



FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES SCIENCES DE
GESTION

DEPARTEMENT DES SCIENCES COMMERCIALES

MEMOIRE

En vue de l'obtention du Diplôme de Master en Sciences Commerciales

Spécialité : commerce et finance internationales

Le rôle des ports secs dans le désengorgement portuaire

(Cas du port sec MTA Khemis El Khechna

rattaché au port d'Alger)

Présenté par :

KACHA Imane

KHRIS Hanane

Soutenu en date du : 13/12/2017

Devant le jury composé de :

President : Mr WALIKAN Selim, M.C.A à l'UMMTO

Examineur : Mr GUENDOUDI Brahim, Professeur à l'UMMTO

Dirigé par :

Mr HAMDAD Toufik

M.A.A à l'UMMTO

2^{ème} Promotion

Année Universitaire : 2016/2017

Remerciements

Merci à dieu de nous avoir donné la force et le courage de tenir jusqu'à la fin de ce travail.

Nos remerciements s'adressent à nos parents, qui grâce à leur effort, amours, tendresse, encouragements et affection, nous a permis de frayer ce chemin menant vers la réussite, on leur doit reconnaissance et honneur.

Merci à notre promoteur Mr TOUFIK HEMDAD, pour son suivi et ses précieux conseils.

Merci à notre maître de stage Mr AHMED CHTAIBI chef d'inspection divisionnaire des douanes Boumerdes, pour ses aides précieuses ainsi que tout le personnel de la direction divisionnaire des douanes de Boumerdes.

Nos remercions vont aussi, à Mr SLIMANI MESSAOUD pour ses efforts et ses conseils.

On tient à remercier les différentes personnes que nous avons pu croiser durant notre stage, Mme SAMIA OUEHB chef de département contrôle de gestion de l'EPPAL et Mr NOURDINNE DJEFFEN chef de brigade au niveau du port sec MTA ; Pour la transmission des informations qui ont éclairci la rédaction de notre mémoire.

Nos vifs remerciements vont également aux membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à notre recherche en acceptant d'examiner notre travail et de l'enrichir par leurs propositions.

Enfin, nous tenons également à remercier toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail

À :

Mes très chers parents qui m'ont offert sans condition, l'amour, la tendresse, l'éducation, la confiance ainsi que le soutien moral que vous m'avait toujours apporté. Que dieu vous protège et vous garde pour nous.

Mon cher frère et ma précieuse petite sœur qui n'ont cessé de m'encourager. Je ne serai exprimer ma gratitude seulement par des mots, je vous adore.

Mes deux précieuses grands-mères que j'aime tant.

Ma très chère grande sœur que je n'ai jamais eue, ma plus belle rencontre que je n'ai jamais faite « MIRA » ; ainsi que mon ami et mon grand frère « AHCENE ». Je ne peux trouver les mots pour exprimer ma gratitude et ma reconnaissance pour votre amour, amitié, soutien et beaux moments passés ensemble.

Ma très chère copine et binôme « HANANE », qui n'a cessé de me soutenir et de m'aider du début jusqu'à la fin de ce travail. Je ne serai trouver les mots pour te remercier pour ton aide, amitié et ton soutien.

Toute ma famille sans exception, cousin, cousines, tantes, oncles maternels et paternels.

Merci d'être là pour moi.

IMANE

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail

À :

Mes chers parents, « ROZA » et « EL-KRIM », pour leur amour, leur soutien, leurs sacrifices consentis, leurs précieux conseils et leurs prières tout au long de mon parcours. Je vous remercie pour les valeurs nobles, l'éducation et le soutien permanent venu de vous. J'espère, que vous pouvez être fiers et trouver à travers ce travail aussi modeste soit-il, l'expression de mes sentiments et de mon éternelle gratitude.

Mes chers frères et sœur, qui n'ont cessé d'être pour moi des exemples. Je serai jamais trouver des mots pour vous remercier pour l'appui et le soutien que vous m'avez toujours apporté.

Mon binôme, ma chère amie et sœur « IMANE », ainsi que mon confident et mon bras droit « O.s », qui n'ont cessé de me soutenir et de m'aider du début jusqu'à la fin de ce travail. Je ne peux trouver les mots pour exprimer ma gratitude et ma reconnaissance pour votre amour, amitié, soutien et les beaux moments passés ensemble.

Enfin, toute ma famille et mes amis proches, pour leurs encouragements tout au long de mon parcours universitaire.

Merci d'être toujours là pour moi.

HANANE

Liste des tableaux

Tableau n°1 : La répartition des Incoterms, en fonction du mode de transport et du risque...	29
Tableau n°2 : La répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur.....	30
Tableau n°3 : Le trafic des ports en Algérie (2010, tonnes métriques).....	38
Tableau n°4 : Trafic de Conteneur (EPAL/DPW)	50
Tableau n°5 : Les transferts et les livraisons des conteneurs de l'EPAL.....	66
Tableau n°6 : Les transferts et les livraisons des conteneurs de DPW.....	68
Tableau n°7 : Les transferts des conteneurs du port d'Alger vers les ports secs.....	69
Tableau n°8 : Les transferts des conteneurs du port d'Alger vers le port sec MTA.....	69
Tableau n°9 : L'état récapitulatif mensuel de l'activité du port sec (2016).....	70
Tableau n°10 : L'état récapitulatif mensuel de l'activité du port sec (2017).....	71

Liste des figures

Figure n°1 : Représentation de la communauté portuaire.....	17
Figure n°2 : Représentation des flux de la chaîne logistique	19
Figure n°3 : Hiérarchie des ports du Maghreb.....	37
Figure n°4 : Les exportations.....	38
Figure n°5 : Les importations.....	39
Figure n°6 : L'avant et arrière pays.....	40
Figure n°7 : Localisation des zones extra-portuaires en Algérie.....	54
Figure n°8 : Les transferts et les livraisons des conteneurs de l'EPAL.....	67
Figure n°9 : Les transferts et livraisons des conteneurs de DPW.....	68

Liste des abréviations

A: Acheteur

APN : l'Assemblée Populaire Nationale

BTM : *Bejaia Méditerranéens Terminal*

CGM : Compagnie générale maritime

CIP: *Carriage insurance paid to* (port payé, assurance comprise jusqu'à)

CIV: Conditions internationales de vente

CMA : Compagnie maritime d'affrètement

CNAN : Compagnie national de navigation

CNIS : Conseil national de l'information statistique

CPT: *Carriage paid to* (port payé jusqu'à)

DAP: *Delivered at place* (rendu au lieu de destination)

DAT: *Delivered at terminal* (rendu au terminal)

DDP: *Delivered duty place* (rendu droits acquittés)

DPW : *Dubai Ports World*

EPAL : Entreprise portuaire d'Alger

EVP: Equivalent vingt pieds

EXW: *Ex-Works* (à l'usine)

FAP: Franc d'avarie particulière

FCA: *Free-carrier* (franco-transporteur)

FCL: *Full container load* (conteneur complet)

GPL: Gaz de pétrole liquéfié

ICC: *International chamber of commerce* (chambre de commerce)

INCOTERMS: *International commercial terms*

LCL: *Less than a container load* (groupage dans un contrat)

LO/LO: *Left-on/Left-off*

MCS: *Mediterranean Shipping Company*

MDS: Milliard

MTA : Maghrébine de transport et auxiliaire

ONP : Office national des ports

RO/RO: *Roll-on/Roll-off*

RTG : *Reachstacker*

SARL: Société a responsabilité limitée

SCM: Supply chain management

SIGAD : Système d'information et de gestion automatisée des douanes

SONAMA : Société nationale de manutention

SONATMAG : société nationale de transit et de magasinage

SPA : Société par action

TEUS: *Twenty-foot equivalent unit* (EVP)

UMA : L'union du Maghreb arabe

USD : Dollar américain

V: Vendeur

VA: Vente à l'arrivée

VD: Vente au départ

Sommaire

Introduction générale	11
Chapitre 1 : la logistique portuaire	
Introduction	15
Section 1. Définitions et flux de la chaîne logistique	15
Section 2. Les opérations portuaires	21
Section 3. L'organisation internationale du transport maritime	27
Conclusion	34
Chapitre 2 : le système portuaire en Algérie	
Introduction.....	36
Section 1. Le contexte portuaire en Algérie	36
Section 2. Problèmes et réformes du système portuaire en Algérie	43
Section 3. La nouvelle stratégie des réformes portuaires en Algérie.....	48
Conclusion.....	54
Chapitre 3 : le fonctionnement et l'activité du port sec MTA	
Introduction	56
Section 1. Présentation du groupe MTA et de son port sec Khemis el Khechna.....	56
Section 2. L'activité de la zone extra-portuaire MTA, ses avantages et ses contraintes.....	64
Conclusion	71
Conclusion générale	73



**INTRODUCTION
GENERALE**

Depuis l'avènement de la mondialisation et l'expansion massive des échanges commerciaux internationaux, plusieurs travaux de recherche, notamment ceux des économistes et géographes comme VIGARIE André, DUCRUET César, MOHAMED-CHERIF, F.Z et plein d'autres économistes ont souligné l'importance grandissante de l'infrastructure portuaire et son rôle face à l'intensification des échanges maritimes. Ces recherches soulignent l'importance de ces ports, comme étant le pilier fondamental de l'économie mondiale et de celle du pays.

Le port est un maillon indissociable de la chaîne du transport maritime, il est considéré comme le mode transport de marchandises le plus utilisé.

D'après la CNUCED, près de 80 % du commerce mondial en volume et plus de 70 % de sa valeur transitent par les ports (2015). Les pourcentages sont encore plus élevés pour la plupart des pays en développement.

