traiter ces zones extra-portuaires en essayant d'apporter une réponse à la question suivante : « quel est le rôle des zones extra-portuaires dans la logistique maritime ? » Nous avons choisi ce thème pour faire ressortir l'importance des ports secs et la nécessité de se tourner vers cette solution afin de remédier aux problèmes de congestion des ports maritimes.

C'est dans cette optique que nous avons posé la problématique suivante pour le présent travail : **Quelle est la fonction principale des entrepôts sous-douane ? Et quel est leur rôle pour les ports maritimes et les opérateurs économiques ? Peut les zones extra-portuaire absorber la charge énorme sur les terminaux maritimes en termes de conteneurisation ?**

De cette problématique découle les interrogations suivantes auxquelles nous tenterons de répondre tout au long de ce travail :

Q1 : pour quelle raison les autorités ont décidé la création des zones extra-portuaires ?

Q2 : quelles sont les différents impacts des zones extra-portuaire sur les terminaux maritime ?

Q3 : De quoi sert le rôle de ces zones dans la logistique maritime ?

Et pour répondre à cette problématique, nous avons formulé les 3 hypothèses suivantes :

H1 : La fonction des zones extra-portuaires est le dédouanement de marchandises

H2 : Les zones extra-portuaires peuvent fluidifier le trafic des marchandises sur les terminaux maritimes et diminuer la congestion portuaire

H3 : la zone logistique extra-portuaire est une solution logistique adéquate pour résoudre les défaillances de la logistique maritime et pour dynamiser les échanges avec l'extérieur.

Pour tenter confirmer ou infirmer ces hypothèses, nous avons opté pour une méthode analytique et inductive. Cette démarche s'articule autour des outils d'investigations de collecte d'informations et de tentatives d'analyse et d'interprétation. Parmi ces outils : observations, étude de documents, analyse des données statistiques, guide d'entretien.

Notre travail s'articule sur trois chapitres. Dans un premier temps, il s'agira de présenter les notions de base de la logistique et la logistique maritime, ainsi que la conteneurisation et ses défis. Ensuite dans le 2ème chapitre nous allons présenter le transport maritime en Algérie, l'état des ports de commerce Algérien et leur capacité et leurs contraintes, ainsi que la présentation de quelques exemples des grands ports tel que : Alger, Bejaia, Annaba... etc. la dernière partie du 2ème chapitre sera réservée pour les zones logistiques extra-portuaires, des concepts de base sur ces zones, leur fonction et l'objectif de création de ces zones logistiques. Enfin, le 3ème chapitre consiste à analyser le cas concret, ce chapitre est réalisé à partir des données récoltées auprès de l'organisme d'accueil de la SNTR ACGS et le port d'Annaba. Dans ce chapitre on va mettre la lumière sur le rôle primordial de la zone extra-portuaire « SNTR ACGS Annaba », ainsi que ses différents impacts sur le port maritime et sur les opérateurs, et ça après la présentation de l'entreprise et sa société mère.

CHAPITRE 01 :
Généralité sur la logistique et la logistique maritime

CHAPITRE 01 : Généralité sur la logistique et la logistique maritime

Introduction :

Le concept logistique a été existé y a fort longtemps, elle est considérée comme une principale préoccupation des entreprises, elle prend de plus en plus une importance stratégique comme la planification, l'organisation, le contrôle et la gestion du matériel et des flux de production et des services avec le flux d'information associé. La logistique est une fonction critique de l'entreprise, elle représente 60% à 90% des coûts d'une entreprise industrielle. (Supply chain Council)

Elle est désormais fondue dans le concept de la supply chain management où les logisticiens ne peuvent s'en passer ou ignorer, on peut dire qu'il est parfois rattaché à la logistique. Son objectif est d'optimiser et de piloter l'ensemble des processus qui facilite la circulation de la gestion des flux matière, financière et informationnelle de toute la chain logistique depuis le fournisseur du fournisseur jusqu'au client du client, la supply chain elle permet de garantir l'organisation de toutes les activités de l'entreprise.

La logistique maritime est aujourd'hui une composante clef de la compétitivité des entreprises mondiales.

Le transport maritime international des marchandises a beaucoup évolué dans le monde actuel. En outre, il est le mode de transport le plus adapté pour le transport de frets. Car il est le moins couteux et reste le plus utilisé pour le transport des produits très difficile, lourds à acheminer et volumineux malgré sa lenteur

Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, ...etc.)

Dans ce chapitre nous allons voir les concepts de la logistique et la supply chain, par la suite nous allons essayer de mettre la lumière sur la logistique maritime et ses différents acteurs, ainsi que les différentes notions de la conteneurisation.

SECTION 01 : Notion de la logistique et la SC

1.1- Historique :

Le mot logistique a vu sa définition évoluer, depuis sa création en 1836. Jusqu'au début des années 1900, il était surtout utilisé dans le domaine militaire. L'Américain Marketing Association² proposa en 1935, dans Marketing Vocabulary, l'une des premières définitions de la logistique : « La logistique regroupe les différentes activités réalisées par une entreprise, compris les activités de services, durant le transfert d'un produit du site production jusqu'au site de consommation ».

Le National Council of Physical Distribution Management (NCPDM), qui deviendra en 1985 le Council of Logistics Management (CLM) puis, en 2004 le Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP)³. Proposa une définition plus large incluant les approvisionnements et le transport : « Le processus de planification, d'exécution et de contrôle des procédures de transport et de stockage des biens (et des services) efficace et efficient, et des informations associées, du point d'origine au point de consommation dans le but de répondre aux besoins du client ».

Quelques organisations ont cherché à normaliser la définition de la logistique. Le Council économique et social des Nations unies proposa de définir la logistique comme le « processus de conception et de gestion de la chaîne d'approvisionnement dans le sens le plus large. Cette chaîne peut comprendre la fourniture de matières premières nécessaire à la fabrication, en passant par la gestion des matériaux sur le lieu de fabrication, la livraison aux entrepôts et aux centres de distribution, le tri, la manutention et la distribution finale au lieu de consommation ».

Certain définition présente la logistique comme un ensemble d'activités dont le périmètre varie d'une définition à l'autre. D'autres présentent la logistique comme une méthode de gestion. En l'absence d'une définition partagée, le terme « logistique » prête souvent à confusion.⁴

² L'American Marketing Association est une association professionnelle américaine de professionnels du marketing et du marketing management. Fondée en 1937

³ (CSCMP) est la principale association mondiale de professionnels de la gestion de la chaîne d'approvisionnement. Fondée en 1963

⁴ LE MOIGNE, (Rémy) : *SUPPLY CHAIN MANAGEMENT (Achat, Production, Logistique, Transport, Vente)*, édition DUNOD, 2^{ème} édition, Paris, 2017, P.10.

1.2- Définition :

La logistique est l'activité économique d'une organisation, dans le but d'établir des plans, de mettre en œuvre et de contrôler un flux efficace de matières premières, produits semi-finis et produits finis, de leur point d'origine au point de consommation. Ces activités peuvent inclure le type de service offert aux clients, la prévision de la demande, les communications liées à la distribution, le contrôle des stocks, la manutention des matériaux, le traitement des commandes, le service après-vente et des pièces détachées, les achats, l'emballage, le traitement des marchandises retournées, la négociation ou la réutilisation d'éléments récupérables ou mis au rebut, l'organisation des transports ainsi que le transport effectif des marchandises, ainsi que l'entreposage et le stockage.

1.3-Les différents types de logistiques :

La logistique recouvre toujours des fonctions de transport, stockage et manutention et, dans les entreprises de production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commerciale et la distribution. On cite souvent la définition d'origine militaire : « La logistique consiste à apporter ce qu'il faut, là où il faut et quand il faut. » On peut cependant distinguer plusieurs logistiques différentes par leur objet et leurs méthodes⁵ :

1.3.1 -Une logistique d'approvisionnement : qui permet d'amener dans les usines les produits de base, composants et sous-ensembles nécessaires à la production.

1.3.2 -Une logistique d'approvisionnement générale : qui permet d'apporter à des entreprises de service ou des administrations les produits divers dont elles ont besoin pour leur activité (fournitures de bureau par exemple) ;

1.3.3-Une logistique de production : qui consiste à apporter au pied des lignes de production les matériaux et composants nécessaires à la production et à planifier la production, cette logistique tend à absorber la gestion de production tout entière.

1.3.4-Une logistique de distribution : celle des distributeurs, qui consiste à apporter au consommateur final, soit dans les grandes surfaces commerciales, soit chez lui en VAD par exemple, les produits dont il a besoin.

1.3.5 -Une logistique militaire : qui vise à transporter sur un théâtre d'opération les forces et tout ce qui est nécessaire à leur mise en œuvre opérationnelle et leur soutien.

⁵ PIMOR, (Yves) et FENDER Michel : *Logistique (Production, Distribution, Soutien)*, édition L'USINE NOUVELLE, 5^{ème} édition, Paris 2008, P4

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

1.3.7 -Une activité dite de service après-vente : assez proche de la logistique de soutien avec cette différence qu'elle est exercée dans un cadre marchand par celui qui a vendu un bien on utilise assez souvent l'expression « management de services », pour désigner le pilotage de cette activité, on notera cependant que cette forme de logistique de soutien tend de plus en plus souvent à être exercée par des spécialistes du soutien différents du fabricant et de l'utilisateur et dits Third Party Maintenance.

1.3.8 -Une reverse logistique : parfois traduites en français par « logistique à l'envers », « rétro-logistique » ou encore « logistique des retours », qui consiste à reprendre des produits dont le client ne veut pas ou qu'il veut faire réparer, ou encore à traiter des déchets industriels, emballages, produits inutilisables depuis les épaves de voiture jusqu'aux toners d'imprimantes.

Une distinction commode est celle que l'on fait souvent entre les logistiques de flux, production et distribution d'une part, et les logistiques de soutien d'autre part. Ces deux catégories de logistique ont en effet des caractéristiques assez différentes, les premières étant plus liées aux techniques de gestion de la production et aux techniques de marketing et de ventes, les deuxièmes étant plus liées à des méthodes de maintenance et de gestion de rechanges, particulièrement développées dans le domaine militaire ou dans celui de la maintenance des équipements techniques.

1.4-Finalité de la logistique :

Les finalités de la logistique peuvent s'énoncer sous trois aspects : à court terme, à moyen terme et à long terme.⁶

1.4.1- À court terme :

Il s'agit d'optimiser les flux physiques, de l'amont à l'aval, ce qui implique :

- l'exploitation des prévisions commerciales à très court terme et des carnets de commande ;
- la définition des programmes d'approvisionnement et de production ;

⁶ J. C. BECOUR et H. Bouquin, L'audit opérationnel, efficacité, efficience et sécurité, Éditions ECONOMICA, Paris, 1996, (collec. Gestion). P34

- la programmation des livraisons ;
- la régulation de l'après-vente et la distribution des pièces de rechange ;
- la continuité de l'exploitation par la mise en place d'un plan de maintenance.

1.4.2- À moyen terme :

À l'horizon des plans d'action et des budgets, la logistique vise à :

- définir les actions qui permettent de contrôler les coûts logistiques des services que l'entreprise a choisi de développer (exemple: si l'entreprise décide de mettre en place un processus de production fonctionnant selon le principe de la différenciation retardée, la logistique est censée appréhender et optimiser tous les paramètres de production et de stockage intervenant dans ce type d'organisation);
- conseiller les dirigeants pour leur permettre de choisir les opérations que l'entreprise doit assurer en propre et celles qu'elle a intérêt à sous-traiter (exemple : qui doit assurer le service après-vente auprès des clients ? Faire nous-mêmes ou sous-traiter ?) ;
- contribuer fortement à l'optimisation du coût de l'investissement ou du fonds de roulement de l'entreprise.

1.4.3- À long terme :

Dans une perspective de long terme, la finalité de la logistique est :

- d'aider l'organisation à maîtriser la complexité, l'incertitude et les délais résultant de la multiplication des couples produits-marchés ;
- d'actualiser en permanence la connaissance de l'impact que les aspects logistiques ont sur les coûts d'exploitation des clients et de l'organisation ;
- de proposer - le cas échéant - à l'organisation un avantage concurrentiel en offrant à ses clients un service logistique optimal au coût le plus adapté et acceptable.

1.5- La chaîne logistique (supply chain) et ses différents activités et facteurs :

1.5.1- Le concept de supply chain : C'est un concept relativement récent – une quinzaine d'années – même si les militaires utilisent la même expression depuis beaucoup plus longtemps. Il décrit des activités et les fonctions de management de ces activités. On pourrait le traduire par « chaîne d'approvisionnement », mais le mot « approvisionnement » ne permettrait pas d'exprimer le sens que l'on veut donner à supply chain et il est préférable d'utiliser l'expression américaine pour décrire ce concept nouveau. On a vu qu'aux États-Unis, ce concept positionne des enseignements que l'on regroupe plus volontiers en France

sous le terme de « logistique ». Mais c'est aussi un « concept moteur » en ce sens qu'il véhicule une certaine conception de l'organisation et du management des entreprises et qu'à cet égard il est loin d'être neutre. Ceux qui l'utilisent cherchent à promouvoir, soit la vente d'outils tels des progiciels, soit la vente de conseils pour accéder à certaines formes de management, soit une certaine dimension du management dans leur propre entreprise, ou parfois même une certaine conception de l'économie qui mérite réflexion.

On définit assez souvent la supply chain comme « la suite des étapes de production et distribution d'un produit depuis les fournisseurs des fournisseurs du producteur jusqu'aux clients de ses clients » (définition du Supply Chain Council).

1.5.2- Définition :

Une supply chain est un réseau d'organisation (fournisseurs, usines, distributeurs, clients, prestataires logistiques...) qui participent à la fabrication, la livraison et la vente d'un produit à un client. Ces organisations échangent entre elles les produits, des informations et de l'argent.⁷

Le terme supply chain est le plus souvent traduit en français par chaîne logistique. Les termes chaîne logistique étendue et chaîne d'approvisionnement sont également parfois utilisés. La délégation générale à la langue française a publié au journal officiel du 14 mai 2005 la définition suivante de la chaîne logistique : « Ensemble des processus nécessaire pour fournir des produits ou des services ». Une chaîne logistique est souvent représentée comme une chaîne reliant le fournisseur du fournisseur au client du client.

1.5.3- Activités de la SC :

-Les achats :

Le processus achat convient de participer à la définition des fournitures et d'assurer la détermination de la stratégie de l'entreprise dans le marché fournisseur, la préparation, la négociation, la conclusion et la gestion des contrats d'achat, commandes et marché, la surveillance du bon déroulement des contrats et le règlement de litiges

⁷ LE MOINGNE (Rémy) : Op.cit., P.10.

Le processus achat constitue souvent le plus important levier de création de valeur d'une entreprise. La part des achats dans le chiffre d'affaire d'une entreprise représente 38% dans le secteur de la santé, 60% dans celui de l'équipement, 80% dans l'industrie automobile et jusqu'à 83% dans le secteur de la distribution et de l'informatique.

Une stratégie achat définit, par catégorie d'achat, les leviers à mettre en œuvre pour supporter au mieux la stratégie de l'entreprise : concentration des volumes, évaluation du meilleur prix, globalisation du sourcing, restructuration de la relation avec les fournisseurs, amélioration des processus conjoints, amélioration de la spécification des produits.

-L'approvisionnement : il convient d'assurer la programmation des besoins des livraisons et des stocks dans le cadre d'une planification générale, la gestion matérielle et administrative des livraisons et des stocks de produits achetés.

Le processus de gestion des approvisionnements se déroule en quatre étapes : création de la demande d'achat, création de la commande d'achat, réception de la marchandise, contrôle de la facture fournisseur.

La fonction approvisionnement représente souvent une charge de travail importante. Dans certains secteurs, comme celui de l'industrie, elle est cependant critique au bon fonctionnement des sites de production

De nombreuses entreprises hébergent aujourd'hui les fonctions achat et approvisionnement dans des départements distincts. Les approvisionnements sont souvent rattachés à des directions opérationnelles, permettant ainsi aux acheteurs de ne pas être cantonnés à des tâches opérationnelles et administratives.

-La production : est un processus qui transforme des ressources (une matière première, une information) et d'autres ressources en leur apportant de la valeur ajoutée, à un produit semi fini ou bien fini.

Les entreprises ne possédaient souvent qu'une seule usine qui servait un marché local. Cependant, une production centralisée ne permettait pas toujours de répondre à une demande de plus en plus globale. Pour développer leurs activités à l'international, les entreprises ont dû progressivement mettre en place un réseau de production.

La définition d'un réseau de production nécessite de définir, pour chaque usine, à la fois son rôle (spécialisée par produit ou famille de produits, par marché ou par procédé de fabrication) et sa localisation (proche des clients, proche des fournisseurs, dans les pays à bas coût de main d'œuvre).

La production est souvent réalisée en plusieurs étapes : la préparation et le traitement des composants, l'assemblage, la finition et le conditionnement des produits.

-Le stockage en entrepôt (entreposage) : Un entrepôt est un bâtiment utilisé pour le stockage des marchandises.

Une plate-forme logistique est un bâtiment utilisé pour des opérations de groupage ou de dégroupage de marchandises. Certains bâtiments sont pour partie des entrepôts, pour partie des plates-formes logistiques.

L'entrepôt est constitué de différentes zones : la zone de réception, la zone de stockage, la zone de préparation de commande et la zone d'expédition. Il utilise des moyens de stockage et des moyens de manutention.

Le processus de gestion d'un entrepôt se déroule souvent en quatre grandes étapes : la réception des marchandises, la gestion des stocks, l'expédition des marchandises et le pilotage de la performance de l'entrepôt.

-La manutention : La manutention désigne l'action de manipuler, de déplacer des marchandises ou des colis dans un lieu de production, de stockage ou de transfert tel un entrepôt, une usine, un magasin...etc.

Les moyens de manutention sont utiles pour déplacer les marchandises sur un site. Le mot transitique est parfois utilisé pour définir l'ensemble des opérations (entrée, sortie, transfert...) nécessaires au déplacement des produits sur un site, du quai de réception au quai d'expédition, à l'aide d'un système de manutention automatique. Parmi les moyens de manutention, on a : le transpalette, le chariot élévateur, le transstockeur, le chariot sans conducteur (automatic guided vehicle AGV), le convoyeur, la grue classique, le reach stacker, le chariot-cavalier...etc.

La manutention des marchandises joue un rôle essentiel dans la gestion de la chaîne logistique. Dans le transport (routier, ferroviaire, maritime, fluvial, aérien), dans le stockage et dans la production, la manutention est omniprésente.

-Le transport : Le transport de marchandises, ou fret est une activité économique assurée par les transporteurs qui utilisent des moyens de transport. Le transport de marchandises peut être assuré par différents modes de transport qui sont répartis en quatre catégories : terrestre, maritime, aérien et par installation fixes. Le transport terrestre se subdivise lui-même en transport routier, ferroviaire et fluvial.

Les marchandises transportées peuvent, avant de parvenir à destination, transiter par des nœuds de transport : ports maritimes, fluvial ou secs, aéroports ou plates-formes logistique.

Le processus de gestion de transport se déroule souvent en cinq grandes étapes : la planification du transport, la préparation des ordres de transport, l'exécution des ordres de transport, la clôture des ordres de transport et le pilotage de la performance.

-La logistique inverse : La logistique inverse est le processus d'acheminement des marchandises du point de consommation vers un point de consolidation afin de récupérer leur valeur et de minimiser leur impact sur l'environnement. Elle prend en charge par exemple le retour d'un produit à un distributeur, le ramassage des déchets en porte-à-porte, la collecte d'emballages de transport réutilisables ou encore la reprise d'un appareil en fin de location. Le processus de la logistique inverse se déroule en 3 étapes : collecte, transport et tri des marchandises retournées.

1.6- La logistique à l'international : La logistique internationale est un vaste domaine composé de nombreux métiers dont la mission est de faire parvenir, dans les meilleurs délais et conditions, des marchandises vendues par une entreprise située dans un pays à un client situé dans un autre Etat.

On ne peut pas simplement limiter la logistique internationale au transport de la marchandise. Il faut inclure sous cette appellation de nombreuses étapes qui incluent : l'emballage de la marchandise, le choix et le chargement des moyens de transport, (le transport routier, maritime, aérien, ferroviaire ou multimodal) en fonction des destinations et de la nature du contrat de vente, le stockage sous douane, les opérations de dédouanement tant au départ qu'à l'arrivée, la livraison à l'acheteur étranger ainsi que les assurances sur marchandises transportées et les systèmes de paiement.⁸

Toutes ces opérations seront organisées dans le respect des lois et arrêtés traitant du commerce international de chaque pays ainsi que dans l'observation des obligations définies dans toutes les conventions traitant des transports internationaux.

La complexité de ce qu'on appelle la chaîne logistique internationale demande l'intervention de métiers spécialisés dans les différentes étapes : commissionnaire, transitaire, transporteur, banque, assurance, douane...

1.6.1-Les enjeux de la logistique internationale : Le choix de la solution transport se fait en fonction de contraintes commerciales, géographiques et techniques liées à la nature de la marchandise.

⁸ Lexique du Commerce International, édition ECLIPSE, France, 2013, P 121

Les expéditeurs doivent mettre en place des solutions qui assurent la sécurité des marchandises et des délais, au meilleur coût possible.⁹

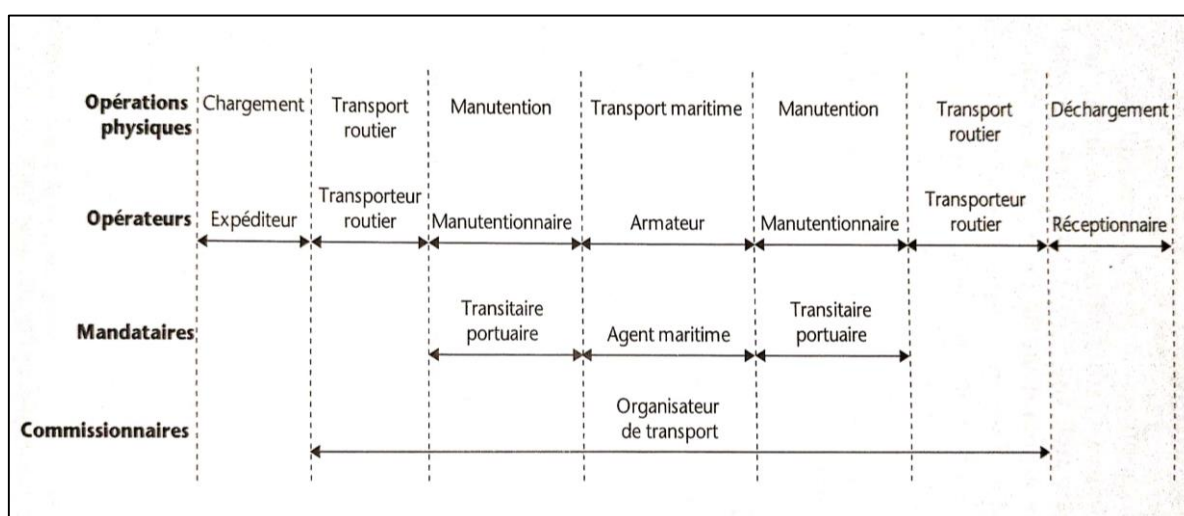
Les intervenants dans la chaîne logistique sont des transporteurs, des mandataires ou des commissionnaires de transport qui se chargent de la réalisation de l'opération ainsi que du dédouanement dans certains cas.

1.6.2- Le transport à l'international :

Le transport de marchandises au sein d'un même pays est souvent réalisé de bout en bout par un seul transporteur. À l'inverse, dans le transport international, rares sont les sociétés capable d'assurer le transport de marchandises de bout en bout. Seules quelques sociétés de transport express (telles que UPS ou FedEx) disposent de leurs propres moyens (camions, navires, avions...) pour prendre en charge toute la chaîne de transport du site de chargement au site de livraison.¹⁰

De nombreux acteurs économiques participent à une chaîne de transport internationale, ils peuvent être des opérateurs, des mandataires ou des commissionnaires.

Figure 1-1. Les acteurs de transport international.



Source : LE MOIGNE (R), SCM, édition DUNOD, Paris, 2013, P.316.

1.6.3- Les nœuds de transport international :

L'acheminement d'une marchandise d'un site vers un autre peut nécessiter le passage par un ou plusieurs nœuds de transport comme un port (maritime, fluvial ou sec), un aéroport ou encore une plate-forme logistique.¹¹

⁹ LEGRAND (G) et MARTINI (H) : *Le Petit Export*, édition DUNOD, Paris, 2010, P.8.

¹⁰ LE MOIGNE, (Rémy) : *SUPPLY CHAIN MANAGEMENT (Achat, Production, Logistique, Transport, Vente)*, édition DUNOD, 2ème édition, Paris, 2017, P.315.

¹¹ *Ibid.*, P.309

1.6.4- Les incoterms :

Les incoterms, ou International Commercial Terms, « sont des règles qui permettent de définir les responsabilités et obligations de l'acheteur et du vendeur lors de la vente et du transport de produits. En effet ils établissent le point exact, entre l'entrepôt du fournisseur et le point de réception de l'acheteur, où le coût et la responsabilité passent des mains du fournisseur aux mains de l'acheteur »¹²

Il existe plusieurs types d'incoterms, tous représentés par trois lettres. Ils définissent donc qui de l'acheteur ou du vendeur doit payer le transport, l'assurance, les taxes, ou encore le dédouanement export et import pendant l'acheminement du produit vendu entre le fournisseur et le point de livraison final.

L'intérêt des incoterms :

- Déterminer les responsabilités respectives du transporteur et du chargeur lors du transport.
- Résumer en quelques lettres le type de partage de responsabilité entre le transporteur et l'acheteur.
- Servir de repère pour connaître les grandes possibilités qui existent dans la prise en charge du coût et des responsabilités du transport.

¹² Définition de la délégation générale à la langue française et aux langues de France, publiée au journal officiel du 22 septembre 2000

Figure 1-2 : Répartition des frais selon l'incoterm retenu

Frais	E X W	F A S	F C A	F O B	C F R	C I F	C P T	C I P	D A F	D E S	D E Q	D D U	D D P
Emballage	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Chargement sur camion, wagon, empotage au départ	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Pré-acheminement jusqu'au port, aéroport ou plate fore de groupage au départ	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Formalités douanières export	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Opérations de chargement du transport principal	A	A	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
TRANSPORT PRINCIPAL	A	A	A	A	V	V	V	V	V / A	V	V	V	V
Assurance transport	A	A	A	A	A	V	A	V	V / A	V	V	V	V
Opérations de déchargement du transport	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	V	V
Formalités douanières import, droits et taxes	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	V
Post-acheminement à l'usine ou au lieu convenu	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	V	V
Déchargement à l'usine ou au lieu convenu	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Frais à la charge de l'acheteur A
 Frais à la charge du vendeur V
 Partage entre acheteur et vendeur compte tenu de la localisation géographique

Source : Le petit Export, 3ème édition

Le choix de l'incoterms :

Pour utiliser les incoterms, il faut connaître chaque incoterms et ses conséquences sur les responsabilités du transport, choisir le type d'incoterm approprié à l'activité de transport, négocier avec le client pour aboutir à un contrat adéquat sur la base des incoterms, exécuter le transport en suivant le contrat établi.

Le but du choix de l'incoterm n'est pas de s'en tirer au moindre prix et à la moindre responsabilité. Il s'agit de trouver l'équilibre qui garantit le transport du produit dans des conditions appropriées au cas. Par conséquent, aucun incoterm ne peut être conseillé dans l'absolu. Cependant, le FCA est celui qui est préféré ces dernières années, et les incoterms les plus extrêmes, Ex Works et Delivered Duty Paid sont des choix qui doivent avoir des raisons importantes. En général, l'EXW ne convient pas au commerce international.¹³

SECTION 02 : La logistique maritime et ses facteurs :

La chaîne logistique, en transport maritime, est « *l'ensemble des flux physiques, des processus et des informations associés, relatifs à la marchandise depuis son expédition, en passant par son transport principal via navire et qui transite par le port jusqu'à sa mise à disposition au destinataire final* ». ¹⁴

2.1- Concepts du transport maritime :

Parmi les modes de transport les plus utilisés dans les échanges internationaux, le transport maritime. « C'est le mode le plus économique pour les échanges massifiés et de longue distance. Il est également utilisé pour des échanges de courte distance (cabotage) dans les régions bien irriguées par les mers. Le transport maritime est réalisé à l'aide de différents types de navire ». ¹⁵

2.2- Les ports maritimes :

Un port maritime est une « superficie de terrain et d'eau comportant des aménagements et des installations permettant principalement la réception des navires, leur chargement et déchargement, le stockage de marchandises, la réception et l'évacuation de ces marchandises par les moyens de transport terrestre et pouvant comporter également des activités d'entreprises liées au transport maritime ¹⁶ ».

Les ports maritimes regroupent une large communauté de professionnels : les autorités portuaires, l'administration (douanes, services vétérinaires et phytosanitaires...), les transporteurs routiers et éventuellement ferroviaires et fluviaux, les commissaires en douane et les transitaires, les armateurs et les agents maritimes, les gestionnaires d'entrepôts, les manutentionnaires ou encore les courtiers maritimes. La gestion d'une marchandise dans un

¹³ DE BARY (Melchior) et autres : *PRO en Supply Chain*, édition Vuibert, Paris, 2018, P.98.

¹⁴ Ulrich G. TAMBY, *Optimisation de l'exploitation et de la logistique portuaire. Cas du port de Toamasina à Madagascar*, Institut supérieur de la technologie d'Antananarivo, 2010, P.26.

¹⁵ LE MOINGNE, (Rémy) : Op.cit, P.303.

¹⁶ Organisation des ports maritimes oropéens.

port nécessite l'intervention d'un grand nombre de ces acteurs. De nombreux ports ont mis en place des systèmes d'information dédiés, appelés plates-formes communautaires, pour faciliter l'échange d'informations entre les différents acteurs.

Les ports qui sont utilisés par les compagnies maritimes pour transborder la marchandise de grands navires de forte capacité sur des navires feeders de moindre capacité sont appelés des ports de transbordement (hub ports). Un port à vocation internationale a tout intérêt à devenir un port de transbordement, car il augmente ainsi considérablement son trafic.

Le transport terrestre qui achemine les marchandises jusqu'au port est appelé pré-acheminement. Celui qui évacue les marchandises du port est appelé post-acheminement.

2.2.1- Les types des ports maritimes : Selon leurs activités, on distingue ¹⁷:

-Les ports de commerce : servent à accueillir les navires de commerce, ceci inclut le trafic de passagers sur les ferries et les paquebots et le transport de marchandises pour les navires cargo. Les marchandises peuvent être liquides (pétroliers, chimiquiers) et nécessiter des réservoirs et tuyauteries dédiées ; ou solides, en vrac (vraquiers, nécessitant des silos ou des espaces de stockage) ou emballées : cargos mixtes ayant besoin d'entrepôts et de grues, ou les porte-conteneurs avec les grands espaces de stockage associés. Les cargaisons roulantes (pour les rouliers) ont besoin de zones d'attente, éventuellement de parkings. Outre les espaces de stockage et les moyens de manutention nécessaires, un port de commerce inclut aussi des liaisons routières et ferroviaires, voire fluviales, avec la terre ; différentes darses et terminaux spécialisés ; des bassins pour les navires de services associés ; selon les cas, des bassins dédiés à la réparation, un dispositif de séparation du trafic...

-Les ports de pêche : sont les plus nombreux dans le monde, et sont souvent ceux dont les dimensions sont les plus réduites. Leurs dimensions varient selon les bateaux accueillis : les chalutiers de haute mer partant pour plusieurs semaines auront besoin de plus d'espace de quai en revenant décharger leur cargaison, tandis que les petits bateaux de pêche partant à la journée auront besoin de pouvoir décharger rapidement pour la criée. L'infrastructure est plus simple que pour un port de commerce : quelques quais ou pontons, une station de ravitaillement, et un moyen de vendre le produit de la pêche (marché à proximité), et éventuellement de le traiter avant la vente si cela n'a pas été fait sur le bateau.

¹⁷ Pierre Célerier, Les ports maritimes, Presses universitaires de France, 1957

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

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

Tableau 1-1 : Liste des plus grands ports de commerce selon le trafic de conteneurs

Trafic annuel de conteneurs EVP (equivalent vingt pieds), 000 000s		
Classement	PORT	EVP
1	Port de Shanghai, Chine	42.01
2	Port de Singapore	36.60
3	Port de Shenzhen, Chine	27.74
4	Port de Ningbo-Zhou shan, Chine	26.35
5	Port de Guangzhou Harbour, Chine	21.87
6	Port de Busan, Korè du sud	21.66
7	Port de Hong Kong, S.A.R, Chine	19.60
8	Port de Qingdao, Chine	18.26
9	Port de Tianjin, Chine	16.00
10	Port de Djebel Ali, Dubaï, United Arabe Emirats	14.95
11	Port de Rotterdam, Pays Bas	14.51
12	Port Kelang, Malaysia	12.32
13	Port d'Antwerp, Belgique	11.10
14	Port de Kaohsiung, Taiwan, China	10.45
15	Port de Xiamen, China	10.00
16	Port de Dalian, China	9.77
17	Port de Los Angeles, U.S.A	9.46
18	Port de Tanjung Pelepas, Malaisie	8.96
19	Port de Hamburg, Allemagne	8.73
20	Port de Long Beach, U.S.A	8.09
50	Port de Cai Mep, Vietnam	3.20
100	Port de Madras, Inde	1.58
	Port d'Alger (+DPW)	0,96

Source : Top world container ports sur <https://www.hafen-hamburg.de>

2.3- Les ports secs :

Un port sec s'entend d'un lieu donné situé à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution de marchandises, ayant des fonctions correspondant à celles d'un port maritime, et comprenant des services de dédouanement. Les fonctions rattachées à un port maritime que l'on pourrait s'attendre à retrouver dans un port sec supposent des installations pour la manutention de conteneurs, des liaisons avec les infrastructures intermodales, un regroupement géographique de sociétés et d'organismes indépendants s'occupant du transport de marchandises (tels que transitaires, expéditeurs et transporteurs), et la fourniture de services connexes (entre autres, inspections douanière, paiement de taxes, entreposage, entretien et réparation.

Les ports secs peuvent être mis en place pour répondre à des objectifs différents :

- Dans les pays développés, les ports secs sont souvent utilisés pour décongestionner les ports maritimes. En 2005, l'Europe comptant environ 200 ports secs tandis que les États-Unis recensaient 370 grands dépôts de dédouanement.
- Dans les pays en voie de développement, les ports secs sont mis en place pour promouvoir le développement de l'arrière-pays et pour désenclaver les pays qui n'ont pas accès à la mer. Le port sec permet en effet de prolonger la massification des flux au-delà du port maritime.

2.4- Les moyens de transport maritime de marchandises :

Il y a plus de 55 000 navires de commerce navigant internationalement, transportant tous types de marchandises. Cette flotte est enregistrée sous plus de 150 pavillons différents, et exploitée par plus d'un million de marins de toutes nationalités. La marine marchande assure 90 % du commerce mondial. Elle est la clé de l'économie mondiale. Sans elle le commerce d'un continent à l'autre, le transport des matières premières et le transport des produits finis à des coûts raisonnables seraient tout simplement impossibles.¹⁸

2.4.1-Les différents types de navires de marchandises¹⁹ :

- **Le vraquier (Bulk ships) :** sont des navires transportant des marchandises sèches en vrac. Une marchandise en vrac est non emballée et ne comporte pas d'élément individualisables.

¹⁸ <http://www.marine-marchande.net/Monde/flotte-mondiale.htm> (publié le 20/02/2020 consulté le 15/03/2020)

¹⁹ <https://www.facebook.com/pages/category/Community/Info-Maritimes-Et-Portuaires-En-Algerie-287739794763162/> (publié le 13/02/2020 consulté le 02/03/2020).

Les minéraliers, céréaliers et charbonniers, utilisées respectivement pour le transport de minerais et de céréales et de charbon sont des vraquiers.

- **Les navires citernes (Tankers)** : sont utilisés pour le transport de produits liquides en vrac.

Les pétroliers, chimiquiers ou encore méthaniers, destinés respectivement au transport de pétrole, de produits chimiques ou de méthane, sont des navires citernes.

- **Les navires spéciaux (General cargo ship)** : sont des navires spécialisés dans le transport de charges lourdes ou encombrantes comme les grumes.

- **Le porte-conteneurs (Container Ship)** : transportent des conteneurs qui sont arrimés entre eux et au navire. La localisation de chaque conteneur est documentée dans un plan de chargement (bay plan).

- **Les navires rouliers** : sont équipés d'une rampe arrière (et parfois d'une rampe latérale) relevable qui prend appui sur les descentes du port. Généralement appelés roll on-roll off ou RO-RO, ils permettent la manutention d'à peu près tous les types de marchandise en utilisant le roulage direct (semi-remorque, voitures, wagons) ou le roulage indirect (dans lequel un matériel spécialisé est utilisé pour charger les marchandises).

- **Les navires nourriciers ou collecteurs (Feeders)** : sont des navires de petit tonnage permettant l'éclatement, sur différents ports, d'une cargaison apportée dans un port principal par un gros navire faisant peu d'escales et, inversement, la collecte de marchandises vers le port principal.

- **Les remorqueurs (Tugs)** : sont des navires utilisés pour aider les manœuvres d'entrée et de sortie des navires dans le port.

2.5- Les intervenants dans le transport maritime²⁰ :

- **L'organisateur de transport ou commissionnaire de transport** : Le commissionnaire de transport (forwarding agent) est un intermédiaire qui se charge d'organiser pour le compte d'un expéditeur, mais en son nom propre, un transport de marchandise. Le commissionnaire choisit librement les transporteurs et les autres intermédiaires (transitaire portuaire par exemple) auxquels il fera appel pour accomplir sa mission et traite avec eux en son nom propre. Le commissionnaire peut prendre à sa charge la chaîne de transport de bout en bout ou une partie seulement (du site de chargement au port de destination par exemple).

²⁰ LE MOIGNE, (Rémy) : SUPPLY CHAIN MANAGEMENT (Achat, Production, Logistique, Transport, Vente), édition DUNOD, 2ème édition, Paris, 2017, P.317

-Le transitaire portuaire ou mandataire de transport : Le transitaire portuaire est un agent qui assure la liaison entre deux modes de transport. Il réalise les opérations physiques (comme le chargement et le déchargement de navires) et administratives (comme les formalités douanières) ou les confie à des sous-traitants (commissionnaire en douane, manutentionnaire ou encore opérateur de terminal à conteneur).

-L'armateur (shipowner) : l'armateur effectue le transport maritime de marchandises. Il peut être le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur d'un navire. Certains armateurs (ou leurs agents) proposent un service de transport de porte à porte en prenant en charge le pré-acheminement et post-acheminement portuaire. Le plus souvent cependant, le pré et post-acheminement sont organisés par le chargeur ou son mandataire.

-L'agent maritime ou consignataire de navires : dans les ports où il n'est pas installé, l'armateur est représenté par un agent maritime. L'agent maritime effectue toutes les opérations physiques ou administratives que l'armateur réaliserait lui-même s'il était présent sur le port. Si son contrat de mandat signé par l'armateur ne se limite pas au seul rôle de consignataire de navires, l'agent maritime peut être notamment chargé de la négociation et la consultation des contrats, de la gestion des finances, de la recherche de fret ou encore de la mise en place d'une politique commerciale.

-Le manutentionnaire : il effectue les opérations d'arrimage, de chargement et de déchargement des navires. Il est également chargé de la garde des marchandises dans l'enceinte portuaire.

-Commissionnaire en douane : Le commissionnaire en douane agit au nom et pour le compte d'un client ou en son nom propre dans la réalisation d'opérations de dédouanement import et/ou export. Il est tenu d'une obligation de conseil et répond de ses fautes non seulement vis-à-vis de son client mais également de l'administration des douanes. Le métier de commissionnaire en douane peut être exercé seul ou en complément d'autres activités, comme celle de transitaire portuaire.