Le port est aussi un trait d'union entre le monde maritime et terrestre, selon l'interprétation de VIGARIE André (VIGARIE, 1979), qui élabore dans sa thèse une schématisation de trois éléments indissociables appelée « le triptyque portuaire » comprenant l'espace portuaire lui-même, l'arrière-pays portuaire et l'avant-pays portuaire. Le port s'inscrit, à cet effet, dans une logique sociétale intégrant les différentes dimensions économiques, culturelles et politiques. Il devient, de plus en plus, un centre de communication intégré et une plate-forme logistique attrayante.

Pour plus de fluidité et de renforcement des échanges en termes de flux de marchandises, les ports se sont davantage développés. En même temps, pour répondre à cette demande excessive, ils ont subi plusieurs mutations et transformations tant technologique qu'organisationnelle. Toutefois, les plus performants sont ceux qui arrivent à maîtriser leur chaîne logistique globale, sous l'appellation actuelle « Supply Chain Management (SCM) ». Cette dernière permet une bonne gestion de l'ensemble des maillons maritimes en intégrant en amont comme en aval les différents flux physiques et informationnels, dans le but de la création d'une synergie et d'une valeur ajoutée entre les différents acteurs de la communauté portuaire.

En effet, la conteneurisation peut être considérée, elle aussi, comme la révolution la plus marquante dans l'activité maritime et portuaire. C'est un mode de conditionnement dont l'usage est relativement récent en Algérie. Dans les années 70 et 80, l'utilisation du conteneur a été plutôt un choix forcé dans le commerce maritime de l'Algérie, imposé par son statut de quasi importateur net de biens manufacturés conteneurisables, notamment après la

libéralisation du commerce extérieur et du transport maritime de marchandises au début des années 90.

Or, il est bien établi qu'une demande, à laquelle ne répond pas une offre adéquate, est synonyme de non maîtrise du phénomène en question. Dans notre cas, cela revient à dire que la demande apparue avec la conteneurisation n'a pas été satisfaite par une adaptation des outils portuaire et maritime algériens, ce qui explique l'important encombrement des ports algériens (Alger, Oran, Skikda et Bejaia) dû à la concentration des marchandises dans l'enceinte portuaire.

Face à cette situation d'encombrement portuaire dû à l'accroissement du trafic conteneurisé et les exigences accrues des opérations de manutention, les ports sont obligés de délocaliser le tout ou partie de leur activité en dehors de leurs périmètres de localisation.

De ce fait, les décideurs à différentes échelles, notamment les autorités portuaires, essaient de mettre en place des projets, des aires de stockage hors ports appelés autrement « les zones extra-portuaires » en vue de décongestionner le point de passage entre les deux interfaces maritimes et terrestres. Actuellement, dans la plupart des grands ports, ces projets s'inscrivent dans la logique de leurs enjeux de développement qui leur permettront de devenir des pôles industriels et logistiques par excellence.

L'étude de ce thème nous renseignera sur la stratégie adoptée par l'Etat algérienne dans le but de remédier aux différentes insuffisances qui pèsent sur les ports algériens, en termes de déficience d'espace d'entreposage, mais aussi de la faible productivité des opérations logistiques et des lenteurs des opérations douanières.

Le motif du choix de cette thématique obéit au fait qu'il s'agit d'un sujet d'actualité qui a fait couler beaucoup d'encre sur l'utilité et l'importance de la création de ces zones extra-portuaires dites ports secs dans un secteur considéré comme un clef dans l'économie du pays.

Pour ce faire, nous apporterons des éléments de réponse à notre question centrale jugée indispensable dans l'accomplissement de ce travail : **Comment la création des zones extra-portuaires en Algérie contribue-t-elle à la fluidité du passage portuaire, en termes de trafic conteneurisé et est-ce-que l'adoption de cette stratégie est efficace ?**

Pour rendre plus explicite notre travail, nous allons examiner les questions suivantes :

- Quelles sont les causes du retard de l'activité portuaire en Algérie ?
- Quelle est la stratégie des nouveaux acteurs portuaires pour redynamiser le secteur portuaire en Algérie ?
- Comment les espaces extra-portuaires sont-ils gérés en Algérie ?

- Comment ces espaces peuvent-ils absorber le trafic conteneurisé des ports de rattachement ?

L'objectif principal de cette recherche est de déterminer la contribution des zones extra-portuaires adoptées dans le cadre d'une nouvelle stratégie de réformes par l'Etat algérien, dans le désengorgement de ses ports ; d'où vont découler les sous-objectifs suivants :

- Présenter les différentes causes liées au retard des ports en Algérie ;
- Connaître la stratégie adoptée par les nouveaux acteurs portuaires en Algérie ;
- Concevoir la manière dont les ports secs sont gérés;
- Percevoir le trafic conteneurisé absorbé par les ports secs.

A travers l'étude qualitative suivie dans cette recherche, nous avons adopté la méthode historique en se basant sur une recherche qui comporte des ouvrages et des revues. Notre étude a été plus enrichie grâce au stage pratique que nous avons effectué au niveau de la Direction divisionnaire des douanes de Boumerdes reliée au port sec MTA de khemis el khechna et a notre déplacement au niveau du port d'Alger. Cela nous a permis d'élaborer un entretien libre et une analyse des transferts conteneurisés qui se font depuis l'entreprise portuaire d'Alger et *Djazair Port Word* vers les ports secs.

Ce travail est structuré en trois chapitres. Nous avons jugé indispensable de commencer par traiter la logistique portuaire, qui va nous permettre de mieux cerner les concepts portuaires de bases. Ensuite, nous allons évoquer le système portuaire en Algérie qui va justifier le troisième chapitre ; à partir de ce dernier nous allons mieux comprendre les différentes réformes mises en place par l'Etat et celles concernant la création des ports secs.

Dans le dernier chapitre, nous allons mettre en lumière les différentes formalités de gestion et d'exploitation des ports secs, puis analyser les différents transferts conteneurisés qui se font à partir du port d'Alger vers ces espaces et, plus précisément, vers le port sec MTA. Enfin, nous terminerons cette recherche par une conclusion qui synthétisera les résultats de notre étude.



**LA LOGISTIQUE
PORTUAIRE**

Introduction

La logistique portuaire est un réseau qui procure plus d'efficacité et d'efficience pour les opérations d'un port ; c'est pourquoi, dans ce chapitre, nous allons essayer de mettre la lumière sur les différentes notions relatives à ce sujet.

Pour réaliser ce travail, nous avons divisé ce chapitre en trois sections : la première sera consacrée aux différentes définitions et flux de la chaîne logistique ; la deuxième va évoquer les multiples opérations portuaires ; à la fin, nous concluons ce chapitre par une section qui parlera de l'organisation internationale du transport maritime.

Les objectifs visés dans ce chapitre sont :

- Présentation de la chaîne logistique en général, y compris la logistique portuaire ;
- Distinguer entre les différentes opérations portuaires ;
- Eclaircir les nombreuses règles et législations qui gèrent le transport maritime.

Section 1. Définitions et flux de la chaîne logistique

Une bonne maîtrise de la chaîne logistique et de ses flux permet d'avoir une meilleure performance afin de satisfaire les différents besoins des intervenants et des clients finaux. Dans cette section, il sera question de présenter quelques définitions sur la chaîne logistique ainsi que ses différents flux.

1. Définitions de la logistique

La chaîne logistique a une multitude de définitions qui peuvent toucher plusieurs domaines. Dans cette sous-section, nous allons en présenter les différentes définitions.

1.1. La chaîne logistique, en général

Plusieurs définitions ont été admises par la littérature, depuis son apparition jusqu'à nos jours.

La première définition, sous le nom de logistique, remonte à 1948, quand le comité des définitions de l'*American Marketing Association* a proposé cette définition « *mouvement et manutention de la marchandise du point de production, jusqu'au point de consommation ou d'utilisation* ». De cette définition, nous pouvons déduire que la logistique ne concerne que les activités physiques.¹

Ensuite, celle de John Magee, qui a été l'une des premières à englober clairement les flux d'approvisionnement dans la logistique² : « *Technique de contrôle et de gestion des flux*

¹ LIEVRE, Pascal. *La logistique*. Paris : Edition La découverte, 2007, p.19.

² WACKERMANN, Gabriel. *La logistique mondiale et le transport et communication*. Paris : Edition ellipses, 2005, p.43.

des matières et des produits, depuis leurs sources d'approvisionnement jusqu'à leur point de consommation ».

Enfin, nous avons une définition qui prend en considération le transport, le stockage et la manutention en amont comme en aval : La logistique recouvre toujours des fonctions de transport, de stockage et de manutention, et elle étend son domaine, en amont, vers l'achat et l'approvisionnement, en aval, vers la gestion commerciale et la distribution.¹

1.2. La supply chain management

Si le terme *supply chain management* (SCM) est très utilisé aujourd'hui, sa signification est toujours source d'une grande confusion. Le terme *supply chain management* a vu sa définition évoluer depuis qu'il existe. Aujourd'hui, des dizaines de définitions différentes ont été recensées.

Certaines définitions présentent la *supply chain management* comme un ensemble de processus selon Oliver et Weber ; d'autres, la présente comme un principe de management, selon *Le Council of Supply Chain Management Professional*.