-Transitaire de transport : Le transitaire de transport est un mandataire qui exécute les ordres de son client. Il n'a pas le choix des sous-traitants et n'est donc pas responsable de la défaillance de ces derniers. À la différence du commissionnaire qui a une obligation de résultat, le mandataire n'a qu'une obligation de moyens. Le terme transitaire est quelquefois utilisé pour regrouper à la fois les commissionnaires de transport (organisateur de transport) et les mandataires de transport (transitaire portuaire, consignataire de navires, agent maritime).

2.6- Les offres de transport de fret : Il existe deux offres de transport maritime de fret²¹ : le transport à la demande et le transport de ligne régulière. Le transport de ligne régulière assure des liaisons maritimes régulières entre différents ports suivant un calendrier de départ accessible au public. La difficulté d'exploitation d'un transport de ligne régulière, qui doit répondre à une demande souvent saisonnière et déséquilibrée, a conduit les armateurs à se réunir, à partir de 1865, au sein de conférences maritimes. Les armateurs qui desservent une même route maritime se regroupent dans une même conférence en vue de fournir un service de transport fiable et régulier (en coordonnant les horaires, répartissant les escales et le tonnage transporté ou encore en régulant les capacités de transport) à des taux de fret uniformes ou communs. Les conférences maritimes ont toujours joui d'exemptions ou d'immunités des règles de concurrence dans de nombreux territoires.

2.7- Les documents de transport maritime :

Il existe trois grands types de contrat pour le transport maritime²² : le connaissement maritime (bill of lading ou B/L), la lettre de transport maritime (sea waybill) et la charte-partie (charter-party).

- Le connaissement maritime (B/L) est un contrat de transport passé entre le chargeur et le transporteur maritime. Il est établi en trois exemplaires par le transporteur maritime (ou son agent). En le délivrant, le transporteur reconnaît avoir reçu les marchandises qui y sont mentionnées, s'engage à les transporter aux conditions convenues et à les livrer à destination conformément aux instructions reçues, moyennant le paiement du fret.
- La lettre de transport maritime (LTM), contrairement au connaissement maritime, n'est pas un titre de propriété des marchandises. Elle constitue uniquement le contrat de transport passé entre le chargeur et le transporteur maritime et atteste le chargement à bord de la marchandise. Elle se compare à la lettre de voiture internationale (CMR) dans le transport routier.
- La charte-partie est un contrat d'affrètement entre un armateur et un affrèteur.

²¹ MOHAMED CHERIF F-Z, « glossaire des termes clés du transport maritime », Ed UPO, Alger, 2010, P.71.

²² LE MOIGNE (Rémy) : Op.cit, P.327.

SECTION 03 : La conteneurisation et ses défis :

La conteneurisation des marchandises a joué un rôle important dans le développement des réseaux internationaux de transport intermodal. En effet, avec l'arrivée du conteneur, un important réseau international de transport basé sur l'utilisation d'un format standard de cargaison s'est développé. Cette standardisation a permis d'accélérer le transfert de la marchandise d'un mode de transport à l'autre. Aujourd'hui encore, les opérations de transfert d'un mode de transport à l'autre demeurent l'élément clé d'un système de transport performant.

3.1- Historique et définition :

En 1956, un transporteur routier américain, Malcom McLean, décida de charger les remorques de ses camions directement dans les navires pour réduire le temps de transbordement. Il perfectionna par la suite ce système en dissociant la caisse de la remorque de son châssis et inventa ainsi le conteneur. Son invention restera toutefois confinée à la côte est des États-Unis pendant dix ans, puis franchira l'Atlantique en 1966 et connaîtra ensuite une croissance fulgurante, et même le début des années 1980 pour que le standard de McLean soit utilisé à l'échelle mondiale.²³

-Définition : Un conteneur est une caisse métallique de forme rectangulaire qui est utilisée pour le transport de marchandises²⁴. Il peut être transporté à la fois par bateau (porte-conteneurs), par camion, par train ou encore par péniche. Chacun des huit coins du conteneur est équipé d'une pièce de coin (corner fitting) en acier. Ces pièces sont utilisées pour la manutention, le gerbage et le transbordement des conteneurs d'un moyen de transport à un autre.

3.2- Typologies et mesures des conteneurs :

Si le conteneur « de base » (et le plus répandu) reste une simple boîte, souvent en acier soudé, il existe des conteneurs spécialisés : réfrigérés, ventilés, déshumidifiés, avec un réservoir de carburant, à munitions, à vêtements, sans toit, à bétail, à voitures, plats... etc.

En revanche, ils partagent le même système de fixation, par pièces de coin présentes sur les huit sommets du parallélépipède, et verrous tournants fixés sur les châssis des véhicules ou les engins de manutention.

²³ ISO/TC, Hommage à Malcolm McLean, inventeur génial du conteneur par Michael Bohlman, Président, 104, 2002

²⁴ Journal officiel Français du 22 septembre 2000

Il existe plusieurs types de conteneurs, les plus utilisés sont :

- Conteneur fermé (*closed container*, Dry ou CTS), conteneur standard équipé de portes aux extrémités utilisé pour les marchandises sèches.
- Conteneur à toit ouvrant (*open top*) généralement bâché pour empotage vertical souvent de pièces volumineuses ou/et indivisibles.
- Conteneur ventilé, c'est-à-dire ajouré pour permettre la circulation de l'air ; utilisé pour certains fruits et légumes, café en sacs...
- Conteneur à température contrôlée muni d'un groupe générateur (Conair, CGM...) pouvant être branché sur le système électrique du porteur ; il peut être :
 - chauffé, maintient une température minimum ;
 - réfrigéré (reefer), pour la conservation des produits alimentaires ;
 - simple isotherme.
- Conteneur à atmosphère contrôlée, pour ralentir ou accélérer le mûrissement des fruits ou légumes.
- Conteneur spécialisé pour vêtements sur cintres.
- Conteneur citerne utilisée pour des produits liquides, pulvérulents ou gazeux.

3.3- Tailles et masses des conteneurs :

La dimension des conteneurs a été normalisée en 1967, l'immense majorité des conteneurs a des dimensions extérieures standards : longueur de 20 pieds (6,058 m), 40 pieds (12,192 m) ou bien 45 pieds ; largeur de 8 pieds (2,438 m) ; hauteur de 8,5 pieds (2,591 m). On trouve de plus en plus fréquemment des conteneurs (*high cube*) de 9 pieds (2,743 m) ou 9,5 pieds (2,896 m) de haut.

La masse d'un conteneur varie entre 1,8 tonne (pour un 20 pieds) à 4,2 tonnes (pour un 40 pieds *high cube*).

Un équivalent vingt pieds ou EVP (*twenty equivalent unit* ou TEU) est une unité de mesure correspondant au volume occupé par un conteneur standard de vingt pieds. Cette unité sert à exprimer, par exemple la capacité d'un porte conteneur ou d'une aire d'entreposage. Un conteneur de 40 pieds équivalent à deux EVP

Tableau 1-2 : Taille, Volume et Équivalent EVP des principaux modèles de conteneur

Longueur Externe	Longueur Interne	Largeur Externe	Largeur Interne	Hauteur Externe	Hauteur Interne	Volume Utile	EVP
Conteneur standard							
20 pieds (6,09 m)	19.9 pieds (6,01 m)	8 pieds (2,44 m)	7.1 pieds (2.34 m)	8.6 pieds (2.59 m)	7.1 pieds (2.39 m)	33.2 m3	1
40 pieds (12.18 m)	39.9 pieds (12.11 m)	8 pieds (2,44 m)	7.1 pieds (2.34 m)	8.6 pieds (2.59 m)	7.1 pieds (2.39 m)	67.6 m3	2
conteneurs 'High Cube'							
20 pieds (6.09 m)	19.9 pieds (6.01 m)	8 pieds (2,44 m)	7.1 pieds (2.34 m)	9.6 pieds (2.90 m)	8.1 pieds (2.69 m)	37.3 m3	1
40 pieds (12.18 m)	39.9 pieds (12.11 m)	8 pieds (2,44 m)	7.1 pieds (2.34 m)	9.6 pieds (2.90 m)	8.1 pieds (2.69 m)	76.4 m3	2
Conteneurs réfrigérés							
20 pieds (6.09 m)	17.9 pieds (5.44 mètres)	8 pieds (2,44 m)	7.5 pieds (2.29 m)	8.6 pieds (2.59 m)	7.5 pieds (2.27 m)	28.3 m3	1
40 pieds (12.18 m)	37.9 pieds (11.56 m)	8 pieds (2,44 m)	7.5 pieds (2.29 m)	8.6 pieds (2.59 m)	7.5 pieds (2.27 m)	59.3 m3	2

Source : www.containercontainer.com

3.4- Les porte-conteneurs : Le porte-conteneurs c'est un outil de massification par excellence qui règne en maître sur le marché de la ligne régulière, même s'il ne compte que pour environ 10 % de la flotte marchande mondiale en nombre d'unités. Les raisons de ce succès sont évidentes : simplicité du système, caractère multimodal, réduction des risques de vols ou d'avaries et standardisation mondiale...

D'après le consultant Alphaliner, il y avait, début avril 2020, **6,139** porte-conteneurs actifs sur les lignes régulières, pour une capacité totale de **23,67** millions d'équivalents vingt pieds (EVP), le porte-conteneurs est devenu une figure dominante du transport international.²⁵

Le niveau de sophistication des équipements embarqués, notamment en informatique, permet à ces immenses navires de fonctionner avec des équipages de seulement quinze à vingt personnes. De plus, l'augmentation régulière de leur taille permet à leurs opérateurs, en massifiant les flux, de réaliser des économies d'échelle qui peuvent être répercutées sur les chargeurs. De fait, l'économie de carburant qui en résulte entraîne aussi la diminution de l'impact écologique de chaque conteneur et de chaque tonne transportée.

²⁵ https://www.lantenne.com/Les-porte-conteneurs-les-rois-des-mers_a14033.html

Tableau 1-3 : Les plus grandes compagnies de transport de conteneur

Compagnies de transport de conteneurs en capacité EVP				
	Compagnie	Capacité EVP	Part de marché	Navires
1	APM-Maersk	4 157 907	17,6%	695
2	Mediterranean Shipping Company	3 785 707	16,0%	570
3	COSCO group	2 926 133	12,4%	479
4	CMA CGM group	2 661 466	11,2%	490
5	Hapag-Lloyd	1 757 888	7,4%	250
6	ONE (Océan Network Express)	1 602 407	6,8%	223
7	Evergreen Line	1 236 261	5,2%	194
8	Yang Ming Marine Transport corp	599 538	2,5%	90
9	Hyundai M.M	450 669	1,9%	65
10	PIL (Pacific Int.Line)	371 748	1,6%	111
11	Zim Integrated Shipping Services	287 750	1,2%	60
12	Wan Hai Lines	253 175	1,1%	95
13	KMTC	171 977	0,7%	69
14	Zonggu logistics corp	160 368	0,7%	112
15	IRISL Group	152 419	0,6%	48
16	Antong Holdings (QASC)	145 074	0,6%	115
17	SITC	120 111	0,5%	83
18	Xpress Feeders group	101 722	0,4%	69
19	Uni Feeder	92 384	0,4%	58
20	SINOKOR	90 926	0,4%	72

Source: alphaliner.axsmarine.com Alphaliner top 100, Avril/2020

3.5- Les terminaux à conteneurs :

Les ports qui peuvent accueillir ces géants des mers sont équipés de grands bassins et d'énormes grues pour charger et décharger les cargaisons. Ils sont situés sur les grands axes de commerce international. Certains de ces énormes bateaux peuvent recevoir jusqu'à vingt

mille conteneurs. Le rôle des terminaux de conteneurs est donc de servir de plateforme de transbordement entre les navires océaniques et les autres modes de transport plus locaux (Dubreuil, 2008). Dès lors, Crainic et Kim (2005) identifient trois types d'opérations de manutention dans ces terminaux :

- les opérations portuaires qui comprennent l'amarrage, le déchargement et le chargement des porte-conteneurs,
- les opérations de réception et d'expédition en provenance ou partant vers les autres modes de transport (camions, trains),
- les activités de manutention et d'entreposage des conteneurs dans la cour du terminal.

Les opérations des terminaux de conteneurs peuvent être divisées en trois grandes catégories (Dubreuil, 2008).

- La première catégorie regroupe les opérations liées au chargement et au déchargement des navires et barges. Ces opérations sont réalisées dans la zone d'opérations portuaires.
- La seconde catégorie contient l'ensemble des opérations de stockage et de manutention des conteneurs dans la cour et les opérations sont effectuées dans la zone de stockage du terminal.
- La dernière catégorie d'opérations concerne le transfert des conteneurs vers les modes de transport terrestres.²⁶

3.6- La conteneurisation, ses avantages et ses limites :

La conteneurisation est un système de transport de fret intermodal utilisant des conteneurs. Ceux-ci sont basés sur des dimensions standardisées. Ils peuvent être chargés et déchargés, empilés et transportés sur de longues distances, transférées d'une mode de transport à un autre (train, camion) sans avoir à être ouvert. Le système de chargement est mécanisé afin que toute manipulation soit faite par des grues et des chariots élévateurs. Tous les conteneurs sont numérotés et suivis grâce à des systèmes numériques.

La conteneurisation est apparue il y a plusieurs siècles mais n'a été développée et appliquée seulement après la fin de la seconde guerre mondiale. Ce système a permis de réduire drastiquement les coûts de transports et a été un des éléments majeurs de la globalisation.

²⁶ KHADRA BRAHMA MEDJDOUB, « *Transport maritime en Algérie, insuffisances et opportunités : comparaison entre le port de Mostaganem en Algérie et le port de Tanger Med au Maroc* ». Mémoire de magister, Mostaganem, 2017, page 31

La conteneurisation a déchargé des milliers de dockers de la manutention du chargement, du déchargement et du stockage des marchandises en vrac. Elle a aussi permis la réduction des congestions dans les ports en accélérant le transbordement et en réduisant les coûts liés aux vols et dommages.

3.6.1- Avantages et limites de la conteneurisation :

Ses atouts sont nombreux, ce qui explique son développement prodigieux après la Seconde Guerre mondiale :

- meilleure protection de la marchandise – contre les avaries et les vols – débouchant sur des primes d'assurance plus avantageuses.
- possibilités de liaisons de porte à porte sans rupture de charge de la marchandise proprement dite.
- rapidité de transbordement.
- économies sur les emballages, sur la manutention, le stockage.
- possibilités d'identification et de suivi logistique.

Ses points faibles sont connus :

- investissement initial relativement coûteux à l'achat mais il y a des possibilités de leasing ou de location.
- nécessité d'entretien régulier (rouille, peinture, marquage...) ou de réparation (flancs, verrouillage des portes, pièces de coins...).
- coût des retours à vide sur certaines liaisons, mais des pools se sont mis en place.
- normalisation des dimensions qui a tendance à se déstandardiser.
- nécessité, dans certains cas, de recourir à des firmes spécialisées pour l'emportage, le traitement phytosanitaire...
- durées d'attente de mise à quai parfois longues (ou impossible pour certaines dimensions) dans les ports maritimes mal ou insuffisamment équipés.

3.6.2- Les contraintes de la conteneurisation :

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

- **La spécialisation privative des quais** La conteneurisation impose la spécialisation des quais par la création de terminaux à conteneurs. En effet, les quais ainsi occupés par les équipements lourds spécialisés, que sont les portiques de quais de débarquement et d'embarquement de conteneurs, deviennent inutilisables pour le traitement des navires autres que porte-conteneurs. L'usage des quais devient exclusif et privatif au profil des conteneurs

- **Adaptation des infrastructures** : Les infrastructures de transbordement (quais, terrepleins, liaisons terrestres) par les autorités portuaires et les terminaux impliqués représentent des investissements massifs.

« Plusieurs pays en voie de développement ne peuvent se permettre de telles infrastructures et donc leur participation active dans le commerce international est limitée ». Même les pays développés qui ont des moyens énormes en termes de financement, font des études très approfondies avant de décider d'engager de tels méga projets.

- **L'adaptation des équipements et l'outillage** : dans un terminal à conteneurs, le traitement de ces derniers exige des outillages spécialisés, de haute technologie et par conséquent très chers¹².

- **L'adaptation de la flotte de navires de commerce** : il est nécessaire de transformer la flotte nationale de commerce, en l'adaptant ou en faisant acquisition de navires porte-conteneurs afin de répondre aux exigences de la conteneurisation et ne pas dépendre des armements conteneurisés étrangers. Or, ce type de navires est fort onéreux.

- **Constitution d'un parc national de conteneur** : de même que la flotte navale de commerce, il est nécessaire de constituer un parc national de conteneurs, à moins de recourir à la location auprès de sociétés de leasing (comme l'a fait la CNAN pendant des décennies). La contrainte ici est également le coût élevé d'acquisition des conteneurs (en raison des cours élevés du fer sur le marché mondial). A cela d'ajoute le fait que généralement les conteneurs sont commercialisés par les pays développés, étant donné les normes draconiennes imposées par la standardisation qui nécessite une bonne maîtrise technologique.

- **Adaptation des liaisons terrestres** : le volume de trafic qui transite par un terminal à conteneurs est important et le transbordement terrestre se fait à une cadence plus faible que le chargement ou le déchargement du navire. Le terminal doit donc être relié le plus directement possible aux grands axes de desserte terrestre : voie ferrée, route, éventuellement voie fluviale.²⁷

²⁷ Toufik ALILAT, « les enjeux de la conteneurisation dans les ports Algériennes. Cas du port de Bejaia. Mémoire de magister, Bejaia, 2005, page 51. :

3.7- Les types d'expédition de conteneurs :

Il existe deux types d'expédition de conteneurs :

FCL (full container load) : l'entreprise qui souhaite expédier des marchandises à un destinataire dispose de la quantité suffisante pour utiliser toute la charge ou le volume utile du conteneur. Le transport de la marchandise est alors réalisé en limitant les ruptures de charge.

LCL (less than container load) : l'entreprise qui souhaite expédier des marchandises à un destinataire ne dispose pas de la quantité suffisante pour utiliser toute la charge ou le volume utile du conteneur. Elle doit alors faire appel une société de groupage pour compléter le chargement du conteneur.²⁸

Conclusion :

La supply chain est l'ensemble des activités relevant de la recherche de fournisseurs, de l'approvisionnement, de la transformation et toutes les activités transports et logistique. Elle couvre la gestion des flux physiques, d'information ou financiers qui circulent au sein de l'entreprise, et inclut la coordination et la coopération avec les partenaires de la chaîne.

La logistique internationale est un domaine vaste qui regroupe de nombreux activités, réglementations et intervenants.

La complexité de ce qu'on appelle la chaîne logistique internationale demande l'intervention de métiers spécialisés dans les différentes étapes : commissionnaire, transitaire, transporteur, banque, assurance, douane...

L'apparition de la conteneurisation a mené une révolution pour l'économie maritime et portuaire. L'effet de l'avènement de la conteneurisation et de la multi-modalité sur la congestion des ports est une réalité, le développement de ces deux phénomènes ne représente pas que des bienfaits, mais aussi des contraintes précédemment citées. En effet, la croissance en termes de trafic conteneurisé va directement déclencher des problèmes de stockage des conteneurs, ce qui influence directement la performance des terminaux à conteneurs.

²⁸ DE BARY (M) : Op.cit, P.101.

CHAPITRE 02 :
La logistique maritime en Algérie, les zones extra-portuaires,
leurs fonctions et leur objectif

Chapitre 02 : La logistique maritime en Algérie, les zones extra-portuaires, leurs fonctions et leur objectif

Introduction :

La façade maritime Algérienne s'étale sur 1200 Km jalonnée par 10 ports de commerce dont 03 ports pétroliers qui absorbent 95% des échanges commerciaux extérieurs.

Ce qui à priori lui offre de nombreuses opportunités naturelles en termes de développement portuaire.

Les ports Algériens ont enregistré un trafic global de marchandise de 120 millions de tonnes dont 17 millions de tonnes de marchandises générales, Le volume de marchandises exportées depuis les dix ports commerciaux algériens s'est élevé à 75,6 millions de tonnes d'exportation équivalant, soit 63 % du trafic global traité en 2019. Mais les exportations restent toujours basées sur les hydrocarbures (92%)

Aujourd'hui l'Algérie fait face à de sérieuses difficultés dans son exploitation portuaire. Les ports algériens notamment sont considérés comme les ports les moins performants de la Méditerranée malgré leur importance. « Ces ports ont connu depuis l'indépendance, une gestion étatique, et souffert du manque d'investissement et de l'abus de la part des sociétés nationales qui sont les principaux chargeurs.» (MOHAMMED-CHERIF²⁹, 2007)

L'investissement public dans ce secteur n'a concerné que les ports pétroliers importants pour l'économie nationale au vu de la rente que génèrent les hydrocarbures.

A ce propos, la question des flux de conteneurs est cruciale dans le contexte maritime algérien. En effet, on sait que les flux de conteneurs ont été un levier important de globalisation et de libéralisation des échanges ces dernières années et sont désormais au cœur de la compétition portuaire.

La conteneurisation permet notamment d'éviter les ruptures de charges génératrices de coûts. A cet effet, on peut se demander si la conteneurisation serait la solution pour améliorer la compétitivité des ports algériens, puisqu'elle engendrerait une réorganisation des procédures et de la chaîne logistique, dans l'esprit d'un gain en flexibilité et en compétitivité.

²⁹ MOAMED-CHERIF, maître de conférences, Ecole Nationale Supérieure Maritime ENSM, Bou Ismail, Algérie

Les zones extra-portuaires sont des acteurs incontournables pour développer la conteneurisation, ils permettent de faciliter le trafic des conteneurs à l'ensemble des opérateurs. Ces zones offrent des services logistiques indispensables pour libérer la charge sur les ports maritimes, c'est pourquoi dans ce chapitre nous allons essayer de mettre la lumière sur le fonctionnement de ces zones extra portuaires et leur importance après la présentation de l'état du transport maritime en Algérie, les principaux ports de commerce, ses contraintes et les actions que l'Algérie a mis en place pour développer le transport maritime.

Section 01 : le commerce extérieur en Algérie et les principaux ports de commerce :

95 % du commerce extérieur de l'Algérie emprunte la voie maritime, tandis que l'horizon marin principal du pays est l'espace euro-méditerranéen. Malgré la proximité géographique, ces routes coûtent cher, restent peu intégrées et se trouvent en décalage croissant par rapport aux opportunités offertes par la rive Nord. Néanmoins, les projets de développement de la capacité portuaire, des autoroutes de la mer et des infrastructures de transport terrestres esquissent une nouvelle géographie des routes maritimes.

1.1- Les échanges extérieurs de l'Algérie :

La balance commerciale de l'Algérie demeure fortement tributaire des revenus que génère la vente du pétrole et du gaz qui constituent à eux seuls plus de 92,8 % du volume global des exportations en 2019, Le commerce extérieur des marchandises a enregistré au cours de l'année 2019 ce qui suit³⁰ :

- Un volume global des importations de **41,93 milliards USD**, soit un **recul de 9,49 %** par rapport aux résultats de la même période de l'année précédente.
- Un volume global des exportations de **35,82 milliards USD**, soit une **baisse de l'ordre de 14,29 %** par rapport aux résultats de l'année 2018.
- Un déficit de la balance commerciale de l'ordre de **6,11 milliards USD**.

Ces résultats dégagent un taux de couverture des importations par les exportations de l'ordre de **85,43 %** durant l'année 2019, contre un taux de **90,22 %** pour l'année 2018.

³⁰ Douane Algérienne (Direction des Etudes et de la Prospective), *Rapport du commerce extérieur de l'Algérie, 2019*

1.1.1- Les principaux fournisseurs :

En ce qui concerne la répartition des importations par partenaire commercial, les **cinq premiers fournisseurs** de l'Algérie représentent **50,33 %** des importations globales et ce, pour l'année 2019.

La **Chine** érigée en principal fournisseur durant l'année 2019, a contribué à hauteur de **18,25 %** des importations de l'Algérie, suivie par la **France**, l'**Italie**, l'**Espagne** et l'**Allemagne** avec des parts respectives de **10,20 %**, **8,13 %**, **6,99 %** et de **6,76 %**.

1.1.2- Les principaux clients :

Durant l'année 2019, les **cinq premiers clients** de l'Algérie représentent près de **50,85 %** des exportations algériennes, comme repris dans le tableau N°16 ci-contre.

A ce titre, la **France** est le principal client de l'Algérie avec une part de **14,11 %**, suivie par l'**Italie**, l'**Espagne**, la **Grande Bretagne** et la **Turquie** avec des parts respectives de **12,90 %**, **11,15 %**, **6,42 %** et de **6,27 %**. (données de la douane algérienne)

95% de ces échanges emprunte la voie maritime, seulement 5% des échanges extérieurs prend la voie routière et aérienne.

1.2- Les ports de commerce en Algérie :

L'Algérie dispose d'une façade de maritime de 1200 km jalonnée de 10 ports de 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 et Ténès).

Hormis ceux spécialisés dans l'exportation des hydrocarbures, ces organismes n'ont pas évolué depuis l'indépendance du pays. Conscient de son retard, l'État algérien semble vouloir renouveler le rôle de ses ports comme outils de son insertion mondiale. Ce retard peut être rapproché d'une tendance générale des pays en développement où le rôle des ports se heurte à un paradoxe : essentiels au commerce international du pays, ils n'en sont pas la priorité et restent dans l'ombre des grands ports voisins dont ils dépendent pour se raccorder au système mondial. L'évolution récente du trafic portuaire à l'échelle du Maghreb se différencie par un rythme lent au Maroc (-10%) et une croissance tunisienne (+31%) et algérienne (+41%) relativement rapide. Or pour l'Algérie en particulier, ceci reflète davantage la dépendance

croissante envers l'exportation d'hydrocarbures qu'une réelle dynamique commerciale ou le résultat d'une modernisation portuaire³¹.

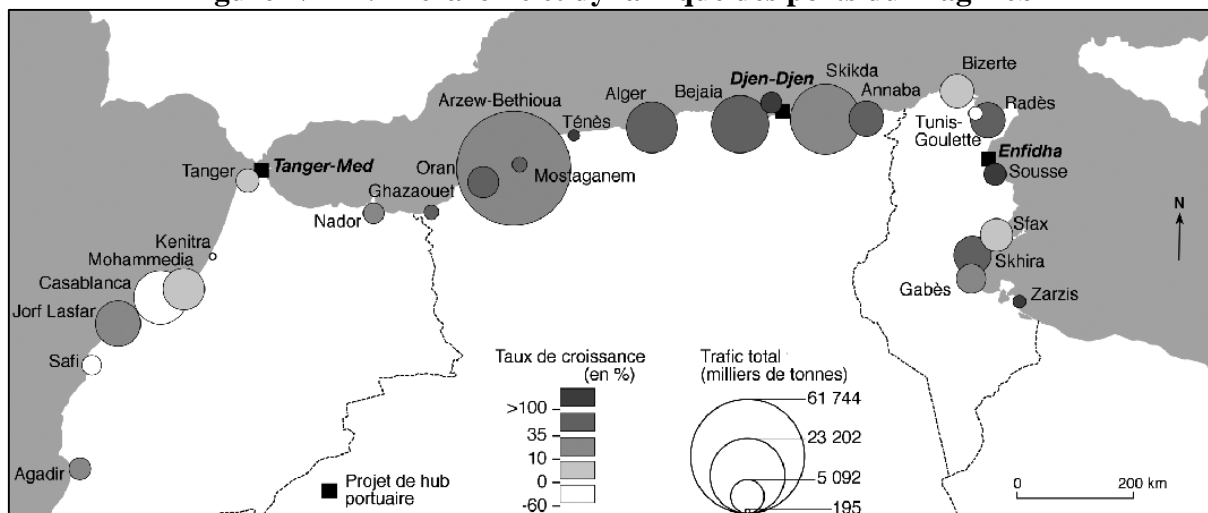
Les ports de commerce algériens sont pris dans un paradoxe important de leur développement. D'un côté, la logique d'extraversion des flux héritée de la période coloniale – et renforcée par la suite – a rendu l'économie algérienne fortement dépendante envers le transport maritime (environ 95% du commerce international algérien). De l'autre, le retard dans la modernisation des infrastructures portuaires accentue leur inadéquation croissante aux normes mondialisées de la logistique moderne, les ports étant incapables d'absorber efficacement les flux commerciaux (faible productivité, délais d'attente très longs des navires, saturation des terminaux, accessibilité nautique limitée, etc.), allant jusqu'à ralentir l'insertion même du pays dans l'économie mondiale. Des mesures récentes prises par les autorités algériennes visent à réhabiliter les ports nationaux afin qu'ils puissent, d'une part, assurer leur rôle d'infrastructures de transport et d'outils d'aménagement du territoire, et de l'autre, réduire la dépendance envers les autres ports maghrébins et méditerranéens en attirant plus d'escales directes. À cela s'ajoutent les contrats de management passés avec des partenaires étrangers comme DPW (Dubai Ports World) pour les ports d'Alger et de Djen-Djen et PROTEK International (Singapour) pour le port de Bejaïa. Au final, l'article tente d'évaluer en quoi ces dynamiques peuvent permettre de résoudre, au moins partiellement, le paradoxe des ports algériens.

1.3-Les principaux ports de commerce algériens :

Le foncier des ports maritimes Algériens est estimé à 750 hectares, les emplois directs des ports maritimes représentent plus de 16000 personnes, Parmi les grands ports Algériens on va présenter quelques-uns :

³¹ <https://journals.openedition.org/mediterranee/5410> (consulté le 01/05/2020)

Figure N 2-1 : Hiérarchie et dynamique des ports du Maghreb



Source : autorités portuaires

-Le port d'Alger :

De part sa situation géostratégique, le port d'Alger dessert plusieurs wilaya du pays. Son hinterland privilégié couvre le centre, centre est et centre ouest. D'autres régions du pays, notamment celles du sud, peuvent être considérées comme faisant partie de l'hinterland du port d'Alger, et ce, en considérant les flux des marchandises générés par l'activité des sociétés pétrolière. Le port d'Alger jouit d'une position géographique particulière dans le bassin méditerranéen et aussi à l'échelle nationale faisant de lui le premier port commercial d'Algérie.

Le port d'Alger dispose d'une surface totale d'entreposage de 282 000 m², représentant 24% de la surface totale uniformément répartie entre les 3 zones géographique du port et accueillant diverses marchandises³² :

- Terre-pleins de 232 000 m²
- 12 magasins de 50 000 m²

Cette capacité permet d'entreposage de 120.000 tonnes de marchandises, alors que le volume moyen débarqué mensuellement aujourd'hui est de 800 000 tonnes.

Il existe une multitude d'installations spécialisées implantées à l'intérieur de l'enceinte portuaire et exploitée essentiellement par des entreprises publique.

- Le port d'Alger est le **premier port commercial algérien**
- Le port d'Alger manipule **33 % du commerce international algérien**

³² <https://www.portalger.com.dz/Facilitations> (publié le 04/01/2017 consulté le 02/04/2020)

- L'hinterland du port d'Alger couvre le Centre, le Centre-Est et le Centre-Ouest de l'Algérie
- Le terminal de conteneurs du port d'Alger est géré pour la Compagnie DPWORLD (Émirats arabes unis) depuis 2009 en régime de concession
- La superficie d'emménagement : 282 000 mètres carrés (120 000 tonnes de charge)³³

-Le port d'Annaba :

Le Port de ANNABA, fait partie des dix (10) principaux Ports de Commerce d'ALGERIE. Son champ d'influence s'étend sur douze wilayas du pays où sont situées des zones industrielles à fort potentiel de développement et des ressources naturelles tels que les mines de fer, de phosphates et les champs pétroliers.

Il est situé au point d'intersection d'importants réseaux routiers et ferroviaires qui lui assurent une excellente fluidité. Il est relié aux réseaux de voies expressives desservant l'Est et le Sud Est du Pays et au réseau ferroviaire national, précisément par une ligne ferroviaire électrifiée aux mines de fer de l'Ouenza et au Complexe Sidérurgique d'El-Hadjar.

Les missions de l'Entreprise Portuaire de Annaba couvrent les activités suivantes³⁴ :

Gestion du domaine public portuaire

Manutention et acconage

Pilotage et remorquage

Les différents terminaux du port sont :

- Terminal Polyvalent Ro\Ro & Porte-Conteneurs
- Terminaux Pondéreux & Produit Sidérurgiques
- Terminal Phosphatier
- Postes "Général Cargo"

Le trafic de conteneurs dans le port d'ANNABA en 2019 a atteint 180 200 EVP soit 90 809 EVP à l'import et 89 391 EVP à l'export.

Le volume des exportations effectuées à partir du port d'Annaba a enregistré une hausse de 44,10 % au premier trimestre 2019, en comparaison de la même période de l'année 2018. Les produits exportés sont constitués essentiellement d'engrais, de produits agricoles, de produits chimiques et de ciment (clinker), précise la même source.³⁵

³³ <http://fr.reingex.com/Ports-Algerie.shtml> (publié le 22/02/2019 consulté le 02/04/2020)

³⁴ <http://www.annaba-port.com/presentation.php> (consulté le 05/04/2020)

³⁵ Données récoltées de l'entreprise portuaire d'Annaba

-Le port de Bejaia :

De par sa position stratégique, les qualités nautiques remarquables et les infrastructures performantes dont il dispose, le port de Bejaia reste un moteur de développement économique pour la région et le pays. Principale plaque tournante du commerce du bassin méditerranéen, il constitue l'accès privilégié aux différentes industries, parce qu'il offre à ses clients des terminaux propices et compétitifs ainsi que des équipements modernes et performants, tous dédiés pour l'accueil et le traitement de tous types de marchandises.

La gamme de ses services et son nouveau modèle de management exerçant un leadership mobilisateur, lui confèrent une position de choix qui lui permettront de maximiser sa performance et promouvoir le développement du transport multimodal et des opérations logistiques des clients.

Un moteur économique : Le développement qu'a connu le port de Bejaia confirme, encore une fois, notre volonté d'amélioration continue et de progrès. Soucieuse de pouvoir maintenir sa cadence d'évolution et avancer pour offrir les meilleurs services à ses clients et partenaires et aussi conserver son leadership, l'EPB a relevé plusieurs défis afin d'assumer pleinement ses trois rôles majeurs :

- Celui de moteur de développement économique, pour la Ville de et pour le pays ;
- Celui de catalyseur pour propulser les affaires de ses clients en les connectant à leurs marchés ;
- Celui de facilitateur auprès de ses partenaires pour améliorer, ensemble, la performance de la chaîne logistique.

Le Port de Bejaia s'est attelé à mettre en place les conditions nécessaires pour concrétiser son positionnement au niveau national, ce qui lui a permis de mieux se positionner et, par la même occasion, d'identifier les marchés et les occasions de croissance.

L'EPB cherchera encore et toujours à s'adapter, à solliciter de nouveaux marchés et à miser sur de nouvelles possibilités de croissance. Forts de notre stratégie de marque, nous entendons collaborer étroitement avec nos fidèles clients et avec nos partenaires et à tisser des liens encore plus solides avec eux pour les aider à commercer avec le monde. En tant que catalyseur de développement économique nous favoriserons une plus grande collaboration entre tous les acteurs de l'industrie pour le l'évolution du Port et de ses communautés.

Enfin, le Port de Bejaia n'envisage pas la croissance de ses trafics comme une fin en soi, mais comme une source de création de richesse locale et d'amélioration de la compétitivité de ses clients. Son rôle dépasse donc le simple transport de marchandises et de personnes et consiste

également à créer, au-delà des infrastructures, les conditions propices à ces améliorations par le lancement de plusieurs projets prometteurs.

Le trafic de conteneur dans le port de Bejaia en 2019 est de 243 506 EVP.³⁶

-Port de Skikda :

En tant que maillon important des échanges commerciaux du pays, le port de Skikda, en cohérence avec la vision des pouvoirs publics, ambitionne d'être un opérateur reconnu par sa performance, son professionnalisme et sa citoyenneté lors de la réalisation de ses missions, à savoir :

- Gestion et exploitation du domaine portuaire ;
- Accueil et remorquage des navires ;
- Accueil des passagers
- Chargement, déchargement, stockage et préservation des marchandises.

Outre le développement socio-économique, le port intègre dans sa stratégie, la qualité, la sécurité et le développement durable lui permettant de préserver l'environnement pour les générations futures.

Le trafic de conteneur en 2019 est de **190 492** EVP : soit 97 768 conteneurs pleins et 92 724 vides, 94 850 débarqués et 95 642 embarqués.

L'hinterland du port de Skikda couvre 15 wilayas

Les superficies commerciales d'entreposage dans le port :

- 30.5 Ha de terre-pleins
- 01 Ha de surfaces couvertes (hangars et magasins)³⁷

Activités :

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

³⁶ <https://portdebejaia.dz/le-port-en-chiffres-bilan-dactivite-de-janvier-a-decembre-2019/> (publié le 01/02/2020 consulté le 02/04/2020)

³⁷ <https://www.skikda-port.com/presentation-du-port/> (consulté le 03/04/2020)

-Port de Mostaganem : Mostaganem se trouve au Nord de l'Algérie à 365 Km Ouest d'Alger la capitale du pays. Elle jouit d'une position géographique stratégique et une aire d'influence régionale, du fait même de l'existence de son important port de commerce. Situé à proximité du premier pôle gazier et pétrolier d'Arzew, le port de Mostaganem constitue la voie la plus courte pour l'acheminement des marchandises à destination des régions pétrolières et gazières de Hassi-Messaoud, Hassi-R'mel, Hassi-Berkine et Haoudh-El-Hamra. Localisé dans une zone agricole, son hinterland est formé de 12 Wilayas situées au Nord et Sud représentant le quart de l'ensemble des circonscriptions administratives de l'Algérie et le tiers de la superficie du pays.

CAPACITÉ D'ACCUEIL

Postes à quai commerciaux :

10 postes dont 04 postes spécialisés : -Céréales -Sucre roux -Bitume -Vin.

Zones d'exploitation :

Surfaces non couvertes :

69.000m² de terre-pleins dont 65.000m² à usage commerciale.

Surfaces couvertes :

16 Docks-magasin d'une superficie de 8.950m² dont 5.950m² à usage commercial.

Le trafic de conteneurs dans le port en 2019 a atteint 35 853 EVP à l'import et 30 045 EVP à l'export.³⁸

- **Port de Djen-Djen**
- **Port d'Oran**
- **Port de Ténès**
- **Port d'Arzew**
- **Port de Ghazaouet**

³⁸ <http://www.port-mostaganem.com/traitement.html> (consulté le 06/04/2020)

Section 02-Les contraintes des ports de commerce en Algérie et leur stratégie de développement sur le futur :

Les ports Algériens souffrent depuis l'indépendance de nombreux problèmes au niveau de la gestion, les infrastructures et la qualification des systèmes portuaires, ce qui engendre des conséquences coûteuses pour le commerce extérieur et l'économie du pays en général.

2.1-Les contraintes des ports de commerce Algériens :

- Cout de transport à destination Algérie élevé :

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

Le trafic des marchandises générales, est marqué par un déséquilibre au profit des entrées. Ce déséquilibre dans la nature du trafic pénalise le coût du transport à destination de l'Algérie qui reste plus élevé en raison du retour à vide des conteneurs.³⁹

- Augmentation des importations, et exportation basé sur les hydrocarbures :

Les sorties ne représentent aujourd'hui que 14% du trafic national hors hydrocarbures, contre 52% en 1962 et 90% en 1952. L'évolution rapide des importations de marchandises générales explique donc largement cette évolution, sans toutefois entraîner une mise à niveau des infrastructures portuaires. Cela souligne également la faiblesse structurelle de l'Algérie au niveau de sa base productive hyper spécialisée.