La définition la plus utilisée est la suivante : la *SCM* est Le processus qui permet d'obtenir le bon produit, au bon endroit, au bon moment et au meilleur coût.²

1.3. La chaîne logistique portuaire

La logistique portuaire peut être définie comme étant l'ensemble des moyens stratégiques et opérationnels permettant d'optimiser les fonctions intermodales dans la chaîne portuaire. A cet effet, on intègre les différentes opérations présentes dans le port afin d'optimiser les délais (chargements de navires, déchargements, opérations de manutention, de stockage, etc.), les coûts et répondre aux exigences des différents acteurs portuaires.³

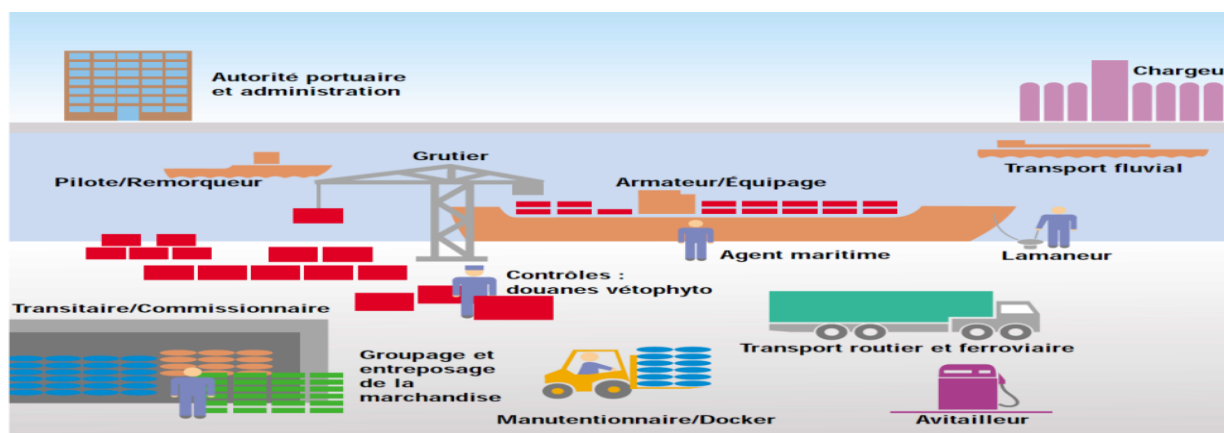
On peut distinguer les différents acteurs portuaires comme suit :

¹Yves, Pimor. *Logistique : production, distribution, soutien*. 3^{ème} éd. Paris : Edition Dunod, novembre 2003, p.04.

²LE MOIGNE, Rémy. *Supply chain management : achat, production, logistique, transport, vent*. Paris : Edition Dunod, 2013, p.06.

³AGONSANOU, Marcolino. *L'importance de la logistique dans l'organisation d'un système portuaire Cas du Port de Cotonou*[en ligne]. Diplôme de Technicien Supérieur 2005 : École Nationale d'Economie Appliquée et de Management Cotonou. P20. Forme PDF. Disponible sur http://www.memoireonline.com/09/09/2668/m_Importance-de-la-logistique-dans-lorganisation-dun-systeme-portuaire-Cas-du-Port-de-Cotonou0.html (consulté le 17/09/2017).

Figure N° 1 : Représentation de la communauté portuaire



Source : *les ports maritimes dans les échanges mondiaux*. Paris : 2013. disponible sur : <http://www.portdeguyane.fr/acteurs-portuaires/> consulté (le 24/09/2017).

1.3.1. La douane

C'est un intervenant institutionnel qui applique la loi tarifaire et la législation douanière. Elle représente un instrument de contrôle du commerce extérieur et de la politique de contrôle des changes. La douane est la source des recettes fiscales.

1.3.2. La banque

C'est un établissement financier, qui met à la disposition de l'importateur et de l'exportateur les différents instruments de paiement, garantissant la sécurité des transactions commerciales internationales.

1.3.3. L'armateur (côté mer)

L'armateur est la personne qui équipe et exploite un navire. Il arme le navire, c'est à dire il le fournit en matériel, en ravitaillement... tout ce qui est nécessaire à l'exploitation et à l'expédition maritime. Il exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non le propriétaire. L'armateur peut donc être propriétaire du navire ou simplement affrèteur (locataire d'un navire).

1.3.4. L'agent maritime ou consignataire

C'est le représentant de l'armateur, il remplit les formalités administratives et s'occupe de tous les besoins d'un navire avant son arrivée et lors de son séjour au port, comme il assure aussi les besoins de l'équipage.

1.3.5. Les chargeurs (côté terre)

Le chargeur désigne le propriétaire de la cargaison d'un navire, ou d'une partie de cette cargaison. Il peut être l'importateur ou l'exportateur, selon la nature du contrat commercial.

1.3.6. La Capitainerie

C'est un acteur clé de l'autorité portuaire. Elle est dirigée par un commandant de port, qui a pour mission d'intégrer le navire dans le complexe portuaire à l'heure prévue en lui affectant les ressources nécessaires pour l'escale (quai, équipement,...) dans des conditions optimales. Il s'occupe aussi de la sécurité intérieure du port, et doit établir des files d'attentes, selon la fréquentation des installations. Il est informé par le consignataire de l'heure d'arrivée du navire.¹

1.3.7. Les pilotes maritimes

Ils ont pour rôle de guider les grands navires près des côtes et à l'approche des ports. Le Pilote Maritime est chargé d'aider le capitaine d'un navire lors de l'arrivée, du départ ou des mouvements de celui-ci dans les ports.

1.3.8. Les remorqueurs

Ce sont des petits bateaux, très puissants et très manouvriers qui servent à guider, tirer, pousser des bateaux plus gros, qui entrent et sortent des ports, et à les amarrer au quai.

1.3.9. Les lamaneurs

Ils désignent des opérateurs d'assistance à l'amarrage, au désamarrage des navires lors de leur arrivée, de leur départ ou également de leur mouvement (changement de poste à quai) à l'intérieur des ports. Les lamaneurs sont des marins spécialisés.

1.3.10. Les sociétés d'avitaillement et de sautage

En navigation fluviale et maritime, un avitailleur est un petit bateau équipé destiné à ravitailler en carburant les autres bateaux de plaisance ou de commerce. Il va les servir là où ils sont amarrés, mais peut aussi les ravitailler en navigation (eau douce, gas-oil, essence.)

1.3.11. Le Transitaire

Important auxiliaire, il est un mandataire qui agit pour le compte du chargeur à l'export (à l'embarquement) et pour le compte réceptionnaire (destinataire final) à l'import (au débarquement). Il conseille son client sur la meilleure façon d'organiser le transport, le renseigne sur les formalités exigées par l'administration douanière et assure lui-même ces formalités en qualité de commissionnaire en douane.

1.3.12. Le Commissionnaire de transport

C'est un véritable architecte dans l'organisation de la chaîne de transport maritime international de bout en bout.

¹Glossaires de transport maritime CMA-CGM[en ligne]. Format PDF. Disponible sur : file:///C:/Users/DUALCOMPUTER/Desktop/glossaire-transport-maritime-fr-54553611.pdf (consulté le 20/09/2017).

Il s'engage à faire parvenir à destination les marchandises qui lui sont confiées par les chargeurs.

1.3.13. Stockeur

Il assume les fonctions d'entreposage, d'emballage/dépotage, de groupage/dégroupage, de conditionnement, de distribution, de transformation, etc...., de toutes les activités qui se déroulent dans un entrepôt.

1.3.14. Commissaire d'avarie

C'est un expert en assurance qui évalue les dégâts des marchandises endommagées, et détermine la cause pour le compte des compagnies d'assurance.

1.3.15. Les entreprises de manutention

Ce sont celles qui assurent l'interface entre l'eau et la terre, qui effectuent l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires. Elles effectuent aussi les opérations de réception, de reconnaissance et de gardiennage des marchandises.

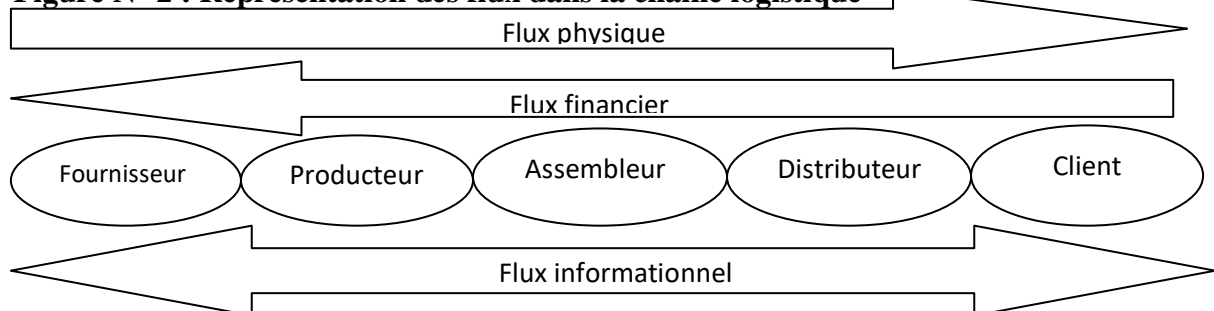
2. Les flux de la chaîne logistique

La performance d'une chaîne logistique dépend fortement de la coordination entre ses acteurs. Son pilotage nécessite une bonne maîtrise des différents flux circulant au sein de cette chaîne.

2.1 Les type de flux

En général, ces flux sont classés en trois types, et toute organisation, qui participe à la circulation de ces différents flux, est considérée comme un maillon de la chaîne logistique.¹

Figure N° 2 : Représentation des flux dans la chaîne logistique



Source : réalisé par nos soins sur la base des données trouvées sur : *Modélisation et évaluation de la performance des terminaux portuaires*, p.20. Forme PDF. Disponible sur : file:///C:/Users/DUALCOMPUTER/Desktop/Benghalia_abderaouf_2015_archivage.pdf (consulté le 14/09/2017).

¹BENGHAIIA, Abderaouf. *Modélisation et évaluation de la performance des terminaux portuaires*[en ligne]. Pour obtenir le grade de : Docteur de l'université du Havre ÉCOLE DOCTORALE Sciences Physiques, Mathématiques et de l'Information pour l'Ingénieur (SPMII), 2015, p.20. Forme PDF. Disponible sur : file:///C:/Users/DUALCOMPUTER/Desktop/Benghalia_abderaouf_2015_archivage.pdf (consulté le 14/09/2017).

2.1.1. Les flux informationnels

Ce sont des flux bidirectionnels. Ils concernent les échanges d'informations entre les acteurs de la chaîne. L'information peut refléter une situation donnée, un ordre à exécuter, un nombre de produits à livrer, une information destinée aux clients, etc.

2.1.2. Les flux physiques

Ces flux concernent la circulation des produits qui traversent la chaîne logistique. Ils peuvent représenter une matière première, des produits finis ou des unités de transport.

2.1.3. Les flux financiers

Appelés aussi flux monétaires, ils sont associés au flux physiques, à savoir les achats, les ventes, les remboursements, etc.

Dans la chaîne logistique portuaire, nous nous focalisons sur les flux physiques et informationnels. En effet, les flux informationnels jouent un rôle très important qui rend la chaîne portuaire compétitive, comme pour les terminaux portuaires qui permettent de surveiller et de gérer les équipements et de localiser les conteneurs. Ces nouvelles technologies permettent également d'échanger des données et des informations avec les autres maillons de la chaîne. Ces informations peuvent être, par exemple ; les dates d'arrivée et de départ des conteneurs et des différentes unités de transport et l'emplacement des conteneurs.

Les flux physiques concernent les objets qui circulent au sein de la chaîne portuaire tels que les conteneurs, les moyens de transport des conteneurs (train, camion navire...)

2.2. Le pilotage des flux

Les entreprises, qui constituent une chaîne logistique, sont liées par des flux physique, d'informations et des flux financiers. Ces entreprises doivent collaborer afin d'optimiser cette chaîne en satisfaisant leurs propres objectifs tout en visant les objectifs globaux de la chaîne. L'objectif d'une telle collaboration est de pouvoir prendre les bonnes décisions dans l'intérêt de tous les maillons de la chaîne logistique.

En général, ces décisions sont classées en trois niveaux, à savoir : niveau stratégique, niveau tactique et niveau opérationnel.¹ (En prenant les terminaux portuaires comme référence)

¹VALLIN, Philippe. *La logistique : modèles et méthodes et pilotages des flux*[en ligne]. 4^{ème} éd. Paris : Edition ECONOMICA, 2014, p.19-20. Forme PDF. Disponible sur file:///C:/Users/DUALCOMPUTER/Desktop/La%20logistique%20-%20Modèles%20&%20Méthodes.pdf (consulté le 27/07/2017).

2.2.1. Niveau stratégique

Les objectifs fixés sont à atteindre sur le long terme. Les décisions concernent, par exemple :

- La localisation et la conception des terminaux portuaires ;
- la détermination de la capacité des terminaux ;
- la conception d'un réseau de transfert ;
- le choix de nouveaux partenaires ;
- la construction de nouvelles installations.

2.2.2. Niveau tactique

Les objectifs fixés sont à atteindre sur le moyen terme. Les décisions concernent, par exemple :

- le choix du mode de transport ;
- la répartition des charges entre les terminaux ;
- l'affectation des ressources aux tâches

2.2.3. Niveau opérationnel

Les objectifs fixés sont à atteindre à court terme et à très court terme. Les décisions concernent l'exécution du planning des tâches en utilisant les ressources nécessaires.

Section 2 : Les opérations portuaires

Dans la chaîne logistique portuaire, on retrouve une multitude d'opérations qui interviennent. Elles peuvent être résumées en deux types : les opérations de transport maritime, les opérations de manutention et d'entreposage.

1. Les opérations de transport maritime

Dans ce domaine, on distingue les techniques du transport maritime et le contrat de transport.

1.1. Les techniques du transport maritime

Ces techniques ont beaucoup évolué depuis les années 1960. Cette évolution s'est faite essentiellement par l'augmentation continue de la taille des navires, à l'exemple des pétroliers ou des ports conteneurs géants.

1.1.1. Les types de navire

Avec le développement du commerce international, nous assistons à une apparition de plusieurs sortes de navires. Plusieurs critères peuvent être utilisés pour les classer (taille, type de marchandises transportées, type de navire, mode de Manutention..) dans le but de

répondre aux besoins des opérateurs de commerce, dont la classification la plus commode est celle de par types de navires, répartis selon deux catégories : les navires spécialisés et non spécialisés.¹

1.1.1.1. Les navires spécialisés

Ils sont réservés au transport d'un type particulier de marchandises.

1.1.1.1.1. Les transports en vrac (ou vraquiers)

Les transports en vrac comprennent les transports de solides (minéraliers, céréaliers, etc.) et les navires citernes (essentiellement les pétroliers, les transporteurs de gaz liquéfié (GPL)).

1.1.1.1.2. Les navires polythermes

Il s'agit des navires adaptés aux transports sous température dirigée. Ils sont destinés au transport de denrées périssables. Ce type de navire est le moins utilisé. L'usage des conteneurs isothermes et frigorifiques étant jugé préférable, car ils sont plus souples.

1.1.1.1.3 Les navires spéciaux

Ils ont une fonction ciblée comme les car-ferries, les transporteurs de marchandises très précises ; par exemple, le pipeline pour le transport de canalisations des hydrocarbures à longue distance.

1.1.1.2. Les navires non-spécialistes

Ils transportent toutes sortes de marchandises diverses (général, cargo), emballées et conditionnées (en sacs, cartons, caisses, conteneurs, etc.).

1.1.1.2.1. Les cargos conventionnels

Ils disposent à bord de leurs propres moyens de manutention. Les marchandises sont chargées en cale par des panneaux coulissants. Ces navires classiques perdent peu à peu de leur importance.

1.1.1.2.2. Les porte-conteneurs

Ces navire transportent des conteneurs, dont certains peuvent transporter jusqu'à 8000 Conteneurs Équivalents à 20 pieds (EVP). Sur les liaisons bien équipées, les navires ne disposent pas d'engins de manutention et sont déchargés par les portiques à conteneurs du port. Toutefois, d'autres disposent de leurs propres moyens de manutention (navires dits mâtés), ce qui leur permet de décharger les conteneurs dans des ports non pourvus de portiques.

¹CHEVALIER, Denis., DUPHIL, François. *Transporter à l'international*. 4^{ème} éd. Vanves : Edition FOUCHER, 2009, p.142-145.

1.1.1.2.3. Les navires rouliers

Ils sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur les descentes du port. Cette technique est généralement appelée Roll-on-Roll off ou RO-RO. Ils présentent les avantages de permettre la manutention de presque tous types de marchandises et de l'indépendance presque totale du navire par rapport aux équipements portuaires.

1.1.1.2.4. Les navires mixtes RO-RO+conteneurs

Elle combine l'intérêt du conteneur et de la manutention par portique avec celle du roulage pour les colis non conteneurisables pour les ports non équipés. Son avantage est donc la souplesse. Le souci de polyvalence amène à équiper aussi ces navires pour conteneurs frigorifiques, de cales pour marchandises sèches manutentionnés en conventionnel, et parfois de citernes.

1.1.1.2.5. Les navires portes barges

Ce sont des navires équipés pour charger à leur bord, par des systèmes d'ascenseurs ou par flottage, des barges ou péniches de capacité variable conçues à l'origine pour réaliser des transports fluviaux maritimes.

1.1.2 Les types d'expédition

Pour la majorité des exportateurs et importateurs par voie maritime, le conteneur est la technique la plus appropriée, car c'est celle qui permet le coût le plus bas, mais cette solution a aussi des contraintes, car le conteneur est particulièrement adapté au transport multimodal, et il ne prend tout son intérêt que pour les expéditions de bout en bout (*FCL-FCL*). Les groupages ou dégroupages réduisent de façon importante ses avantages.¹

Les expéditions maritimes en conteneur peuvent être classées en quatre catégories :

1.1.2.1. FCL/FCL (FCL = *Full Container Load* = Conteneur complet)

Cette indication signifie qu'un seul expéditeur envoie la marchandise qui se trouve dans le conteneur, à un seul et unique destinataire. Le conteneur sera alors rempli par l'expéditeur et ouvert seulement lors de son arrivée chez son destinataire. Au cours du voyage, il ne peut être ouvert que dans le cas d'un contrôle douanier. Il s'agit de la solution d'expédition la moins risquée.

1.1.2.2. LCL/LCL (LCL = *Less than a container load* = groupage dans un conteneur)

Cette indication signifie que la marchandise, qui se trouve dans le conteneur, a été remise à un centre de groupage afin qu'elle soit conteneurisée avec la marchandise d'autres expéditeurs, ayant la même destination et plusieurs destinataires.

¹Le Transport maritime de conteneur armateurs de France. Format PDF, disponible sur : http://www.armateursdefrance.org/uploads/decryption_document9.pdf .Consulté le (10/10/2017).

1.1.2.3. FCL/LCL (*Full Container Load / Less than a Container Load*)

Cette indication signifie que la marchandise qui se trouve à bord du conteneur, est chargée par un seul expéditeur, ayant la même destination, mais elle n'est pas adressée au même destinataire. Lors de l'arrivée du conteneur dans le port de déchargement, la marchandise sera dégroupée et mise à la disposition des différents destinataires.

1.1.2.4. LCL/ FCL (*Less than a Container Load / Full Container Load*)

Cette indication signifie qu'un acquéreur a acheté de marchandises à des fournisseurs différents, qui ont fait le choix de les grouper dans un seul et même conteneur pour les expédier à son destinataire.

1.2. Le contrat de transport maritime

Dans le secteur des transports maritimes, on distingue principalement deux types de contrat : Le contrat de transport et le contrat d'affrètement.