- Infrastructures mal équipés notamment à l'exportation :

Si les hydrocarbures ont toujours occupé une part prépondérante dans le trafic portuaire total, leur transit est facilité par la présence d'équipements spécialisés et modernes, permettant une grande fluidité de trafic, bien souvent par oléoducs ou gazoducs. En revanche, la manutention des marchandises générales, qui par nature requiert davantage d'équipements à quai et suscite un trafic terrestre important (ex : routier), est confrontée à la localisation des terminaux en

³⁹ Khelifa (K), (2010), Les ports algériens : passer du dire au faire, Mai 2010, Phare, no 133.

plein site urbain, comme à Alger. Les problèmes de saturation et de congestion sont exacerbés lorsque ces marchandises ne sont pas conteneurisées et que l'outillage portuaire moderne fait défaut.⁴⁰

- Une filière portuaire inadéquate :

L'évolution très rapide des échanges a démontré la difficulté de l'outil portuaire à faire face à la nouvelle situation économique du pays et à s'adapter aux nouvelles exigences du commerce maritime international dictées par la mondialisation. Cette faiblesse ne se limite pas à une seule contrainte, mais à diverses insuffisances à différents niveaux, qui ont provoqué la situation catastrophique actuelle vécue par les ports algériens.⁴¹

- Capacité de réception très faible

Construits au temps de la colonisation, les ports algériens n'offrent que de faibles tirants d'eau, ainsi que des espaces d'entreposage réduits et étroits, ne pouvant convenir aux exigences des navires des générations récentes. De ce fait, ils ne peuvent recevoir que des navires de petites tailles, inférieur à 20 000 tonnes de port en lourd. Seuls les bateaux contenant jusqu'à 1000 conteneurs sont en mesure d'y entrer⁴². Cette situation se pose en termes de contraintes sévères au déroulement des échanges maritimes.

- Des ports très mal gérés :

Les entreprises portuaires algériennes, détentrices du droit d'exercice de missions de service public et d'un monopole de fait des activités de manutention, acconage et remorquage, sont érigées en juge et partie pour toutes les activités portuaires. Dans la pratique, le client n'a aucune alternative ; il est obligé de solliciter un prestataire unique, sans pouvoir revenir sur la qualité du service ou négocier les tarifs de prestation.

Le laxisme de cette politique de gestion apparaît sur le terrain par la faiblesse de la productivité portuaire : le rendement portuaire algérien, de 10 conteneurs à l'heure, reste le

⁴⁰ SETTI (M), MOHAMED-CHERIF (F-Z), DUCRUET (César) : « *Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ?* », Revue géographique des pays méditerranéens, n° 116, 2011, P.85.

⁴¹ Mohamed-Cherif (F.Z), DUCRUET (C), (2011), *Les ports et la façade maritime du Maghreb : entre intégration régionale et mondiale*, Mappemonde, no 101

⁴² MOHAMED CHRIF, F-Z, « *l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives* », Ed UPO, Alger, 2004, P.139.

plus faible en Méditerranée. Pour les marchandises, les délais de transit sont de 23 jours contre 4 à 5 jours chez les voisins marocains et tunisiens.⁴³

- Insuffisance en espaces portuaires :

Parmi les nombreuses particularités des ports algériens, celle de leur étroitesse au sein des organismes urbains est des plus significatives. En Algérie, les terminaux portuaires restent soumis à un enclavement urbain qui bloque au demeurant toute possibilité d'extension, réduisant même la fonctionnalité des abords portuaires.

Alger, le premier port à marchandises générales, a connu des « amputations » qui lui ont coûté la moitié de sa surface d'activité. Afin de résoudre ses problèmes urbains vitaux (ex : circulation et stationnement automobiles), la municipalité a progressivement empiété sur le domaine portuaire par soustraction successive d'importantes surfaces. De ce fait, la superficie de l'espace portuaire algérois est passée de 126 ha dans les années 1970 à 55 ha de nos jours.⁴⁴

- Attente des navires :

Les armateurs fixent leurs tarifs non seulement en fonction des conditions du port de destination, mais également en tenant compte des risques de séjour prolongé de leur bateau. Il en est de même pour les assurances. À cela s'ajoutent les pénalités comme celles de surestaries, alourdissant ainsi la facture du transport que payera en dernier ressort le consommateur. De ce fait, le transport d'un conteneur de 20 pieds (cotation Bord /Bord) de Marseille-Alger coûte 1100 euros, le même tarif que celui appliqué pour Marseille-Tunis, pourtant sur une distance plus longue.⁴⁵

Les surestaries pour chaque bateau en séjour prolongé sont de 6 000 à 12 000 euros par jour et peuvent atteindre le double dans certains cas.

2.2-Les actions de développement des ports maritime :

Le transport maritime en Algérie nécessite une véritable révolution pour relancer le commerce extérieur, ces changements seront effectués au niveau des infrastructures portuaires en termes d'équipements, politique de gestion et formation de personnels :

⁴³ Mohamed Chérif F-Z, 2004, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie « problèmes et perspectives », office des publications universitaires, 2ème édition, Alger, page 98.

⁴⁴ Ibid., P.101.

⁴⁵ M'hammed Setti, Mohamed-Cherif F-Z, César Ducruet, Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ?, Revue géographique des pays méditerranéens, n° 116, 2011, page : 88).

- **Augmentation de capacité de réception**, « Les capacités des ports commerciaux algériens en matière de trafic de conteneurs vont tripler d'ici 2021 pour atteindre 6 millions d'Equivalent vingt pieds (EVP) contre 2 millions d'EVP actuellement » a indiqué à l'APS le PDG du groupe Services portuaires (Serport), Djelloul Achour.

Les ports algériens vont gagner 4 millions d'EVP additionnels à la faveur des projets de réalisation et d'extension des terminaux à conteneurs en cours de réalisation. Il s'agit des projets de construction du terminal à conteneurs de DjenDjen (Jijel) doté d'une capacité de 2 millions d'EVP, d'extension-développement du terminal d'Alger qui va augmenter ses capacités à un (1) million d'EVP, d'extension-développement du terminal d'Oran qui va accroître ses capacités à 1,5 million d'EVP.

S'ajoute à cela, le Port d'Annaba, qui va mettre en place son terminal à conteneurs d'une capacité de 600.000 EVP et le Port de Bejaïa qui va augmenter ses capacités à 300.000 EVP prochainement,

En outre, des quais minéraliers sont en cours de construction au port d'Arzew, de DjenDjen et d'Annaba.⁴⁶

- **La facilitation destinées à l'exportation**, et qui concerne particulièrement la réduction du temps de séjour de la marchandise, réductions de 50 à 80% des tarifs d'embarquement, outre les avantages décidés par les pouvoirs publics sur les plans financiers et douaniers.

Ses mesures seront accompagnées par la création de nouvelles plateformes logistiques reliées aux ports par des voies ferrées, dans lesquelles la marchandise sera préparée (colisage, conditionnement, emballage...).

- **Ouverture d'une école de management portuaire** : Au volet de la formation, il sera mise en place une école de management portuaire qui sera chargée d'assurer de manière régulière et durable, la formation en management portuaires des cadres et autres personnels, et assurer une relève managériale permanente. Avec des programmes adaptés et des formations diplômâtes en collaboration avec des instituts spécialisés de renom européens.

Dotée d'une capacité de 500 places pédagogiques, cette école qui sera installée au port de Mostaganem, permettra de "remédier au manque de performance managériale" dans ce

⁴⁶ <http://www.aps.dz/economie/101634-transport-maritime-vers-la-reduction-des-delais-du-transit-aux-ports-a-cinq-jours> (publié le vendredi 14/02/2020 consulté le 23/04/2020)

domaine (les activités portuaires, l'exploitation, la sécurité, la logistique portuaire et extra portuaire, la digitalisation...)⁴⁷

Section 03 : Les zones extra-portuaires, leur rôle et leurs fonctions

3.1- Définition de la zone extra-portuaire :

La zone extra-portuaire s'entend d'un lieu donné situé à l'intérieur des terres, dont la fonction est l'accueil, le groupage/dégroupage et expéditions des marchandises. Et connecté à un port maritime par voie routière, ferroviaire ou fluvial.

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

3.2- Type de zones extra-portuaire : Il existe plusieurs types de zone extra-portuaire : les ports secs, les entrepôts sous-douane, les parcs à vide...

3.2.1- Le parc à vide est un espace pour le stockage des conteneurs vides, il permet de gérer les retours des TC et d'éviter le surstock au port maritime.

3.2.2- Le port sec est un lieu situé à l'intérieur des terres, ayant des fonctions correspondant à celles d'un port maritime, et comprenant des services de dédouanement.

-L'objectif de création des ports secs :

Les objectifs pour lesquels sont créés les ports secs comme sont d'assurer une situation juridique aux marchandises qui ne peuvent pas recevoir un régime douanier autorisé juste après leur conduite en douane. En d'autres termes, les marchandises seront placées en situation d'attente de dédouanement. Ainsi que de garantir la perception du montant des droits et taxes exigibles de ces marchandises en cas de mise à la consommation, c'est-à-dire éviter une situation probable qui vise à éluder le paiement des droits et taxes. Et enfin garantir à l'administration des douanes une prise en charge légale des marchandises par le fait que ces dernières constituent le gage des droits et taxes.⁴⁸

⁴⁷ Transport maritime : vers la réduction des délais du transit aux ports à cinq jours ; ALGERIE PRESSE SERVICE, Publié le : vendredi, 14 février 2020 14:19

⁴⁸ AIDI (M) : *Le rôle des ports secs dans le commerce maritime : cas de la plateforme extra-portuaire TIXTER de BBA*, mémoire de master en science économique, université de Bejaia, 2017, P.35.

3.2.3-L'entrepôt sous-douane : le fonctionnement de l'**entrepôt sous-douane** est le même du port sec mais il est réservé à l'entreposage des marchandises dépassant les 21j au port maritime. Il peut assurer les activités et les services présents dans le port sec sauf le scan des conteneurs.

Ce régime douanier permet l'emmagasinement des marchandises sous contrôle douanier dans les locaux agréés par l'administration des douanes en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibition à caractère économiques.

-Les types d'entrepôts sous-douane en Algérie : il existe 3 types d'entrepôts sous-douane en Algérie selon l'organisation de la douane Algérienne⁴⁹ :

L'entrepôt privé :

L'entrepôt privé peut être accordé à toute personne physique ou morale pour son usage exclusif en vue d'y entreposer des marchandises en rapport avec son activité en attendant de leur assigner un autre régime douanier autorisé.

L'entrepôt public :

L'entrepôt public peut être créé, lorsque les nécessités du commerce le justifient :

- par toute personne physique ou morale établie dans le territoire douanier ;
- et dont l'activité principale ou accessoire porte sur les prestations de services en matière :
 - o d'emmagasinement,
 - o de transport
 - o et de manutention des marchandises.

L'entrepôt public est ouvert à tous les usagers pour l'entreposage de marchandises de toute nature à l'exception de celles qui sont exclues en application des dispositions de l'article 116 du code des douanes.

L'entrepôt industriel :

C'est un établissement placé sous contrôle douanier où l'entreprise est autorisée à procéder à la mise en œuvre de marchandises importées, pour la production d'un produit destiné à l'exportation.

3.3- Pré requis pour l'installation des zones logistique extra-portuaire :

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

⁴⁹ <https://www.douane.gov.dz/spip.php?article73> (consulté le 03/06/2020)

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

3.4- Rôle de la zone extra-portuaire :

3.4.1- Le rôle logistique :

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

3.4.2- Rôle macroéconomique :

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

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

3.4.3- Rôle microéconomique :

- Offrir et mettre à la disposition de l'économie des intrants nécessaires à la production

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

3.5- Les fonctions des zones extra-portuaires :

Une plateforme extra-portuaire a les mêmes fonctions qu'un terminal à conteneurs marin, il existe quatre fonctions de base⁵⁰ :

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

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

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

⁵⁰ AIDI (M) et KHABACHE (S) : *Le rôle des ports secs dans le commerce maritime : cas de la plateforme extra-portuaire TIXTER de BBA*, mémoire de master en science économique, université de Bejaia, 2017, P.17.

Cependant il y a d'autres activités qui se déroulent dans un terminal en plus des quatre fonctions déjà mentionnées, comme le dépotage et l'empotage des conteneurs, la vérification des conteneurs, le transport et la distribution (certains zones offre ce service)...etc.

Conclusion :

Les ports de commerce algériens sont des acteurs incontournables de la stratégie nationale de la logistique, ils sont considérés comme des pôles de croissance, véritable moteur du développement économique. La position géographique de ces 10 ports lui offre des avantages pour enrichir le commerce extérieurs de pays et permet aux opérateurs de faciliter les échanges avec les autres pays.

Des difficultés et contraintes tendent à freiner l'adaptation de ces ports aux exigences de la mondialisation de l'économie maritime. L'Algérie a cumulé les mauvais points en matière de développement des infrastructures portuaires, l'investissement public dans ce secteur n'a concerné que les ports pétroliers importants pour l'économie nationale au vu de la rente que génèrent les hydrocarbures. Cette stratégie rend les ports Algériens incapables d'absorber efficacement les flux commerciaux (faible productivité, délais d'attente très longs des navires, saturation des terminaux, accessibilité nautique limitée, ...etc.), allant jusqu'à ralentir l'insertion même du pays dans l'économie mondiale. Des mesures récentes prises par les autorités algériennes visent à :

- Réhabiliter les ports nationaux.
- Optimiser les flux logistiques et les infrastructures de transport.
- Renforcer L'attractivité Des Métiers Et Développer La Formation.
- Harmoniser et simplifier la réglementation.
- Préparer la logistique à la transition numérique.

Les projets en cours de réalisation devraient permettre de promouvoir l'intermodalité tout en améliorant la desserte maritime des ports.

Pour remédier aux problèmes d'insuffisance des espaces portuaires et pour améliorer leur compétitivité, les ports doivent attirer dans leur hinterland proche le maximum d'implantation d'activité d'où l'intérêt de la création des plateformes logistiques extra portuaires, qui

assurent les mêmes services que ceux des ports maritimes, afin de décongestionner ces derniers et d'augmenter leurs capacités d'accueils de conteneurs.

L'Algérie a concentré des efforts dans ce sens, des enveloppes conséquentes ont été réservées pour la création des zones extra-portuaires qui rentrent dans le cadre du programme national de développement des ports.

CHAPITRE 03 Etude de cas :

**Les impacts de la zone extra-portuaire SNTR ACGS
Annaba sur le port maritime et le commerce extérieur
en général**

CHAPITRE 03 Etude de cas : Les impacts de la zone extra-portuaire SNTR ACGS Annaba sur le port maritime et le commerce extérieur en général

Introduction :

La croissance en termes de trafic conteneurisé va directement déclencher des problèmes de stockage des conteneurs, ce qui influence directement la performance des terminaux à conteneurs.⁵¹

Chaque entreprise portuaire utilise au cours de ses activités des infrastructures logistiques intérieures (terminaux à conteneurs, hangars et magasins portuaires...) et extérieures (ports secs, entrepôts sous douanes...) pour garder les marchandises destinées à l'import ou à l'export.

La zone extra-portuaire est une infrastructure extérieure du port maritime, la fonction stratégique de cette zone est de proposer tous les services spécialisés associés aux conteneurs dans les flux d'importation, y compris celui de stockage temporaire. Pour le port d'Annaba, cette stratégie vise à remédier aux nombreuses contraintes contre lesquelles ce port maritime fait face, notamment l'augmentation de la demande en capacités d'entreposage due à l'augmentation du trafic conteneurisé. La zone extra-portuaire vise à répondre aux différents besoins du port maritime, ce qui nous essayons de démontrer à la fin du troisième chapitre.

Ce chapitre, qui est le cas pratique, va être consacré pour l'étude du rôle de la zone extra-portuaire SNTR ACGS et ses différents impacts sur le port maritime. Nous allons tout d'abord présenter cette plateforme, le port maritime dont lequel est rattaché, ensuite voir les différentes fonctions et activités, analyses de ses activités par rapport à l'activité du port maritime et leur rôle. Enfin, à travers l'entretien élaboré au niveau de l'entreprise, nous allons essayer de ressortir les avantages et les contraintes de cette plateforme ainsi que les différents impacts sur le port maritime.

Section 01-Présentation de l'organisme d'accueil :

1.1-Présentation LOGITRANS

Le transport représente l'un des piliers fondamentaux du développement durable et de la prospérité de tout pays. Des systèmes de transport efficaces et des réseaux modernes sont de

⁵¹ Soufiane BOUGHABA, Lhoussaine OUABOUC, Said AKRICH, problèmes de stockage de conteneurs sur la performance logistique portuaire, la logistique au service du développement économique, 9eme édition du colloque international LOGISTIQUA EST Berrechid, Maroc 19-20 mai 2016, page.768.

ce fait une nécessité pour le développement économique, le bien-être social, la production à grande échelle et la préservation de l'environnement. En Algérie, le secteur du transport connaît une véritable mutation. Pour l'Algérie, le plus grand pays d'Afrique de par sa superficie, le transport demeure une priorité pérenne des politiques d'Etat. Le secteur des transports est, en effet, érigé en priorité eu égard à son importance et à son impact direct sur la qualité de la vie. C'est pourquoi, des entreprises (privées et/ ou étatiques) « spécialisées » dans le domaine ont vu le jour.

1.1.1- Historique du groupe LOGITRANS ex (SNTR) :

La Société nationale de transports routiers (SNTR) a été fondée en 1967 en remplacement de « l'Office national des transports » dont le rôle principal était d'affréter en Algérie l'ensemble des transports de voyageurs et de marchandises. La SNTR était chargée entre autre de s'occuper de toutes les activités liées directement ou indirectement au transport routier. En 1971 une partie de son activité, le transport de voyageurs, a été transférée à la Société nationale de transport de voyageurs (SNTV) pour dédier la SNTR uniquement aux métiers du transport routier de marchandises. « Avec plus de 2500 unités motrices de plus de 20 tonnes, la SNTR fut l'une des plus grandes entreprises mondiales de transport routier. Elle garda le monopole du secteur jusqu'en 1987 date à laquelle le secteur d'activité fut ouvert à la concurrence », rappelle dans une déclaration à El-Djazair.com, Boualem Kini, président-directeur du groupe Logitrans. A la suite de cette ouverture, la SNTR a engagé une profonde réflexion sur la stratégie à adopter pour s'adapter à ce nouvel environnement. C'est ainsi que le 31 décembre 1990, la SNTR a été érigée en Entreprise publique économique, société par actions. Grâce à cette nouvelle identité, la SNTR a réussi à maintenir sa place de leader en Algérie, notamment dans le Sud en desservant des zones telles qu'In Guezzam, Timimoun et Bordj Badji Mokhtar, ainsi que dans plusieurs régions enclavées et éloignées du pays. Entre 1996 et 2011, la SNTR, toujours selon son premier responsable, a contribué à l'ouverture de plusieurs entreprises à forte valeur ajoutée telles que le premier port sec à Rouiba en partenariat avec le Port d'Alger, et aussi la société Contrôle technique automobile (COTA) avec plus de 17 agences réparties à travers tout le territoire national. A partir de 2002, la SNTR se réorganise sous forme de groupe avec des filiales dans le transport et la maintenance (SNTR Transport), la gestion du fret et de l'affrètement (SNTR Agefal), la logistique extra-portuaire (SNTR AGS), les plateformes logistiques (SNTR Logistics), la formation aux métiers des transports et de la logistique (SNTR Formation), le développement de solutions

informatiques Transport et Logistique (SNTR Solitrans), et enfin l'hygiène-sécurité et services divers (SNTR SASPS).

1.1.2-Le groupe et ses filiales :

Le groupe SNTR conforte ainsi sa position de leader du secteur du transport routier en Algérie. En 2016, le groupe SNTR change de dénomination pour devenir le groupe Logitrans affichant nettement ses ambitions dans le domaine de la logistique. Dans le détail, les filiales actuelles du Groupe Logitrans se présentent comme suit :

-SNTR AGEFAL :

Commissionnaire en transport routier de marchandises, est spécialisée dans le recueil du fret et son exécution à travers tout le territoire national avec la qualité requise dans le respect des délais impartis par ses clients. SNTR Agefal joue un rôle pivot au cœur de sa zone d'influence « Algérie » mais aussi en Tunisie, Libye, Mali et le Niger, afin de satisfaire ses clients. SNTR Agefal s'appuie sur une flotte importante et diversifiée afin de répondre aux besoins multiples et variés à travers des équipements spécifiques : 3307 véhicules conventionnels, spécifiques et spéciaux. SNTR Agefal dispose de 32 agences commerciales réparties sur tout le territoire national.

-SNTR TRANSPORT :

Elle capitalise plus d'un demi-siècle d'expérience dans le transport routier tous types confondus (Conventionnel, spécifique et exceptionnel). SNTR Transport assure les prestations de transport ainsi que les activités annexes, en amont et en aval, tout en inscrivant graduellement son développement. SNTR Transport assure des opérations sensibles et complexes grâce à un parc diversifié, régulièrement renouvelé et équipé d'un système GPS/GPRS. Le savoir-faire de SNTR Transport s'exprime à travers particulièrement sa connaissance des réseaux routiers et des transports dans le Grand Sud et son implantation stratégique avec 15 centres de transport et 5 directions régionales, implantés sur l'ensemble du territoire national.