1.2.1. Le contrat de transport : Connaissance maritime (*bill of lading*)

Par contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à déplacer une marchandise d'un point à un autre à un prix spécifié, il est à titre onéreux (il y a un prix à payer), consensuel (2 parties : le chargeur et le transporteur) et synallagmatique (obligations de parts et d'autres). L'élément qui matérialise le contrat de transport est le connaissance, ou B/L, conclu entre le chargeur et le transporteur maritime. Ce dernier est un titre représentatif des marchandises ; en le délivrant, le capitaine d'un navire, (ou son représentant), reconnaît avoir réceptionné les marchandises dans des conditions normales de transport. Il s'engage à les transporter et à les délivrer à destination. Il est délivré en quatre exemplaires : un exemplaire destiné au commandant en chef du navire ; un exemplaire destiné à l'agent consignataire ; un exemplaire destiné au *Shipper* et un autre destiné au réceptionnaire.¹

Le connaissance maritime comprend les connaissances suivants :

1.2.1.1. Le connaissance émis à ordre

L'échange se fait par donation (remise). On peut ainsi indiquer comme réceptionnaire une banque ou un transitaire qui ne cédera le document, qu'en échange de sécurités de paiement.

1.2.1.2. Le connaissance à personne dénommée

Seule cette personne dénommée peut prendre en charge la marchandise à l'arrivée.

¹MIAMI, Patrick., VENTURELLI, Nadine. *Tout sur le transport-logistique en 80 fiches*. Paris : Edition Génie des Glaciers, 2014, p.114.

1.2.1.3. Le connaissance au porteur

Le connaissance au porteur se transmet de main à main, le porteur de celui-ci ayant droit à la marchandise.

1.2.2. Le contrat d'affrètement : *Charte-partie*

C'est l'acte constituant le contrat d'affrètement. Il s'agit d'un accord par lequel le propriétaire d'un navire (le fréteur) loue celui-ci à d'autres personnes (affréteurs) en vue du transport d'une cargaison. La charte-partie est donc l'instrument du contrat d'affrètement, elle stipule les obligations des parties et leur tient lieu de loi, qui se devise en trois catégories :¹

1.2.2.1. L'affrètement coque nue

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps défini, sans armement ni équipage ou avec un équipage incomplet. L'affréteur a la gestion nautique et commerciale du navire.

1.2.2.2. L'affrètement au voyage

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé pour un voyage. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

1.2.2.3. L'affrètement à temps

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps (plusieurs mois, voire plusieurs années). Le fréteur conserve la gestion nautique du navire et l'affréteur assure la gestion commerciale.

2. Les opérations de manutention et d'entreposage

La plate-forme portuaire permet une meilleure gestion de la marchandise qui transite à son niveau, et, pour cela, on utilise les différentes opérations de manutention et d'entreposage.

2.1. La manutention

La manutention est la manipulation et le déplacement des marchandises en vue de leur emmagasinage ou entreposage. Les moyens techniques de la manutention constituent l'une des composantes fondamentales de la logistique. Les systèmes de manutention les plus courants sont ceux de la manutention des conteneurs, la manutention des marchandises conventionnelles non conteneurisées et des vrac.

¹BELOTTI, Jean. *Transport international de marchandises*. 5^{ème} éd. Paris : Edition Vuibert, 2015, p.98.

2.1.1 Le système de manutention des conteneurs

Il comprend quatre composantes : l'entreposage sur remorque, le système des Chariots élévateurs lourds, le système des chariots cavaliers et le système de grues à Portiques.¹

2.1.1.1. Le système d'entreposage sur remorque

Il consiste à décharger les conteneurs importés d'un navire par une grue, et sont, ensuite, chargés sur des remorques qui sont tractées jusqu'à un emplacement assigné dans l'aire d'entreposage, où ils resteront jusqu'à ce qu'un tracteur routier les emmène.

2.1.1.2. Le système de chariots élévateurs lourds

Dans cette catégorie, on trouve les chariots à prise par le haut (*top-lift*), les chariots à prise par le haut avec mat télescopique (*reachstacker*) et les chariots à fourches (*fork-lift*). Capables de gerber des conteneurs pleins de 40 pieds sur 2 à 3 hauteurs, ces équipements sont plus utilisés pour la manutention des conteneurs vides.

2.1.1.3. Le système des chariots cavaliers

C'est celui qui permet de gerber des conteneurs sur deux (02) ou trois (03) hauteurs, les déplacer du quai à l'aire d'entreposage et de les charger/décharger sur un véhicule routier.

2.1.1.4. Le système de grues à portiques

Il permet aux conteneurs, qui se trouvent dans l'aire d'entreposage, d'être gerbés à l'aide de grue à portiques (sur pneu ou sur rail) sur une hauteur de cinq (5). Pour le premier type qui ressemble aux chariots cavaliers avec un embêtement plus grand, il ne peut pas être utilisé pour le transport de conteneurs puisque son large embêtement réduit considérablement sa mobilité.

Pour le deuxième, il est moins flexible que le premier ; son avantage, c'est que son fonctionnement peut être automatisé.

2.1.2. La manutention de marchandises non conteneurisées et des vrac

Elle est généralement effectuée par les propres moyens de manutention du navire. On distingue deux types de manutention, à savoir : la manutention à bord et la manutention à terre.²

2.1.2.1. La manutention à bord ou *stevedoring*

Elle consiste en un regroupement d'opérations de chargement et de déchargement de navires. Lorsqu'elle s'effectue du bord vers la terre ou inversement à l'aide des grues, on parle de la manutention verticale, c'est le cas, par exemple, des navires LO/LO. Cependant,

¹DUBREUIL Julien, « *la logistique de terminaux portuaire de conteneur* ». Thèse de doctorat, centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, Université du Québec à Montréal, Aout 2008, p8-p25 .Format PDF. Disponible sur : file:///C:/Users/DUALCOMPUTER/Desktop/CIRRELT-2008-38.pdf (consulté le 02/09/2017).

² AGONSANOU, Marcolino. *Op.cit.*, p.30.

lorsqu'elle s'effectue par la rampe du navire avec l'aide de chariots ou tracteurs, on parle de manutention horizontale, c'est le cas des navires RO/RO.

2.1.2.2. La manutention terre

C'est l'ensemble des opérations depuis le dépôt du conteneur au sous-palan jusqu'à l'entreposage dans les magasins.

2.1.2.3. Le *shirting*

Il consiste à déplacer les marchandises non destinées au port de déchargement, soit à l'intérieur du navire, on parle de *shirting* bord - bord ; soit du navire sur le quai et ensuite du quai sur le navire, on parle respectivement de *shifting* bord - terre et de *shifting* terre - bord.

2.2. L'entreposage

La variété des installations d'entreposage dans les ports découle de la diversité des besoins d'entreposage des marchandises. Pour assurer une circulation fluide des marchandises à travers les postes à quai, les autorités portuaires doivent établir des procédures et des pratiques d'entreposage. Il existe deux principaux types d'entreposage portuaire à savoir : ¹

2.2.1. L'entreposage en transit

Il est destiné pour les marchandises qui ne restent qu'un laps de temps dans le port, il permet de se protéger contre les risques de retard que les navires et les marchandises peuvent subir du fait du mauvais temps ou des problèmes ayant surgi au cours d'escales précédentes, et évite l'encombrement au niveau du quai.

2.2.2. L'entreposage à long terme

Il est destiné pour les marchandises qui, pour des raisons diverses, doivent séjourner plus longuement dans le port ; ce type d'entreposage s'est développé considérablement dans certains pays au point où il assure des revenus importants pour l'autorité portuaire allant parfois de 30 à 40% de la totalité des revenus.

Section 3. L'organisation internationale du transport maritime

Le transport maritime international joue un rôle primordial dans la chaîne logistique portuaire, et, pour une meilleure performance et gestion, un ensemble de règles, de lois et d'assurances sont mises en œuvre.

1. Les incoterms

Les incoterms sont des termes normalisés qui servent à définir les droits et devoirs des acheteurs et vendeurs participant à des échanges internationaux.

¹DUBREUIL, Julien. *Op.cit.*, p.40.

1.1. Origine des Incoterms

Incoterms est la contraction des mots anglais (*International Commercial Terms*) signifiant (Termes du commerce international) et traduit en français par le sigle C.I.V (Conditions Internationales de Vente). Ils ont été créés en 1936 par *international chamber of commerce* (ICC) et sont régulièrement révisés. Leur dernière révision date de 2000. Les nouvelles règles incoterms 2010 sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2011.¹

1.2. Utilité des incoterms

Dans le cadre de contrats commerciaux internationaux, les incoterms désignent les responsabilités et les obligations d'un vendeur et d'un acheteur dans les domaines suivants : chargement, transport, livraison des marchandises ainsi que les formalités et les charges (assurances) liées à ces opérations.

Ils indiquent, plus précisément, le lieu de transfert des risques en cas d'avarie à un moment donné du transport, qui aura à supporter les charges liées au dommage entre le vendeur et l'acheteur. Le but est de fournir un ensemble de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur.

Attention : les incoterms ne définissent pas le moment du transfert de propriété, mais seulement, le moment du transfert des risques, des frais et de l'organisation du transport.

1.3. Le classement des incoterms

Les incoterms 2010 proposent 11 termes différents codifiés par trois lettres ; ils sont classés en fonction du mode de transport et du risque, et en fonction de la famille.²

1.3.1. En fonction du mode de transport et du risque

Le classement des incoterms, en fonction du mode de transport, se divise en deux : Sept incoterms destinés au transport multimodal et quatre incoterms destinés au transport maritime.

Pour le classement, en fonction du risque, on distingue : les incoterms de vente au départ (**VD**) où la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de l'acheteur, et les incoterms de vente à l'arrivée où la marchandise voyage, sur le transport principal, aux risques et périls du vendeur.