SNTR Transport, issue de la première restructuration du groupe SNTR, s'appuie sur le parcours de l'entreprise mère dont le cœur de métier est devenu une marque de fabrique et une référence, afin de répondre au mieux aux besoins et exigences de ses clients.

-SNTR LOGISTICS :

C'est une joint-venture constituée avec un partenariat français dans le but d'aménager des plateformes logistiques et de les exploiter suivant les standards internationaux. Le projet a été classé d'intérêt national par le Conseil des participations de l'Etat et bénéficie de l'intérêt des pouvoirs publics. Actuellement, trois plateformes logistiques (Oued Smar), Oran et Sétif.

-SNTR SASPS :

Cette filiale est spécialisée dans la surveillance, le gardiennage, le nettoyage de locaux administratifs et autres espaces de travail, la location de véhicules et tous travaux d'entretien. Avec une présence sur l'ensemble du territoire national, SNTR SASPS dispose d'un savoir-faire avéré dans le domaine de la surveillance, assurée par un personnel qualifié et recyclé périodiquement suivant des programmes de formations tournés vers les nouvelles technologies de la communication.

-SNTR Formation :

C'est une école dédiée aux formations et perfectionnement dans les métiers du transport afin de répondre aux besoins sans cesse croissants du secteur mais également de promouvoir les nouveaux métiers de la logistique et d'alimenter les futures plateformes logistiques en personnels qualifiés. Elle dispose dans ce cadre d'outils et moyens adaptés (salles de cours répondant aux normes pédagogiques, outils informatiques, projections vidéo et simulateurs) pour la prise en charge des formations dans la conduite professionnelle de poids lourds et engins de transport exceptionnels et les métiers de la manutention et de la logistique.

-SNTR SOLITRANS :

Cette « entreprise de services numériques » est spécialisée dans le développement et l'intégration des systèmes de transports intelligents en direction des métiers du transport routier de marchandises et de voyageurs ainsi que les métiers de la logistique. SNTR Solitrans propose un large éventail de solutions et de compétences, notamment en matière de conseil et choix des solutions informatiques métiers, le développement d'applications métiers, un centre de services et relation clients, un conseil et accompagnement en réseaux et sécurité informatiques et enfin, de matériels informatiques.

SNTR Solitrans dispose d'un personnel qualifié et compétent composé de consultants fonctionnels et dynamiques, dotés d'une bonne maîtrise du métier, d'ingénieurs certifiés dans le domaine des systèmes et sécurité des réseaux informatiques et d'un réseau professionnel de partenaires en TIC (Microsoft, Symantec, APC, Lenovo, HP, etc.) Sur le plan financier, les indicateurs en situation consolidée du groupe Logitrans, évoluent favorablement sur la période 2010-2015 après assainissement des activités « maintenance » et prise en charge du plan social sur ressources propres. « Ils reflètent l'impact positif du Plan de modernisation de la gestion de la SNTR mis en œuvre depuis 2010 avec le soutien des pouvoirs publics et qui s'est traduit par un rajeunissement notable de son parc tracteurs et la création des nouvelles filiales », a encore assuré le PDG du Groupe Boualem Kini.

-SNTR ACGS :

C'est un opérateur national spécialisé dans l'exploitation des zones logistiques extra-portuaires (ports secs, entrepôts sous douanes, locaux de stockage, aires d'entreposage) ainsi que la gestion des flux de bout en bout. Au niveau de ces zones il est procédé à l'accueil des marchandises, à leur entreposage ainsi que toutes les démarches relatives à leur expédition. SNTR ACGS propose une large gamme de services : il s'agit entre autres du stockage de marchandises, des services portuaires, du groupage/découpage et expédition des marchandises, regroupement des différents services connexes (transport, transit, dédouanement ...), la logistique automobile (réception, stockage, préparation et expédition), et enfin l'entreposage et la réparation des conteneurs vides. SNTR ACGS est considéré comme étant un interlocuteur unique avec une gestion globale et totalement intégrée des flux. SNTR ACGS dispose d'une expertise métier et une veille technologique permettant de nombreuses optimisations, mais et aussi d'une responsabilité globale face au client à travers un réseau étendu. Les infrastructures de SNTR ACGS ont été pensées pour respecter les normes internationales afin d'offrir la meilleure qualité de service à ses clients.

1.2- Présentation de la filiale SNTR ACGS :

SNTR ACGS est une entreprise publique économique EPE, filiale du groupe SNTR, elle est filialisée en juillet 2013, située dans la zone industrielle de Rouïba dans la wilaya d'Alger, elle a plusieurs autres installation dans le territoire national (ANNABA, SKIKDA, MOSTAGANEM, ORAN).

SNTR ACGS est une société par action SPA, son capital social est de :

120 000 000,00 DA, elle est spécialisée dans la logistique extra-portuaire (manutention, entreposage, dédouanement, dépotage...), SNTR ACGS gère les différentes zones extra-portuaires tel que les ports sec, les entrepôts sous-douane et les parcs à vide.

1.2.1- Les activités de SNTR ACGS :

L'entreprise assure différentes prestations de services logistiques tels que :

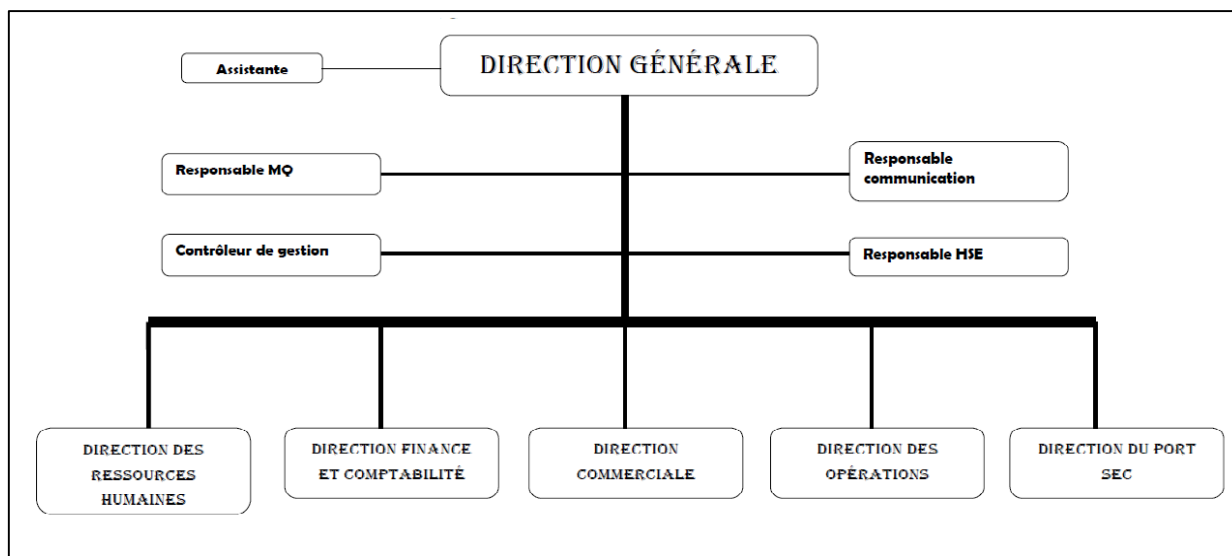
- Le groupage, le dégroupage et l'expédition des marchandises
- La manutention dans les sites, le chargement et le déchargement sur les moyens de transport routiers
- Elle gère aussi les services connexes : transport, transit et dédouanement
- La gestion des parcs à vide.

1.2.3- L'organigramme de l'entreprise :

la SNTR – AGS dispose de 6 directions centrales à savoir :

- La direction générale : le président directeur générale de la filiale est assisté par ; un responsable management qualité, un contrôleur de gestion, un responsable communication et responsable HSE ; en plus de son assistante.
- La direction des ressources humaines : qui gère le potentiel humain et les moyens de l'entreprise et de contrôler la présence des agents à leurs postes de travail.
- La direction finance et comptabilité : enregistre toutes les transactions économiques et financières liées à l'activité de l'entreprise.
- La direction des opérations : qui gère quant à elle, le volet opérationnel de l'entreprise et travaille aussi dans la conception, la mise en place et le suivi de projets et de sites logistiques dans le territoire algérien sur trois régions principales : est, ouest et centre.
- La direction commerciale : assure la gestion du portefeuille client de l'entreprise.
- La direction du port sec : prend en tache la gestion du parc à conteneur par ses deux services d'exploitation et de logistique.

Figure 3-1. Organigramme de SNTR ACGS



Source : DRH de SNTR ACGS

1.3-Présentation de la zone logistique extra-portuaire d'Annaba (lieu de stage) et ses activités :

1.3.1-Présentation SNTR ACGS Annaba :

La zone extra-portuaire d'Annaba est un entrepôt sous-douane (ESD) destiné à faciliter le traitement des marchandises aussi bien à l'importation qu'à l'exportation. SNTR ACGS Annaba est spécialisé en stockage et manutention des marchandises –généralement conteneurisés- qui dépassent 21 jours au terminal maritime et qu'ils sont transférées par un ordre de transfert. Au niveau de cette zone il est procédé à l'accueil des marchandises, à leur entreposage ainsi que toutes les démarches relatives à leur expédition. La zone dispose aussi d'un parc pour l'entreposage des conteneurs vides, et des hangars pour le stockage de la poudre de lait importé.

La création de la plateforme logistique extra-portuaire de SNTR ACGS est le fruit de la collaboration de plusieurs partenaires, notamment l'EPAN, la douane algérienne et le groupe SNTR.

1.3.2-Position géographique :

L'entreprise est située à la zone industrielle «Meboudja» à 14 km du port maritime d'Annaba et près des nombreux usines comme le complexe sidérurgique EL HADJAR

Figure 3-2. Plan de la zone extra-portuaire SNTR ACGS



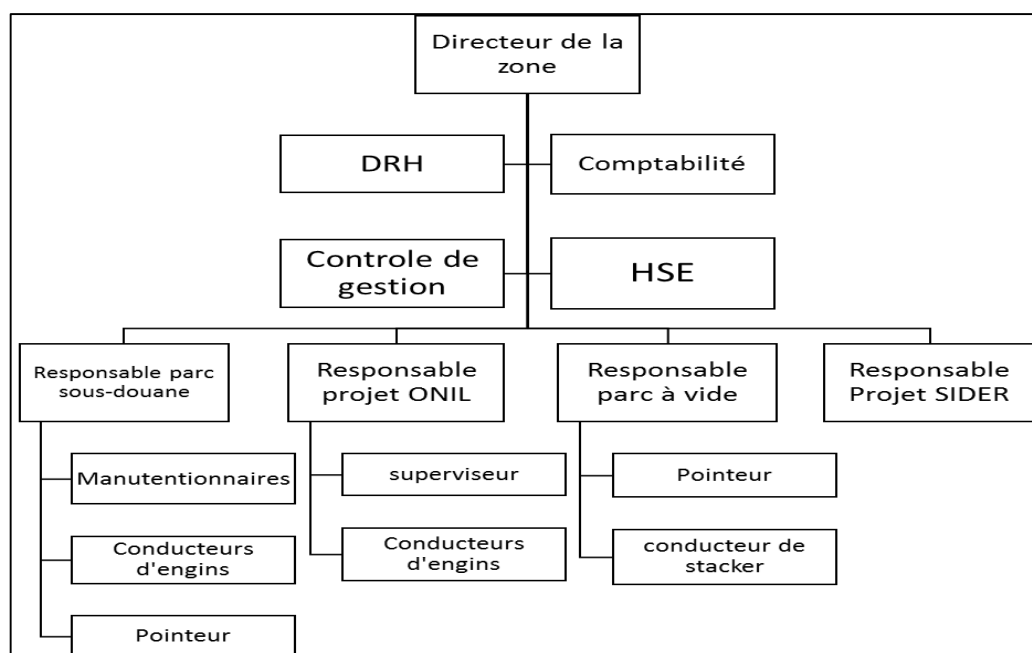
Source : réalisé par nos soins à partir des données de Google MAP

1.3.3-Les activités de la zone :

Les principales activités de l'entreprise sont 4 :

- L'entrepôt sou-douane (ESD) : stockage et manutention des conteneurs.
- Le parc à vide (PAV) : gestion des conteneurs vides de la compagnie MAERSK
- Le projet ONIL : Office National Interprofessionnel du Lait a élaboré une convention avec SNTR ACGS pour la prestation de services de manutention (chargement, déchargement, dépotage), entreposage et transport
- Le projet Sider : il s'agit de location de matériels de manutention au complexe sidérurgique El Hadjar.

1.3.4-Organigramme de SNTR ACGS Annaba :



Source : archive de SNTR ACGS Annaba

Figure 3-3. Organigramme de SNTR ACGS Annaba

1.4- La relation avec le port maritime d'Annaba :

1.4.1-Présentation de l'entreprise portuaire d'Annaba :

L'entreprise portuaire d'Annaba (EPAN) est une entreprise de services organisée en Entreprise Publique Économique, société par actions depuis le 28 février 1989. Son capital social de 3.000.000.000 DA est détenu à 100% par la société de gestion des participations de l'état-ports (SOGEPORIS).

L'entreprise portuaire d'ANNABA EPAN a pour objet social la gestion du domaine public portuaire et son corollaire : l'exercice des opérations de police et de sécurité relatives au mouvement de la navigation et à la préservation et sauvegarde du dit domaine public portuaire.

Ce dernier est constitué de :

- Des plans d'eau.
- Des terre-pleins, hangars, magasins.
- Divers locaux à usage administratif et commercial.

La gestion du domaine public portuaire s'effectue de manière directe pour les plans d'eau, l'affectation des postes à quai aux navires et l'utilisation des terre-pleins et hangars.

Outre, la gestion du domaine public, l'entreprise exerce des activités de services se rapportant à :

- L'assistance aux navires : pilotage, remorquage, lamanage.
- La manutention des marchandises : le chargement et le déchargement des navires.
- L'acconage des marchandises : la réception, l'entreposage, la préservation et la livraison (remise) des marchandises.

Le Port d'ANNABA, fait partie des dix (10) principaux Ports de Commerce d'ALGERIE. Son champ d'influence s'étend sur douze wilayas du pays où sont situées des zones industrielles à fort potentiel de développement et des ressources naturelles tels que les mines de fer, de phosphates et les champs pétroliers.

Il est situé au point d'intersection d'importants réseaux routiers et ferroviaires qui lui assurent une excellente fluidité. Il est relié aux réseaux de voies expresses desservant l'Est et le Sud Est du Pays et au réseau ferroviaire national, précisément par une ligne ferroviaire électrifiée aux mines de fer de l'Ouenza et au Complexe Sidérurgique d'El-Hadjar.

Les missions de l'Entreprise Portuaire de Annaba couvrent les activités suivantes :

Gestion du domaine public portuaire

Manutention et acconage

Pilotage et remorquage

1.4.2- Les activités qu'ils ont une relation avec les zones extra-portuaire :

Le port maritime a toujours besoin des infrastructures externes pour mieux gérer le mouvement des marchandises, les terminaux maritime ne sont pas capable de gérer le trafic énorme de marchandises, et pour cela les ports maritimes recours à des zones extra-portuaire pour distribuer la masse importante des flux physiques.

Parmi les activités qu'ils ont une relation avec les installations externes :

- La gestion du domaine public portuaire : le domaine public portuaire est constitué de :
 - Des plans d'eaux
 - Des terre-pleins, Hangars et Magasins
 - Des divers locaux à usage administratif et/ou commercial.
 - Terminal à conteneurs
 - Installations spécialisées
 - Silo à céréales
 - Gare maritime

- Cale de halage
- terminaux et d'installations spécialisés concédés :
- Terminal pondéreux et produits sidérurgiques
- Terminal phosphatier
- Poste pétrolier
- Poste d'ammoniaque.

Le terminal à conteneur et sa gestion définit la marchandise (généralement conteneurisé) qui sera orientés aux différentes zones extra-portuaires selon le trafic de conteneurs (mouvements des entrées et des sorties) et la capacité de stockage au terminal maritime. Les conteneurs importés seront transférés soit aux ports sec si le transfert est effectué le jour d'arrivé au terminal maritime, soit aux entrepôts sous-douane si les conteneurs restent 21 jours au terminal.

- La direction commerciale : l'activité commerciale dispose tous les documents liés à la marchandise (nombre de conteneurs, type de marchandise, nom de client ou transitaire, date d'entrée...). Ses documents sont nécessaires pour que les zones extra-portuaires puissent gérer la marchandise transférée et les distribuer aux clients.
- Les services de dédouanement : la douane portuaire détermine le nombre de TC à transférer pour chaque zone extra-portuaire selon un progiciel de gestion, la marchandise sera transférée par un ordre de transfert OT signé par le receveur principal de la douane.

Section 02- Analyse des activités de la zone extra-portuaire SNTR ACGS :

2.1- Les activités de la zone et leur importance :

La zone logistique extra-portuaire SNTR ACGS est principalement un entrepôt sou-douane qui a pour le but de gérer les marchandises dépassant 21 jours au port maritime, les réceptionner, stocker et distribuer aux clients y compris les services de dédouanement. La zone dispose aussi d'autres activités connexes qui lui donnent un avantage concurrentiel par rapport aux autres entrepôts, comme le parc à vide et les autres projets de prestation.

2.1.1- L'entrepôt sou-douane (ESD) : est un espace de stockage de marchandises (conteneurs pleins), géré par l'entreprise SNTR ACGS et sous le contrôle de la douane algérienne. Cet espace se divise en 7 sous-espaces :

- Espace de stockage de TC de 40'' high cube et dry.

- Espace de stockage de TC de 20''.
- Espace pour les TC frigorifié.
- Espace pour les conteneurs de produits dangereux (parc à feu).
- Zone pour les TC visité.
- Hangar pour les marchandises diverses (non conteneurisé).
- Zone de visite.

L'entrepôt est géré par le personnel suivant : responsable de l'ESD, adjoint, pointeur, conducteurs d'engins (stacker et chariots élévateurs), manutentionnaires et les agents de douane. Les activités essentielles de l'ESD sont :

-La réception des TC : lorsque la marchandise reste 21 jours dans le terminal maritime, il est obligé de les transférer aux différents entrepôts sous-douane, l'opération ce commence par l'ordre de transfert (OT), les TC sont transférés sous la responsabilité de la douane (escorté) à l'entrepôt.

- L'EPAN facture tous les opérations au terminal maritime (déchargement, entreposage de 21j, gardiennage...)
- SNTR ACGS s'occupe de transport des TC du terminal à l'entrepôt.
- Enregistrement des renseignements de la marchandise au poste de garde à l'entrée.
- La douane autorise l'entrée des TC au parc.
- Déchargement et placement des TC à l'intérieur de l'entrepôt.

Après l'entrée des TC l'entreprise SNTR ACGS compte l'**entreposage** dès ce jour, l'ouverture de dossier pour chaque client est obligatoire (le dossier contient les informations suivants : nombre de TC, gros, articles, type de TC, nature de la marchandise, poids, date d'entrée, N° de l'OT...)

Il faut aussi enregistrer les TC au registre des entrées et dans le progiciel de gestion de l'entreprise

-La gestion des visites : la visite est une opération de contrôle et observation de la marchandise par son client à la présence de la douane (agent et receveur) et le responsable de l'entrepôt, cette opération est obligatoire avant la sortie de TC. L'entreprise SNTR ACGS s'occupe de déplacement, de l'ouverture, manutention et la mise en place de TC visité, elle s'occupe aussi de procédures administratives (élaboration des certificats de visites, facturation des tâches réalisés lors de la visite et la préparation des documents nécessaires pour la sortie).

-La gestion des sorties : c'est la dernière opération dans la gestion des marchandises entreposés, le client (généralement le transitaire) prend sa marchandise après avoir effectué toutes les étapes administratives et douanières.