¹*Les Incoterms[en ligne]*. Logistique conseil, Organisme de recherche et d'information sur la logistique et le transport. Format PDF, Disponible sur : <http://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transit/Incoterms.pdf> (consulté le 02/11/2017).

²GRINCOURT, Philippe. *Les mini memos Foucher export*. Paris : Edition Foucher, 2013, p14. Format PDF. Disponible sur : <http://www.editions-foucher.fr/livre/les-mini-memos-foucher-export-avec-incoterms> (consulté le 05/10/2017).

Tableau n°1 : La répartition des Incoterms, en fonction du mode de transport et du risque

Les Incoterms multimodaux

les Incoterms maritimes

Incoterms	Signification	VD/VA	Incoterms	Signification	VD/VA
EXW	EX-Works A l'usine	VD	FAS	Free Alongside Ship Franco le long du navire	VA
FCA	Free-Carrier Franco-transporteur	VD	FOB	Free On Board Franco à bord	VA
CPT	Carriage Paid To Port payé jusqu'à	VD	CFR	Cost and Freight Cout et fret	VA
CIP	Carriage Insurance Paid to Port payé, assurance comprise jusqu'à	VD	CIF	Cost, Insurance and Freight Cout, assurance et fret	VA
DAT	Delivered At Terminal Rendu au terminal	VA			
DAP	Delivered At Place Rendu au lieu de destination	VA			
DDP	Delivered Duty Paid Rendu droits acquittés	VA			

Source: réalisé par nos soins, à partir des données trouvées sur : *Les règles Incoterms ICC 2010*. Edition janvier 2014. p.3. Format PDF. Disponible sur : http://www.internationalpratique.com/fileadmin/user_files/pdf/INCOTERMS_MEMO_BILINGUE__INTERNATIONAL_PRATIQUE.pdf (consulté le 20/09/2017).

1.3.2. En fonction de la famille

On a quatre familles d'incoterms :

- famille E : EXW ;
- famille F : FCA, FOB, FAC ;
- famille C : CFR, CIF, CPT, CIP ;
- famille D : DAT, DAP, DDP.

1.4. Répartition des frais entre vendeur et acheteur

Les Incoterms indiquent lequel de l'acheteur ou du vendeur va assumer les différents frais liés aux différentes opérations d'acheminement de la marchandise ; Par exemple, pour l'incoterm EXW , c'est l'acheteur qui se charge d'assurer la totalité des frais liés à l'acheminement de la marchandise, sauf pour les frais liées a l'emballage qui sont sous la responsabilité du vendeur (le maximum pour l'acheteur et le minimum pour le vendeur).

Pour l'incoterms DDP, c'est le vendeur qui se charge d'assurer la totalité des frais, sauf pour les frais liés au déchargement à destination (le maximum pour le vendeur et le minimum pour l'acheteur).

Tableau n° 2 : Répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur

Les Incoterms [®] 2010 maritimes : Répartition des frais entre Vendeur et Acheteur											
Incoterm	Emballage	Chargement sur véhicule départ	Pré-acheminement	Douanes export et sécurité	Embarquement sur navire	Transport principal (international)	Assurance transport	Débarquement port d'arrivée	Douanes Import et sécurité	Post-acheminement	Déchargement chez destinataire
FAS... franco le long du navire...port d'embarquement convenu, dans le pays exportateur	V	V	V	V	A	A	A ¹	A	A	A	A
FOB... franco bord port d'embarquement convenu dans le pays exportateur	V	V	V	V	V	A	A ¹	A	A	A	A
CFR... coût et fret port de destination convenu	V	V	V	V	V	V	A ¹	A ou V ²	A	A	A
CIF... coût assurance et fret port de destination convenu	V	V	V	V	V	V	V	A ou V ²	A	A	A

1. Assurance-transport ad-valorem non obligatoire.
2. Selon négocié au contrat commercial ou au contrat de transport. Bien le définir en amont, au moment de la cotation. En informer l'acheteur pour éviter doublons.

Les Incoterms [®] 2010 multimodaux : Répartition des frais entre Vendeur et Acheteur												
Incoterm	Emballage	Chargement sur véhicule départ	Douanes Export et sécurité	Pré-acheminement	Déchargement véhicule à plateforme multimodale départ	Chargement sur moyen de transport principal	Transport principal (international)	Assurance transport	Débarquement, déchargement plateforme arrivée	Douanes Import et sécurité	Post-acheminement	Déchargement chez destinataire (3)
EXW... départ usine ou tout autre lieu convenu, dans le pays exportateur	V	A	A	A	A	A	A	A ¹	A	A	A	A
FCA... franco transporteur dans locaux vendeur ou tout autre lieu convenu, dans le pays exportateur	V	V	V	V sauf si FCA locaux du V	A	A	A	A ¹	A	A	A	A
CPT... port payé jusqu'à...Port / aéroport / domicile / tout lieu convenu	V	V	V	V	V	V	V	A ¹	A ou V ³	A	A ou V ⁴	A
CIP... port payé, assurance comprise, jusqu'à lieu convenu Port / aéroport / domicile / tout lieu convenu	V	V	V	V	V	V	V	V	A ou V ³	A	A ou V ⁴	A
DAT... rendu déchargé au terminal de destination	V	V	V	V	V	V	V	V ²	V	A	A	A
DAP... rendu au lieu de destination convenu	V	V	V	V	V	V	V	V ²	A ou V ³	A	A ou V ⁴	A
DDP... rendu dédouané lieu de destination convenu	V	V	V	V	V	V	V	V ²	A ou V ³	V ⁵	A ou V ⁴	A

1. Assurance-transport ad-valorem non obligatoire.
2. Dans les Incoterms du groupe D, l'assurance-transport ad-valorem n'est pas obligatoire pour le vendeur, mais conseillée dans la mesure où il prend en charge les risques durant le transport principal (vente à l'arrivée).
3. A l'arrivée des marchandises au lieu convenu, les frais de déchargement du véhicule d'arrivée restent à la charge de l'acheteur, sauf indication contraire au contrat commercial ou au contrat de transport.
4. Le vendeur peut livrer en porte à porte.
5. L'exportateur peut décider de ne pas prendre en charge la TVA étrangère = DDP without VAT.

Source : Les règles Incoterms ICC 2010. Edition janvier 2014. p.6. format PDF disponible sur :http://www.internationalpratique.com/fileadmin/user_files/pdf/INCOTERMS_MEMO_BILINGUE__INTERNATIONAL_PRATIQUE.pdf (consulté le 20/09/2017).

2. Les législations et assurance maritimes

Pour une meilleure organisation et pour le bon respect des droits des délégués intervenants du transport maritime, une législation et une assurance maritime sont mises au point.

2.1. La législation maritime

Les principaux textes régissant le transport maritime sont les suivants:

2.1.1. La convention de Bruxelles et les protocoles modificatifs

La « convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement », signée à Bruxelles le 25 août 1924, appelée parfois « règle de la Haye », a été ratifiée par 78 Etats. Elle s'applique aux transports internationaux de marchandises à l'occasion dès qu'un connaissement est établi dans l'un des États signataires. Elle a été modifiée par le protocole du 23 février 1968, dit protocole du 21 décembre 1979 sur la responsabilité du transporteur. Ces deux protocoles ont été ratifiés par respectivement 21 et 22 pays. Ils ne s'appliquent que dans les pays signataires.¹

La convention de Bruxelles ne s'applique qu'au transport maritime sous connaissement, excluant donc les contrats d'affrètement. Elle exclut aussi de son champ d'application les transports en pontée (sur le pont de navires), les transports d'animaux vivants et les opérations de chargement et de déchargement (sauf pour les parties éventuellement réalisées avec des grues du navire) qui relèvent de la loi du pays où ont lieu les opérations.

2.1.2. Les règles de Hambourg

La convention des États-Unis sur le transport des marchandises par mer du 31 mars 1978 entre en vigueur le 1^{er} novembre 1993. Dite aussi « règle de Hambourg », elle a été ratifiée à ce jour par 31 Etat. Elle pourrait, cependant, concerner à terme de nombreux contrats de transport, du fait de son domaine d'application extensif.²

La convention de Hambourg exclut aussi les contrats d'affrètements ; elle a une application plus étendue puisqu'elle concerne tous les contrats de transport de marchandises, qu'il y ait ou non émission d'un connaissement, y compris les transports en pontée et les transports d'animaux vivants. Celle-ci permet d'adopter une nouvelle approche de la responsabilité du transporteur maritime au profit des chargeurs. Là, c'est le transporteur qui est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis pendant que les marchandises étaient sous sa garde à moins de prouver que toutes les mesures qui pouvaient

¹MOISE, Donald Daily. *Logistique et transport international de marchandises*. 1^{ère} éd. Paris : Edition l'harmattan, 2013, p.119.

²*Règles et conventions internationales*. Logistique conseil, Organisme de recherche et d'information sur la logistique et le transport. Format PDF, Disponible sur : <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Reglementation-internationale.htm> (consulté le 08/10/2017).

raisonnablement être exigées pour éviter les pertes ou les dommages avaient bien été prises.

2.1.3. Les règles de Rotterdam

L'assemblée générale des États-Unis a adopté le 11 décembre 2008 une « convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer », ouverte à la signature en septembre 2009 à Rotterdam. Cette convention vise à se substituer à terme aux deux précédentes, mais elle n'entrera en vigueur qu'après avoir réuni 20 ratifications.

Son champ d'application est plus étendu puisque la convention couvre aussi les opérations de porte à porte, y compris donc les transports de pré-ou post acheminement, la reconnaissance complète des messages électroniques et documents dématérialisés ; de nouvelles règles de responsabilité ont vu le jour avec disparition de la faute nautique.

2.2. L'assurance maritime

Toute marchandise, quelle que soit sa nature, son emballage, sa destination, est exposée aux risques lorsqu'elle voyage (par mer), cette marchandise doit s'inscrire à une assurance maritime. L'assurance maritime est un contrat (police d'assurance) qui couvre un risque, c'est-à-dire, un événement exceptionnel ; ce risque doit être aléatoire et surtout ne pas s'être déjà réalisé.

2.2.1. Les garanties d'assurance maritime

La souscription d'une assurance maritime, prend en charge la contribution des différentes garanties d'assurance ; nous citons les suivantes¹ :

2.2.1.1. La garantie FAP (franc d'avarie particulière)

C'est une garantie qui couvre l'avarie commune (risque extrêmement fréquent comme la collision, l'abordage, l'incendie, le tremblement de terre, etc.). Mais, elle ne couvre pas l'avarie particulière.

2.2.1.2. La garantie FAP sauf ...

C'est une garantie qui couvre l'avarie commune et les avaries particulières subies par les marchandises à la suite de l'un des événements énumérés après le Sauf. Les textes donnent une énumération des événements qui peuvent causer des dommages ; en tête de l'énumération, figurent les grands événements maritimes, puis viennent les événements terrestres. L'assuré a la possibilité de choisir entre ces événements. La garantie FAP sauf...s'entend de magasin en magasin.

2.2.1.3. La garantie tous risques

Cette garantie couvre tous les risques, de magasin en magasin, sur le transport maritime et les transports terrestres du début jusqu'à la fin du parcours. Elle couvre tous les dommages

¹MOISE, Donald Daily. *Op-cit*, p.37.

et pertes matériels causés aux produits assurés pendant le voyage (vol, casse, avarie, manutention) ; elle couvre donc les avaries communes et particulières.

2.2.1.4. La garantie guerre et mines

Elle couvre les risques de guerre et assimilés ; cette garantie est toujours couverte, séparément des autres, sur un événement spécial.

2.2.2. Les polices d'assurance

La police d'assurance est un acte remis au souscripteur par la société d'assurance qui établit les conditions du contrat d'assurance ; c'est une preuve matérielle du contrat passé entre l'assureur et l'assuré ; elle matérialise l'accord des deux parties, l'assureur et l'assuré, signataires du contrat. En matière d'assurance de marchandises, ce contrat énumère les marchandises assurées, précise la nature des risques couverts et des risques exclus, les conditions de fonctionnement de l'assurance, la durée du contrat, etc. On peut les classer comme suit : ¹

2.2.2.1. La police d'assurance au voyage

Cette police couvre les marchandises sur un trajet déterminé et convient donc pour les expéditions occasionnelles. La marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement, le port de débarquement sont connus. Le risque est bien délimité.

2.2.2.2. La police d'assurance tiers –chargeurs

Cette police, dite tiers chargeurs, est une police d'abonnement dans laquelle l'assurance n'est pas automatique ; elle est établie au nom des transporteurs, transitaires, commissionnaires ; qui peuvent alors affecter les marchandises de leurs clients qu'il sont chargés d'assurer.

2.2.2.3. La police à alimenter (à éteindre)

Elle convient surtout pour l'exécution des contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. Au lieu de conclure une police au voyage pour chaque expédition, l'assuré peut souscrire, par mesure de simplification, une police à alimenter dans laquelle il indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues. Avant chaque envoi, il informe l'assureur de la nature, la composition et la valeur de l'expédition.

2.2.2.4. La police d'abonnement au flottante

Appelée aussi police flottante, elle couvre toutes les expéditions de l'assuré, à l'exportation comme à l'importation, pendant une année entière renouvelable ; c'est, en somme, une police qui couvre l'activité totale de l'assuré concernant ses transports

¹MIANI, Patrick., VENTURELLI Nadine. *Op,cit.*, p.125.

internationaux de marchandises. C'est généralement la solution qui est retenue par les grandes entreprises elle place cette assurance auprès d'une seule compagnie d'assurance qui, bien souvent fait partie de leur groupe. Le taux d'assurance se négocie sous forme forfaitaire, quelles que soient les marchandises et les voyages. Le paiement des primes se fait en régularisation, par des avis d'aliments mensuels, trimestriels ou même manuels, après le déplacement des marchandises.


Conclusion

Pour conclure on peut dire que, la logistique portuaire est un ensemble de moyens stratégiques et opérationnels permettant d'optimiser les fonctions intermodales dans la chaîne portuaire.

C'est aussi une démarche qui permet de gérer de façon rationnelle et efficace la chaîne logistique portuaire. Cette dernière englobe les différentes opérations portuaires, allant du transport maritime qui offre plusieurs catégories de navires avec une certaine adaptation au type de marchandises transportées jusqu'aux opérations de manutentions et d'entreposage qui donnent à cette chaîne une meilleure gestion des marchandises.

Pour rester dans les normes du transport maritime international, un ensemble de règles, conventions et assurances, sont misent en œuvre. Les incoterms, par exemple ils sont des sigles commerciaux qui règlent les problèmes liés à la logistique internationale. Ils servent aussi comme base au contrat de vente et d'achat, tandis que les conventions et les assurances servent de protection des droits des différents intervenants dans le transport maritime.

Après avoir maîtrisé les notions de base de la logistique portuaire, dans le second chapitre, nous allons nous intéresser aux différents aspects liés au système portuaire algérien.



**LE SYSTEME
PORTUAIRE EN
ALGERIE**

Introduction

Le système portuaire en Algérie est un système qui a élaboré plusieurs stratégies et réformes dans le but de remédier à ses différentes insuffisances en termes de gestion portuaire, d'espace et d'infrastructure et de suivre la tendance maritime mondiale.

Ce chapitre sera réservé, en premier lieu, à évoquer le contexte portuaire en Algérie ; par la suite, nous citerons les différents problèmes et réformes du système portuaire en Algérie, et, enfin nous présenterons la nouvelle stratégie du système portuaire en Algérie.

Les objectifs visés dans ce chapitre sont :

- Comprendre le fonctionnement des ports en Algérie ;
- Expliquer les différentes phases de la réforme du secteur portuaire en Algérie et les problèmes contre lesquels les ports algériens font face ;
- Présenter la nouvelle vision et stratégie de l'Etat dans le secteur portuaire.

Section 1. Le contexte portuaire en Algérie

Les ports en Algérie ont joué un rôle très important dans l'économie coloniale où l'Algérie était un grand exportateur de blé et d'agrumes ; l'importance de ces ports demeure dans leur orientation vers le bassin méditerranéen. Dans ce contexte, nous allons donc voir l'activité portuaire en Algérie et sa façade maritime.

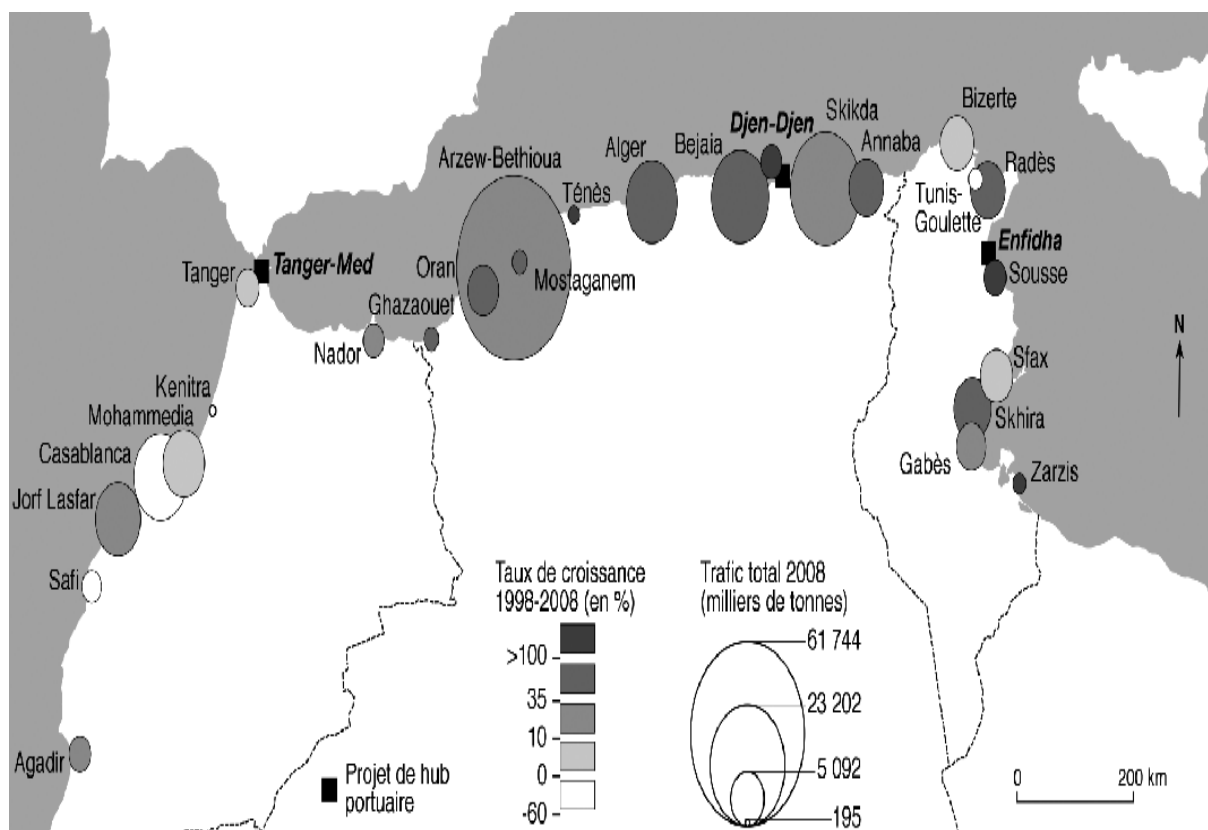
1. L'activité portuaire en Algérie

L'activité portuaire en Algérie est moins développée par rapport à celle des autres pays de la méditerranée. Ses ports connaissent un grand retard dans le trafic maritime qui a connu un déséquilibre entre les exportations et les importations.