Le client doit prendre l'autorisation de la douane à la sortie, la facture d'entreposage et le bon de sortie (après la vérification des documents nécessaires de la marchandise), le chargé de la sortie doit prendre les renseignements sur les transporteurs et ses engins, les manutentionnaires préparent la marchandise à la sortie (manipulation et chargement sur le camion), enfin le pointeur fait l'enregistrement de la sortie.

Les services au niveau de l'entrepôt sous-douane permettent de :

- Faciliter la distribution des marchandises aux clients.
- Assurer l'organisation de transfert, d'entreposage et de dédouanement des marchandises
- Faire face aux exigences du port maritime en termes de libération des espaces dans l'enceinte portuaire.
- Diminuer la charge sur la douane portuaire.

2.1.2- Le parc à vide : est un parc pour l'entreposage des TC vides de la compagnie maritime MAERSK, selon un contrat avec SNTR ACGS. Le parc permet de stockage organisé selon le type de conteneurs, une fiche de stock est élaborée chaque jour pour mettre au courant la compagnie maritime.

La gestion des conteneurs vides est une collaboration entre les manutentionnaires, transporteurs routiers et l'opérateur maritime, afin d'organiser les retours des TC en toute sécurité.

Les retours sont organisés à l'arrivée de navire de la compagnie maritime MAERSK, après avoir une demande de fiche de stock, la direction de la compagnie définit le nombre de TC à embarquer selon le rapport du capitaine de navire. SNTR ACGS s'occupe de tous les étapes de gestion des retours jusqu'au chargement dans le navire (manutention, transport, contrôle, chargement et déclaration).

2.1.3- Le projet ONIL : le projet ONIL consiste à l'entreposage, dépotage et manutention des conteneurs et des palettes de l'office national interprofessionnel du lait (c'est le principal importateur de la poudre de lait en Algérie) l'entreprise SNTR a loué 2 hangars pour le

stockage de la poudre de lait, mais elle est toujours en convention avec ONIL pour la prestation des autres services.

L'importation de la poudre est habituellement régulière (20 ou 40 TC de 40''), la marchandise est contrôlé au port maritime, le chargé de projet ONIL s'occupe de l'organisation de la réception, déchargement, dépotage et chargement des TC vide, si les TC restent plus de 8 jours l'entreprise compte l'entreposage des TC plein aussi, sinon l'entreposage est gratuit. Les équipements de manutention utilisés dans ces opérations sont : un stacker pour le déchargement et chargement des TC et 2 chariots élévateurs pour le dépotage.

Le projet apporte de nombreux avantages aux producteurs du lait :

- Facilitation de l'importation de la matière première et des procédures douanière.
- Résolution des crises de rareté de la poudre de lait.
- La distribution régulière de la matière première.
- garantie de la qualité des services offerts.

2.1.4- Le projet SIDER : l'entreprise SNTR ACGS loue des engins de manutentions au groupe sidérurgique SIDER El Hadjar avec un contrat annuel, SNTR s'occupe de l'entretien de ces équipements et leur contrôle.

Ce projet est une source de bénéfice pour SNTR, mais il contient des difficultés lors de sa gestion. Les pannes permanentes de ses engins dans le complexe sidérurgique à cause de l'utilisation dure et le manque de qualification au niveau de ce complexe, ont coûté cher pour l'entreprise SNTR, aussi les arrêts continus de la fabrication ont engendré une forte baisse du bénéfice obtenus.

2.2- Les activités de la zone en chiffre :

2.2.1- Analyse de chiffre d'affaire de l'entreprise et le CA de chaque activité :

CA	ESD	Projet ONIL	PAV	Projet SIDER	Total (CA SNTR ACGS)
2018	121 027 400.00	20 224 900.00	19 367 927.00	/	160 640 227.00
2019	159 085 200.00	27 968 600.00	16 095 978.00	9 250 000.00	212 399 778.00
% de CA 2019	74.90%	13.17%	7.58%	4.35%	100%

Source : établie par nos soins

Tableau 3-1. Chiffre d'affaire de SNTR ACGS

-Chiffre d'affaire de SNTR ACGS : on remarque une augmentation importante sur le CA annuel, ce qui implique que l'entreprise est à la bonne voie. Ce chiffre est le résultat de

plusieurs investissements au niveau de la zone (humaines, matériels, compétences, stratégie...)

-CA de l'entrepôt sous-douane : une hausse du CA de l'ESD de 38 057 800DA est justifiée par plusieurs facteurs :

- Augmentation de trafic de conteneurs annuel au port maritime par rapport à l'année 2018
- Addition de la zone de stockage des TC frigorifié à l'entrepôt, ce qui engendre un plus de TC entreposés.
- Diminution des entrepôts sous-douane dans la wilaya d'Annaba de 3 à 2 entrepôts (après la transformation de l'entrepôt ESDA à un port sec)
- Contrôle et maintenance permanente de matériels de manutention.
- Accélération des procédures de gestion des marchandises (des circuits verts pour les opérations d'importation régulières)

-CA du projet ONIL : une augmentation assez importante du CA de cette activité à cause de :

- La location d'un nouveau hangar à L'ONIL pour le stockage de matières importées.
- Moins de rupture sur la marchandise lors des opérations de manutention et dépotage (main d'œuvre plus qualifié)
- Addition d'une espace d'entreposage des TC près des hangars de stockage.

-CA du parc à vide : une baisse du CA de parc à vide par rapport à l'année précédente, mais l'entreposage des TC reste toujours une activité clé pour SNTR ACGS et engendre une part importante du CA de l'entreprise (7.58%). La diminution du trafic de TC vide pour la raison que la compagnie maritime « Maersk », a retiré les TC de la compagnie « Nedlloyd » de son service de retour de TC vides (elle a conservé l'entreposage que de ses propres conteneurs et les conteneurs de la compagnie « Hamburg süd » dans ce parc). Cette diminution est la raison principale de la baisse du CA dans le parc à vide, plus l'augmentation du nombre de TC endommagés dans le parc lors de la manipulation.

-Chiffre d'affaire du projet SIDER : ce projet a été créé en décembre 2018, il a réalisé un chiffre d'affaire un peu important (4.35%), la location des engins de manutention est une source de bénéfice pour l'entreprise mais elle a connaît plusieurs difficultés, parmi ces dernières les arrêts fréquents du groupe industriel SIDER.

2.2.2- Les activités de la zone par rapport à l'activité du port maritime :

Trafic de conteneurs de l'EPAN durant l'exercice 2019 :

	Import		Export				NBR EVP	NBR de boite
	Plein		Plein		Vide			
	20"	40"	20"	40"	20"	40"		
Janvier	827	1 986	5	1	972	2 528	10834	6 319
Février	1 072	3 293	6	4	1 046	3 013	14744	8 434
Mars	1 336	4 418	64	32	1 292	3 827	19246	10 969
Avril	1 156	3 345	65	3	1 099	3 939	16894	9 607
Mai	1 109	2 808	2	23	792	2 046	11657	6 780
Juin	1 333	3 834	0	64	1 481	3 704	18018	10 416
Juillet	881	3 227	4	5	1 093	3 201	14844	8 411
Août	998	3 434	2	5	1 008	2 665	14216	8 112
Septembre	1 043	4 268	4	31	1 003	4 099	18846	10 448
Octobre	837	2 552	0	16	907	2 899	12678	7 211
Novembre	988	2 678	2	33	1 014	3 130	13686	7 845
Décembre	1 403	3 070	1	5	1 153	2 915	14537	8 547
Total 2019	12 983	38 913	155	222	12 860	37 966	180 200	103 099

Source : EPAN

Tableau 3-2. Trafic de conteneurs de l'EPAN durant l'exercice 2019

Le port d'Annaba représente un élément important dans le commerce maritime en Algérie en termes de trafic de conteneurs, il s'occupe de 21.2% du trafic global en Algérie.

Trafic de conteneurs de SNTR ACGS durant l'exercice 2019

Tableau 3-3. Trafic de conteneurs dans l'ESD :

mois	entrée			sortie		
	20"	40"	45"	20"	40"	45"
Janvier	26	51	9	13	20	5
Février	12	18	0	33	58	11
Mars	38	71	11	27	40	7
Avril	26	67	6	16	42	5
Mai	27	1	30	13	61	4
Juin	33	53	7	27	31	6
Juillet	42	349	1	16	102	2
Aout	50	119	7	52	81	8
Septembre	35	78	9	61	44	12
Octobre	8	84	13	29	39	10
Novembre	41	23	6	23	52	5
Décembre	22	235	2	31	144	5
total	360	1149	101	341	714	80
total entrées	1 610			total sorties	1 135	
total entrées EVP	2 885			total sorties EVP	1 949	
Total des TC traités en EVP	4 834					

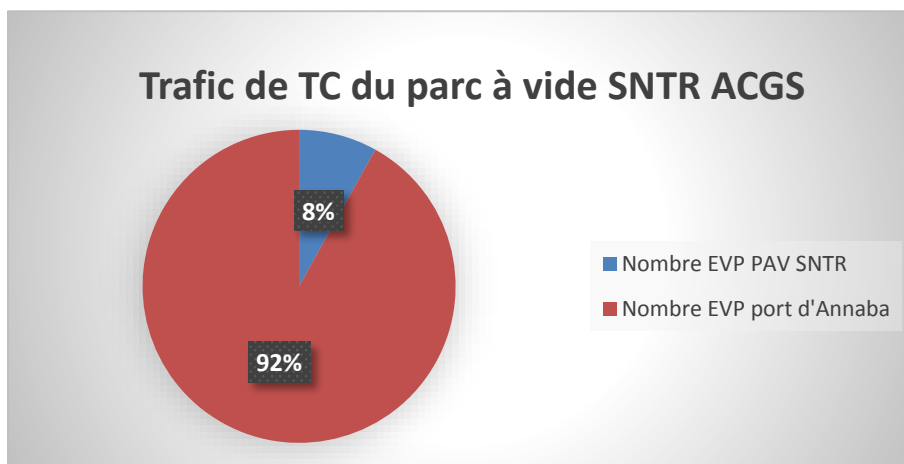
Source : SNTR ACGS

Parc à vide :

Année	Nombre de boîte	Nombre EVP Parc à vide SNTR	Nombre EVP port d'Annaba
2019	4024	7828	88 792

Source : établie par nos soins à partir des données connectées auprès SNTR ACGS

Tableau 3-4. Trafic de conteneurs dans le PAV



Source : établie par nos soins à partir des données connectées auprès de l'EPAN et SNTR ACGS

Figure 3-3. La part des TC vides de SNTR ACGS par rapport au port d'Annaba

Le trafic des TC vides au niveau de parc à vide de la zone représente 8.82% du trafic de TC vides dans le port d'Annaba. Ce chiffre signifie qu'une partie un peu importante des retours de TC vides est géré par SNTR ACGS, mais elle reste une faible part du nombre total, cela peut être expliqué par l'existence d'un grand entrepôt à la zone industriel «Allelik» (situé à 7.5 KM du port maritime), cet entrepôt gère les retours des TC vides pour 5 compagnies maritimes (CMA CGM, MSC, ARKAS, OOCL, Hapag-Lloyd) et prend une grande part de la gestion des retours à vide (environ 60% du trafic du port maritime).

Projet ONIL :

Année	Nombre de boîte traité dans le projet ONIL	EVP
2019	1730	3460

Source : établie par nos soins à partir des données connectées auprès de SNTR ACGS

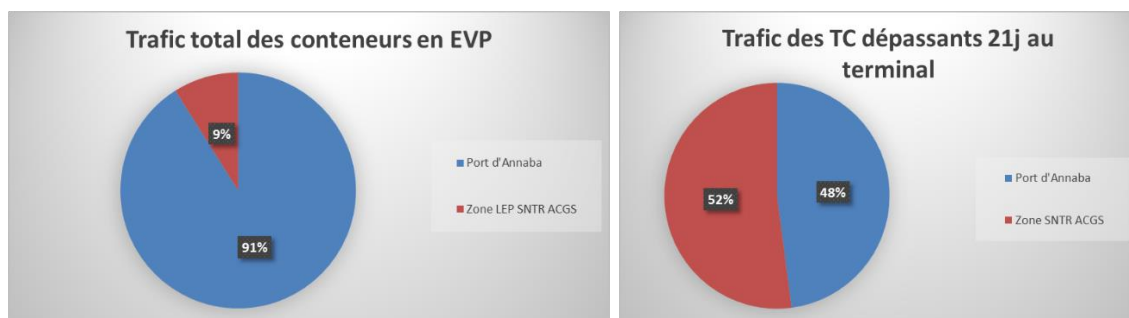
Tableau 3-5. Trafic de conteneurs dans le PAV

Total de trafic des TC au niveau de la zone SNTR

	Trafic des TC traités en EVP	% des TC traités	Trafic des TC dépassant 21j au terminal	% des TC traités
Port d'Annaba	180 200	100%	5 541	100%
ZLEP SNTR ACGS	16 122	8.95%	2 885	52.06%

Source : établie par nos soins à partir des données connectées auprès de SNTR ACGS

Tableau 3-6. Trafic des TC total au niveau de la zone SNTR ACGS



Source : établie par nos soins à partir des données connectées auprès de SNTR ACGS et EPAN

Figure 3-4. La participation de la zone SNTR dans le trafic des TC dans le port d'Annaba

Le nombre total de TC traités au niveau de SNTR ACGS représente 8.95% du trafic de marchandises conteneurisés traités au port maritime, ce chiffre nous justifie le rôle important de cette zone en termes de diminution de la charge énorme sur le terminal maritime. Malgré que les ports sec sont les infrastructures les plus qualifié pour cette mission (les ports secs reçoivent plus de 50% de marchandises conteneurisé), mais on ne peut pas négliger l'importance de cette zone. D'un autre côté 52% des conteneurs dépassants 21j au terminal maritime sont orientés vers l'entrepôt sou-douane SNTR ACGS, cela signifie que cette zone a un rôle majeur d'éviter les surstocks dans les terminaux portuaire.

Le pourcentage des TC transféré à l'entrepôt sous-douane de SNTR ACGS (52%) est justifié par l'existence de 2 entrepôts au niveau de la wilaya (SNTR ACGS et ARKENE), la saturation de l'entrepôt de l'ARKENE parfois permet à l'ESD SNTR de réceptionner plus de TC dans un transfert.

2.3- Rôle de la zone logistique SNTR ACGS :

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

2.3.1- Rapprocher les marchandises du client final : le choix du lieu d'implantation de la zone SNTR ACGS n'a pas été fait au hasard, c'est un choix stratégique. En effet, la zone industrielle est économiquement active, elle constitue une base industrielle très riche. Dans le

souci de mieux satisfaire sa clientèle, SNTR ACGS a choisi cet emplacement pour être prêt des opérateurs économiques afin de mieux les écouter et servir.

2.3.2- Décongestion les surfaces dans l'enceinte portuaire : Considéré comme un prolongement naturel du port maritime d'Annaba, la zone de SNTR ACS a comme rôle aussi de servir de lieu pour le stockage des marchandises, il permettra de réaliser toutes les opérations traditionnellement effectuées au port maritime comme le dédouanement, les facturations et le contrôle de qualité...etc.

2.3.3- Réduire les coûts : l'exploitation de projet permettra à l'EPAN de disposer de plus d'espaces de stockage et réduire substantiellement les délais d'attente des navires dus au manque d'espace d'entreposage, ainsi que la proximité des clients réduit les coûts de transport.

2.3.4- La gestion des retours ou la logistique inverse : Le parc à vide est un espace de stockage qui facilite la collection des conteneurs vides pour organiser leur retour, et donc permet de réduire des coûts logistiques pour les compagnies maritimes (coûts de stockage et de transport).

2.3.5- Animation des échanges externe : La zone permet d'apporter une valeur ajoutée au commerce extérieur, elle favorise une maîtrise de la chaîne d'approvisionnement et de distribution internationale, facilite pour les opérateurs l'accès à l'extérieur et de développer leurs activités.

Section 3 : Les avantages et les contraintes de la zone extra-portuaire

SNTR et ses impacts sur le port maritime :

SNTR ACGS présente de nombreux avantages, mais aussi des contraintes qu'on peut les résumer ci-dessous :

3.1- Les avantages :

- Conserver la sécurité des marchandises, le transfert de ces derniers est escorté par la douane ainsi que le parc dispose de tous les exigences de sécurité (caméras, gardiennage, contrôle permanent, accès sécurisé...).
- Satisfaire les besoins des opérateurs économiques en termes de qualité de services assurés et répondre à leurs besoins.
- Développer le transport maritime en diminuant les surstocks sur les terminaux maritime.
- Il permet la rapidité d'enlèvement des conteneurs, l'amélioration du contrôle douanier et la réduction des risques de fraudes.

- Réduction de la congestion portuaire du port humide d'Annaba.
- Simplification des procédures et réduction des délais.
- Aide à l'organisation des régimes douaniers en diminuant la charge sur la douane portuaire.
- Réduire les coûts logistiques.

3.2- Les contraintes :

- L'existence d'une seule voie routière freine les flux de transport de marchandises. En effet, la réalisation d'une route ferrée permettra un acheminement rapide.
- Le projet de la zone extra-portuaire est un investissement lourd en termes d'infrastructures et équipements (seulement la construction du terrain de l'ESD coûte 600 million de dinars).
- Le rattachement à un seul port maritime, cela peut diminuer la concurrence entre ces prestataires de services. L'importance de ce site peut largement prendre en charge d'autres ports maritimes.
- Terrain du parc à vide endommagé, ce qui impose à l'entreprise d'accepter l'entreposage à moindre coût, à cause de risques sur les boîtes stockées. Cela aussi empêche les autres compagnies maritimes de signer des contrats de stockage de TC vides avec SNTR ACGS.
- La réception seulement des conteneurs dépassant 21j au port maritime malgré la capacité énorme de la zone en termes de stockage et traitement, cela peut réduire l'importance de cette zone.

3.3- les impacts de la zone extra-portuaire sur le port maritime :

La zone extra-portuaire SNTR ACGS est une infrastructure indispensable dans la logistique maritime, pour mieux gérer les flux des marchandises. Les ports maritimes ont toujours besoin de ces plateformes à cause de son importance et ses nombreux impacts, on les résume ci-dessous :

- Servant de base de stockage ainsi que les opérations effectuées participent largement à libérer des espaces au niveau du terminal maritime, éviter les surstocks et donc augmenter la capacité de réception du terminal à conteneurs.
- La création de la valeur ajoutée financière pour l'EPAN, en minimisant les différents coûts logistiques (coût de transport, de stockage, de manutention...).
- Faciliter pour les transitaires et les importateurs la prise de leurs marchandises, ce qui diminue la charge sur la direction commerciale et la douane portuaire.

- L'exportation de marchandises conteneurisées en Algérie est très faible, cette stratégie augmente les retours des conteneurs à vides, les parcs à vide s'occupent à la gestion de ces retours et participent à libérer de grands espaces dans les ports maritime.
- Faciliter l'accès des marchandises au territoire qui rend le port maritime plus dynamique, promouvoir les échanges extérieurs et donc animer l'économie nationale.
- L'amélioration qualitative de l'infrastructure et des services fournis aux clients.
- Une sécurité plus accrue comme le cas dans le port maritime pour toutes les opérations d'entreposage et d'emmagasiner provisoire, ce qui crée un milieu de confiance entre le port maritime et cette zone extra-portuaire.

Conclusion :

Le site logistique extra-portuaire de SNTR ACGS est un investissement durable pour le port maritime, et un élément indispensable dans la logistique maritime. La création de cette zone vise à répondre aux différents besoins du port maritime, ainsi que les besoins des opérateurs et faciliter leurs échanges extérieurs.

Selon l'activité de la zone, elle s'occupe d'une partie importante des marchandises conteneurisées circulant dans le port maritime d'Annaba (8.95%). Ces activités renforcent les opérations effectuées aux établissements portuaires et diminuer les charges

L'entrepôt sou-douane est destiné à soutenir le stockage de marchandises conteneurisées, organiser, animer et dynamiser le trafic des conteneurs ce qui rend cet entrepôt un maillon essentiel du transport multimodal, et assurer une connectivité efficace avec les différents opérateurs.

La gestion des retours des conteneurs à vides dans les zones extra-portuaires aide les compagnies maritimes, ainsi que le port maritime à minimiser les coûts de retours, notamment dans le cas de l'Algérie à cause de la baisse des importations. Cette baisse a engendré des pertes énormes pour les ports maritimes et l'économie du pays en général, la gestion efficace des retours peut absorber une partie de ces pertes et optimiser les flux de marchandises conteneurisés. Le parc à vide est donc une infrastructure indispensable dans la logistique maritime et un avantage pour les ports afin de libérer des espaces et permet aux compagnies maritimes la collecte des TC et leur organisation.

La zone extra-portuaire SNTR ACGS dispose d'autres activités qui assurent une prestation logistique permettant de faciliter les procédures d'importation et d'approvisionnement tel que le projet ONIL.

La zone SNTR ACGS est donc un maillon essentiel entre deux modes de transport importants (maritime et routier), elle joue un rôle primordial dans la logistique maritime. D'après tous ce qu'on a vu précédemment L'intégration de zones extra-portuaires soulage certainement l'utilisation des espaces portuaire, et facilite la distribution des marchandises conteneurisés.

Conclusion générale

Conclusion générale :

La logistique s'agit d'optimiser les flux physiques, elle vise à définir les actions qui permettent de contrôler les coûts logistiques et cherche à aider les organisations à maîtriser les délais. La logistique est donc une activité essentielle dans le commerce international. On ne peut pas simplement limiter la logistique internationale au transport de la marchandise. Il faut inclure de nombreuses étapes qui incluent : l'emballage de la marchandise, le choix et le chargement des moyens de transport, (le transport routier, maritime, aérien, ferroviaire ou multimodal) en fonction des destinations et de la nature du contrat de vente, les opérations de dédouanement tant au départ qu'à l'arrivée, le stockage sous douane... etc.

Parmi les modes de transport les plus utilisés dans les échanges internationaux, le transport maritime, c'est le mode le plus économique pour les échanges massifiés et de longue distance. Les marchandises transportées à l'international peuvent, avant de parvenir à destination, transiter par des nœuds de transports : ports maritimes, fluviaux ou secs, aéroports ou plateformes logistiques.

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

Le développement de la conteneurisation et de la multi modalité ont révolutionné le transport maritime. En effet, ces deux phénomènes bouleversent les métiers des principaux intervenants du transport maritime, armateurs de lignes régulières, transitaires ou commissionnaires de transport, manutentionnaires, en favorisant des processus d'intégration qui redessinent de fait l'ensemble du système du transport maritime international de marchandises. Les conteneurs sont adaptés à tous les types de marchandises, et permettent la réalisation d'économies d'échelle dans le transport maritime. De plus l'organisation des transports grâce à l'apparition du conteneur va permettre d'éviter des ruptures de charge, et aussi réduire les coûts de passage portuaire.

La gestion d'une marchandise passée par un port maritime nécessite l'intervention d'un grand nombre des acteurs, à l'intérieur ainsi qu'à l'extérieur : des infrastructures, des ressources, des prestataires étatiques et privés... etc.

Parmi les infrastructures indispensables dans la gestion portuaires à l'extérieur, les plateformes logistiques extra-portuaires, ces zones d'entreposage ont créé une valeur ajoutée depuis sa création.

L'Algérie accuse un important retard dans les ports polyfonctionnels. Le pays est en effet confronté à des infrastructures vétustes et à un investissement moderne retardé, longtemps limité à des ports considérés comme des ports de la première génération.

Les ports algériens ont besoin autant de savoir-faire que d'une injection massive d'argent public, et, l'État est appelé à doubler ses investissements en termes de ressources humaines, financières, matériels et technologiques, pour créer une valeur ajoutée à ces infrastructures essentiels pour le commerce extérieur et pour l'économie du pays en général, tout en rationalisant l'exploitation technique et managériale des ports et de leur environnement. En effet, cette situation des infrastructures maritime Algériennes a causé un grave encombrement des ports de ce pays, dû à la concentration des marchandises dans les terminaux humides. Le recours aux zones extra-portuaires est devenu une certitude pour ce pays pour améliorer la logistique maritime et dynamiser un peu le commerce international.

Ce travail consiste à démontrer le rôle que jouent ces plateformes extra-portuaires dans la logistique maritime, et leur participation à la réanimation des échanges avec l'extérieur ainsi que leurs effets sur les terminaux maritimes

Pour réaliser ce travail nous avons choisi un cas pratique, qui est la zone extra-portuaire de SNTR ACGS, relié au port maritime d'Annaba.

Notre stage effectué dans cette zone nous a permis d'assister au déroulement des opérations et son fonctionnement, nous avons pu aussi mener des entretiens avec des responsables de la zone extra-portuaire.

L'analyse des résultats nous a conduits à appréhender le fonctionnement de cette zone et son rôle, et de confirmer les hypothèses de recherche que nous avons mis au début, qui sont les suivants :

H1 : La fonction des zones extra-portuaires est le dédouanement de marchandises

H2 : Les zones extra-portuaires peuvent fluidifier le trafic des marchandises sur les terminaux maritimes et diminuer la congestion portuaire

H3 : la zone logistique extra-portuaire est une solution logistique adéquate pour résoudre les défaillances de la logistique maritime et pour dynamiser les échanges avec l'extérieur.

Pour la première hypothèse, les zones extra-portuaires disposent de nombreuses fonctions, leur fonction n'est pas seulement le dédouanement de marchandises, il existe d'autres fonctions essentiels tel que l'entreposage, la manutention, le dépotage et empotage des conteneurs, le dégroupage et d'autres prestations logistiques pour répondre aux besoins des opérateurs.

La plateforme contribue d'une manière substantielle à l'écoulement des produits des opérateurs économiques. Elle est un atout indispensable et nécessaire non seulement pour le port humide d'Annaba en termes de fluidification de marchandises, mais aussi pour toute l'économie algérienne. Mais cette zone peut donner le plus pour le commerce extérieur et recouvrer la valeur ajoutée perdue, notamment à l'exportation, la zone peut faciliter les procédures d'exportation et offrir une prestation totale aux exportateurs de l'empotage des marchandises jusqu'au chargement dans le navire, ainsi que les procédures administratives et douanières. Cependant, le manque dans les exportations hors hydrocarbures avec les contraintes posés par l'état reste un obstacle pour atteindre complètement l'objectif de cette zone.

Le facteur qui a déterminé le projet de création de cette zone logistique est l'exiguïté des espaces dans l'enceinte portuaire, ce qui pousse vers l'extension des surfaces d'entreposage à l'extérieur du port. La zone participe d'une façon cruciale à la réduction de la congestion portuaire du port humide d'Annaba ainsi que la demande d'entreposage/magasinage dans ce port. L'entreposage dans des plateformes à l'extérieur du port contribue aussi à diminuer les délais d'attente des navires et donc fluidifier le trafic de marchandises entrant sur les terminaux portuaires.

La zone de SNTR ACGS permet d'offrir un soutien à la douane portuaire et diminuer la charge sur cette organisation. La zone a aussi un impact sur la gestion des retours à vides, ces derniers occupent des espaces énormes et engendrent des coûts qu'on peut les organiser en utilisant les zones extra-portuaires et dont augmenter les espaces de stockage au port maritime.

En guise de conclusion, les zones extra-portuaires jouent un rôle déterminant dans la libéralisation des espaces portuaires et participent ainsi à la décongestion des ports maritimes et donc aussi à la réduction des coûts logistiques. « La mise en service des zones extra-portuaires, permettra de renforcer les capacités d'accueil des marchandises, apporter une valeur ajoutée aux opérateurs en rapprochant les marchandises de leurs lieux de domiciliation, et offrir des solutions internationales intégratives pour les importateurs industriels. »⁵²

L'intégration de zones extra-portuaires absorbe le trafic et soulage certainement l'utilisation des espaces portuaires, la réalisation de cette plateforme est un choix stratégique qui peut apporter d'énorme valeur ajoutées, non seulement pour le port d'Annaba mais pour toute l'économie Algérienne. C'est donc des centres de création de richesses

⁵² Aimadedine BELKHIRI, Abderezak DJEMILI, les zones extra-portuaires peuvent-elles réduire les coûts logistiques des opérateurs du commerce extérieur ?, La logistique au service du développement économique, 9eme édition du colloque international LOGISTIQUA EST Berrechid, Maroc 19-20 mai 2016, page: 34

Bibliographie :

Ouvrage :

- DE BARY (Melchior) et autres : *PRO en Supply Chain*, édition Vuibert, Paris, 2018
- J. C. BECOUR et H. Bouquin, *L'audit opérationnel, efficacité, efficience et sécurité*, Éditions ECONOMICA, Paris, 1996, (collec. Gestion)
- LE MOIGNE, (Rémy) : *SUPPLY CHAIN MANAGEMENT (Achat, Production, Logistique, Transport, Vente)*, édition DUNOD, 2ème édition, Paris, 2017
- LEGRAND (G) et MARTINI (H) : *Le Petit Export*, édition DUNOD, Paris, 2010
- MOHAMED CHERIF F-Z, « *glossaire des termes clés du transport maritime* », Ed UPO, Alger, 2010, P.71.
- MOHAMED CHRIF, F-Z, « *l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives* », Ed UPO, Alger, 2004
- PIMOR, (Yves) et FENDER Michel : *Logistique (Production, Distribution, Soutien)*, édition L'USINE NOUVELLE, 5^{ème} édition, Paris

Reuves et périodiques :

- KHELIFA (K), (2010), Les ports algériens : passer du dire au faire, Mai 2010, Phare, no 133.
- M'Hamed Seti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif and César DUCRUET, *Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe*, revue géographique des pays méditerranéens, 2010
- Mohamed-Cherif (F.Z), DUCRUET (C), Les ports et la façade maritime du Maghreb : entre intégration régionale et mondiale, Mappemonde, no 101, 2011.
- Pierre CELERIER, Les ports maritimes, Presses universitaires de France, 1957
- Sofiane BOUGHABA, Lhoussaine OUABOUCH, Saïd AKRICH, *problèmes de stockage de conteneurs sur la performance logistique portuaire, la logistique au service du développement économique*, 9eme édition du colloque international LOGISTIQUA EST BERRECHID, Maroc 19-20 mai 2016

Dictionnaire et manuels :

- Lexique du Commerce International, édition ECLIPSE, France, 2013, P 121

Travaux universitaires :

- AIDI (M) : Le rôle des ports secs dans le commerce maritime : cas de la plateforme extra-portuaire TIXTER de BBA, mémoire de master en science économique, université de Bejaia, 2017
- KHADRA BRAHMA MEDJDOUB, «Transport maritime en Algérie, insuffisances et opportunités : comparaison entre le port de Mostaganem en Algérie et le port de Tanger Med au Maroc ». Mémoire de magister, Mostaganem, 2017
- Toufik ALILAT, « les enjeux de la conteneurisation dans les ports Algériennes. Cas du port de Bejaia. Mémoire de magister, Bejaia, 2005.
- Ulrich G. TAMBY, Optimisation de l'exploitation et de la logistique portuaire. Cas du port de Toamasina à Madagascar, mémoire de master en commerce international, Institut supérieur de la technologie d'Antananarivo, 2010.

Rapports :

- Douane Algérienne (Direction des Etudes et de la Prospective), Rapport du commerce extérieur de l'Algérie, 2019
- ISO/TC, *Hommage à Malcolm McLean*, inventeur génial du conteneur par Michael BOHLMAN, Président, 104, 2002
- Transport maritime : vers la réduction des délais du transit aux ports à cinq jours ; ALGERIE PRESSE SERVICE, Publié le : vendredi, 14 février 2020.

Sites web:

alphaliner.axsmarine.com
<http://www.annaba-port.com>
<http://www.aps.dz/economie>
<http://www.marine-marchande.net>
<https://portdebejaia.dz>
<https://www.douane.gov.dz>
<https://www.lantenne.com>
<https://www.portalger.com.dz>
<https://www.skikda-port.com>

Liste des annexes :

Annexe 01 : Lexique maritime

Annexe 02 : guide d'entretien

Annexe 03 : composants d'un conteneur

Table des matières

Dédicaces	
Remerciements	
Liste des tableaux	
Liste des figures	
Liste des abréviations	
Sommaire	
Introduction générale.....	1
CHAPITRE 1 : Généralités sur la logistique et la logistique maritime.....	6
Introduction.....	8
SECTION 1 : Notions de la logistique et la SC.....	8
1.1- Historique.....	8
1.2- Définition.....	9
1.3- Les différents types de la logistique.....	9
1.3.1 -Une logistique d’approvisionnement	9
1.3.2 -Une logistique d’approvisionnement générale.....	9
1.3.3- Une logistique de production	9
1.3.4- Une logistique de distribution	9
1.3.5 -Une logistique militaire.....	9
1.3.6 -Une logistique de soutien	10
1.3.7 -Une activité dite de service après-vente	10
1.3.8 -Une reverse logistique	10
1.4- Finalité de la logistique.....	10
1.4.1- À court terme.....	10
1.4.2- À moyen terme.....	11
1.4.3- À long terme.....	11
1.5- La chaîne logistique (supply chain) et ses différents activités et	
facteurs.....	11
1.5.1- Le concept de supply chain.....	11
1.5.2- Définition de la SC.....	12
1.5.3- Activités de la SC.....	12
1.6- La logistique à l’international.....	15
1.6.1- Les enjeux de la logistique internationale.....	15
1.6.2- Le transport à l’international.....	16
1.6.3- Les nœuds de transport international.....	16
1.6.4- Les incoterms.....	17
SECTION 2 : La logistique maritime et ses facteurs.....	19
2.1- Concepts du transport maritime.....	19
2.2- Les ports maritimes.....	19
2.2.1- Les types des ports maritimes.....	20
2.3- Les ports secs.....	22
2.4- Les moyens de transport maritime de marchandises.....	22
2.4.1- Les différents types de navires de marchandises.....	22
2.5- Les intervenants dans le transport maritime.....	23
2.6- Les offres de transport de fret.....	25
2.7- Les documents de transport maritime.....	25
SECTION 3 : La conteneurisation et ses défis.....	25

3.1- Historique et définition.....	26
3.2- Typologies et mesures des conteneurs.....	26
3.3- Tailles et masses des conteneurs.....	27
3.4- Les porte-conteneurs.....	28
3.5- Les terminaux à conteneurs.....	30
3.6- La conteneurisation, ses avantages et ses limites.....	30
3.6.1- Avantages et limites de la conteneurisation.....	31
3.6.2- Les contraintes de la conteneurisation.....	32
3.7- Les types d'expédition de conteneurs.....	33
Conclusion.....	33
CHAPITRE 2 : La logistique maritime en Algérie, les ports secs : leur fonction et leur objectif.....	34
Introduction.....	35
SECTION 1 : le commerce extérieur en Algérie et les principaux ports de commerce.....	36
1.1- Les échanges extérieurs de l'Algérie.....	36
1.1.1- Les principaux fournisseurs.....	37
1.1.2- Les principaux clients.....	37
1.2- Les ports de commerce en Algérie.....	37
1.3- Les principaux ports de commerce algériens.....	38
SECTION 2 : Les contraintes des ports de commerce Algériens et leur stratégie de développement sur le futur.....	43
2.1- Les contraintes des ports de commerce Algériens.....	43
2.2- Les actions de développement des ports maritime.....	46
SECTION 3 : les zones extra-portuaires.....	47
3.1- Définition de la zone extra-portuaire.....	47
3.2- Type de zones extra-portuaire.....	47
3.2.1- Le parc à vide.....	48
3.2.2- Le port sec.....	48
3.2.3- L'entrepôt sous-douane.....	48
3.3- Pré requis pour l'installation des zones logistique extra-portuaire...49	
3.4- Rôle de la zone extra-portuaire.....	49
3.4.1- Le rôle logistique.....	49
3.4.2- Rôle macroéconomique.....	50
3.4.3- Rôle microéconomique.....	50
3.5- Les fonctions des zones extra-portuaires.....	51
Conclusion.....	51
CHAPITRE 3 : Etude de cas : Les impacts de la zone extra-portuaire SNTR ACGS Annaba sur le port maritime et le commerce extérieur en général.....	53
Introduction.....	54
SECTION 1 : Présentation de l'organisme d'accueil.....	54
1.1- Présentation LOGITRANS.....	54
1.1.1- Historique du groupe LOGITRANS ex (SNTR).....	55
1.1.2- Le groupe et ses filiales.....	56
1.2- Présentation de la filiale SNTR ACGS.....	58
1.2.1- Les activités de SNTR ACGS.....	59
1.2.3- L'organigramme de l'entreprise.....	59
1.3- Présentation de la zone logistique extra-portuaire d'Annaba (lieu de stage) et ses activités.....	60
1.3.1- Présentation SNTR ACGS Annaba.....	60
1.3.2- Position géographique.....	60

1.3.3- Les activités de la zone.....	61
1.3.4- Organigramme de SNTR ACGS Annaba.....	62
1.4- La relation avec le port maritime d'Annaba.....	62
1.4.1- Présentation de l'entreprise portuaire d'Annaba.....	62
1.4.2- Les activités qu'ils ont une relation avec les zones extra- portuaire.....	63
SECTION 2 : Analyse des activités de la zone extra-portuaire de SNTR ACGS.....	64
2.1- Les activités de la zone et leur importance.....	64
2.1.1- L'entrepôt sou-douane (ESD).....	64
2.1.2- Le parc à vide.....	66
2.1.3- Le projet ONIL.....	66
2.1.4- Le projet SIDER.....	67
2.2- Les activités de la zone en chiffre.....	67
2.2.1- Analyse de chiffre d'affaire de l'entreprise et le CA de chaque activité.....	67
2.2.2- Les activités de la zone par rapport à l'activité du port maritime.....	68
2.3- Rôle de la zone logistique SNTR ACGS.....	71
2.3.1- Rapprocher les marchandises du client final.....	71
2.3.2- Décongestion les surfaces dans l'enceinte portuaire.....	72
2.3.3- Réduire les coûts.....	72
2.3.5- Animation des échanges externe.....	72
SECTION 3 : Rôle de la zone EP SNTR ACGS et ses différents impacts.....	72
3.1- Les avantage	72
3.2- Les contraintes.....	73
3.3- les impacts de la zone extra-portuaire sur le port maritime.....	73
Conclusion.....	74
Conclusion générale.....	77
Bibliographie.....	81
Liste des annexes.....	83
La table des matières.....	84
Résumé.....	87

Résumé

La logistique maritime nécessite l'intervention de plusieurs acteurs et infrastructures, avec le développement de la conteneurisation, la congestion portuaire a apparue, notamment dans les pays en voie de développement qui souffrent d'insuffisance des espaces d'entreposage portuaires. La création des zones extra-portuaires demeure une nécessité pour absorber la charge énorme sur les terminaux maritimes. L'objectif de notre étude est de montrer le rôle que ces zones jouent dans la logistique maritime.

Notre travail a étudié le cas d'une zone extra-portuaire (SNTR ACGS) qui se situe à Annaba, ce travail se base sur l'analyse des activités de cette zone ainsi que des entretiens élaborés avec des responsables au sein de cette entreprise. L'objectif est de collecter des données permettant à nous de déterminer le rôle de cette zone pour le port maritime et l'économie du pays en générale.

Les résultats de cette étude montrent que la création de la zone extra-portuaire SNTR ACGS participe à diminuer l'encombrement du port maritime d'Annaba et faire face aux problèmes de congestion portuaire à travers l'augmentation de la capacité d'accueil dans ce port. Les zones extra-portuaires représentent donc une valeur ajoutée pour les ports maritimes et jouent un rôle primordial dans les échanges extérieurs et l'économie du pays en général.

Abstract :

Maritime logistics require the intervention of several players and infrastructures, with the development of containerization, port congestion has appeared, particularly in developing countries which suffer from insufficient port storage spaces. The creation of extra-port zones remains a necessity to absorb the enormous load on maritime terminals. The objective of our study is to show the role that these areas play in maritime logistics.

Our work has studied the case of an extra-port area (SNTR ACGS) located in Annaba, this work is based on the analysis of the activities of this area as well as interviews developed with managers within this company. The aim is to collect data allowing us to determine the role of this area for the seaport and the economy of countries in general.

The results of this study show that the creation of the SNTR ACGS extra-port area helps to reduce congestion in the Annaba seaport and to deal with the problems of port congestion by increasing the reception capacity in this area. Extra-port areas therefore represent benefit for seaports and play a key role in foreign trade and the economy of the country in general.