1.1. La typologie des ports en Algérie

L'Algérie possède 10 ports de commerce de petite et moyenne taille (**figure n°3**), avec un trafic total de plus de 80 millions de tonnes. Ils traitent 95 % du commerce extérieur et génèrent 14 000 emplois directs sur l'ensemble des ports algériens. Le port d'Alger, le principal port algérien, regroupe, à lui seul, une population de 12 000 employés ; cela montre l'importance de ces ports en tant que facteur dynamique de l'économie algérienne.¹

¹Ministère des Travaux Publics et des Transports, *sous secteur infrastructure maritimes*, 20/09/2015, Disponible sur : <http://www.mtp.gov.dz/fr/domaines-d-activite/3034-sous-secteur-infrastructures-maritimes.html> consulté le (03/09/2017).

Figure n°3 : Hiérarchie des ports du Maghreb

Source : SETTI, M., MOHAMED-CHERIF, FZ., DUCRUET C. *les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe* [en ligne]. Revue géographique des pays méditerranéens n°112, 2012, p.2. Disponible sur : <https://mediterranee.revues.org/5410> (consulté le 11/10/2017).

La typologie des ports algériens se présente comme suit: deux ports pétroliers (Bélhioua /Arzew, Skikda/nouveau port), quatre principaux ports polyfonctionnels (Alger, Oran, Annaba, Bejaia), deux petits ports (ghazawouet, Ténès) et deux ports moyens (Djendjen, Mostaganem). Nous pouvons constater, à partir du **tableau n° 3**, que les ports pétroliers ont la plus grande part du trafic total, tandis que les ports polyfonctionnels ont la plus grande part du trafic hors hydrocarbures.

Hormis ceux spécialisés dans l'exportation des hydrocarbures, ces organismes n'ont pas évolué depuis l'indépendance du pays. Essentiels au commerce international du pays, ils ne sont pas la priorité et restent dans l'ombre des grands ports. L'évolution du trafic portuaire à l'échelle du Maghreb (**figure n°3**) 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'à une réelle dynamique commerciale ou le résultat d'une modernisation portuaire.¹

Tableau n°3 : Le trafic des ports en Algérie (2012, tonnes métriques)

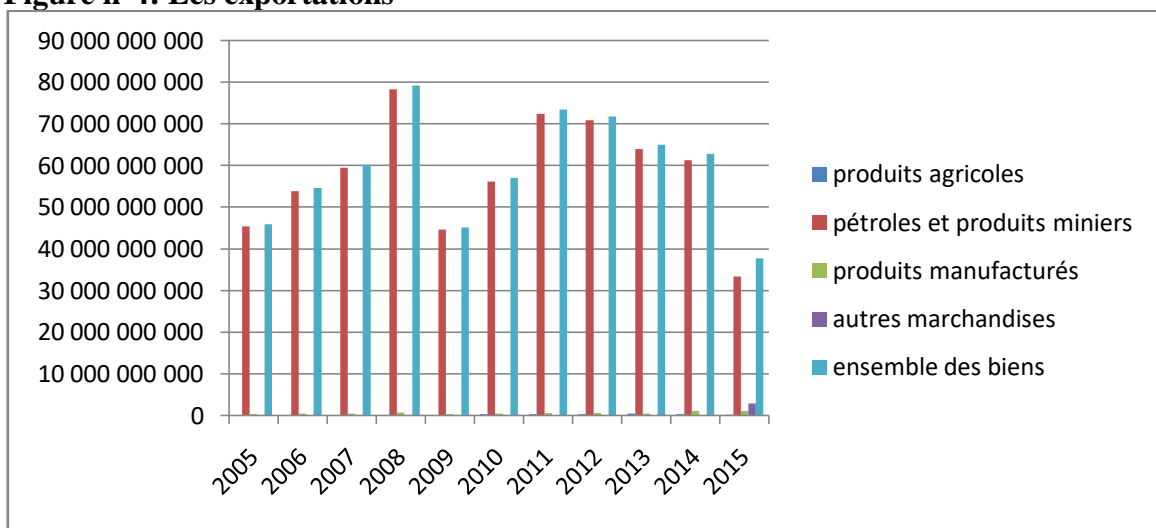
Port	Trafic total	%	Trafic hors hydrocarbures	%	Part du trafic hors hydrocarbures (%)		
					import	export	total
Alger / Dellys	12 350 338	9,6	8 409 122	26,3	74,3	39,2	68,1
Annaba	5 844 503	4,6	5 426 917	17,0	87,8	99,9	92,9
Arzew / Béthioua	61 744 773	48,2	268 920	0,8	9,7	0,3	0,4
Béjaïa	15 684 776	12,2	6 163 086	19,3	86,0	1,7	39,3
Djen-Djen	2 119 580	1,7	2 078 722	6,5	97,9	100,0	98,1
Ghazaouet	1 008 895	0,8	984 211	3,1	97,2	100,0	97,6
Mostaghanem	1 036 828	0,8	993 949	3,1	95,6	100,0	95,9
Oran	4 612 402	3,6	4 467 472	14,0	97,0	96,0	96,9
Skikda	23 202 985	18,1	2 535 210	7,9	64,2	0,8	10,9
Ténès	608 559	0,5	608 559	1,9	100,0	100,0	100,0
Total	128 213 639	100,0	31 936 168	100,0	80,4	5,0	24,9

Source : MOHAMED-CHERIF, F. Z., DUCRUET, C. *Du global au local: les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens*[en ligne]. Revue politique de l'espace portuaire N°16, 2012, P.11. Disponible sur : <https://espacepolitique.revues.org/2294>(consulté le 18/09/2017).

1.2. Le trafic maritime en Algérie

L'Algérie est un pays mono-exportateur qui tire la majorité de ces exportations du pétrole et produits miniers, tandis que les importations sont basées sur les produits manufacturés. Nous constatons cela à travers l'analyse des graphes suivants :

Figure n°4: Les exportations

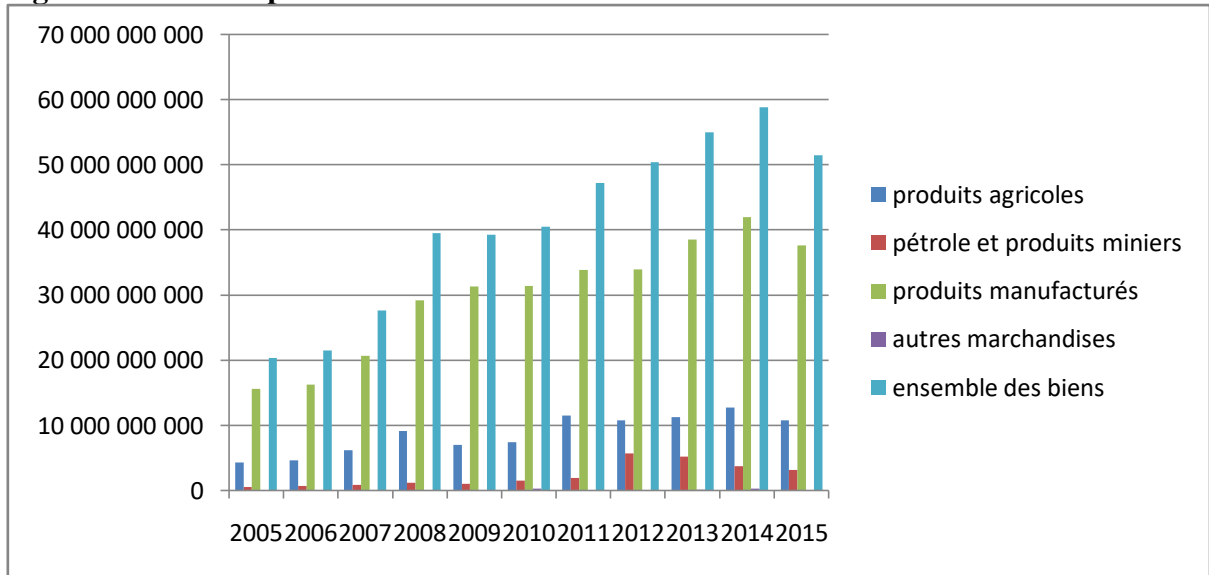


Source : réalisée par nos soins sur la base des données trouvées sur : <http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMImportExportPays?codePays=DZA>(consulté le 12/10/2017)

¹MOHAMED-CHERIF, F.Z. *Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'État*[en ligne]. Docteur en géographie de l'Université de Nantes, Maître de conférences au département de géographie Université de Sénia Oran, La Revue Maritime n° 480, Paris, Décembre 2012, p.02. Format PDF. Disponible sur : http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2007/480%2520_7%2520ports%2520algeriens.PDF (consulté le 25/08/2017).

A travers la **Figure n°4** nous remarquons que les exportations reposent essentiellement sur le pétrole et les produits miniers, les autres produits étant quasi inexistantes. En 2008, les exportations ont atteint 79 millions de tonnes, leur niveau le plus élevé. Nous constatons une baisse aigue entre la période 2014- 2015 causée par la chute du prix du baril de pétrole sous les 50 dollars, alors le trafic est passé de 79 millions de tonnes en 2008 à presque 33 millions de tonnes en 2015.

Figure n°5 : Les importations



Source : réalisée par nos soins sur la base des données trouvée sur : <http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMImportExportPays?codePays=DZA>(consulté le 12/10/2017)

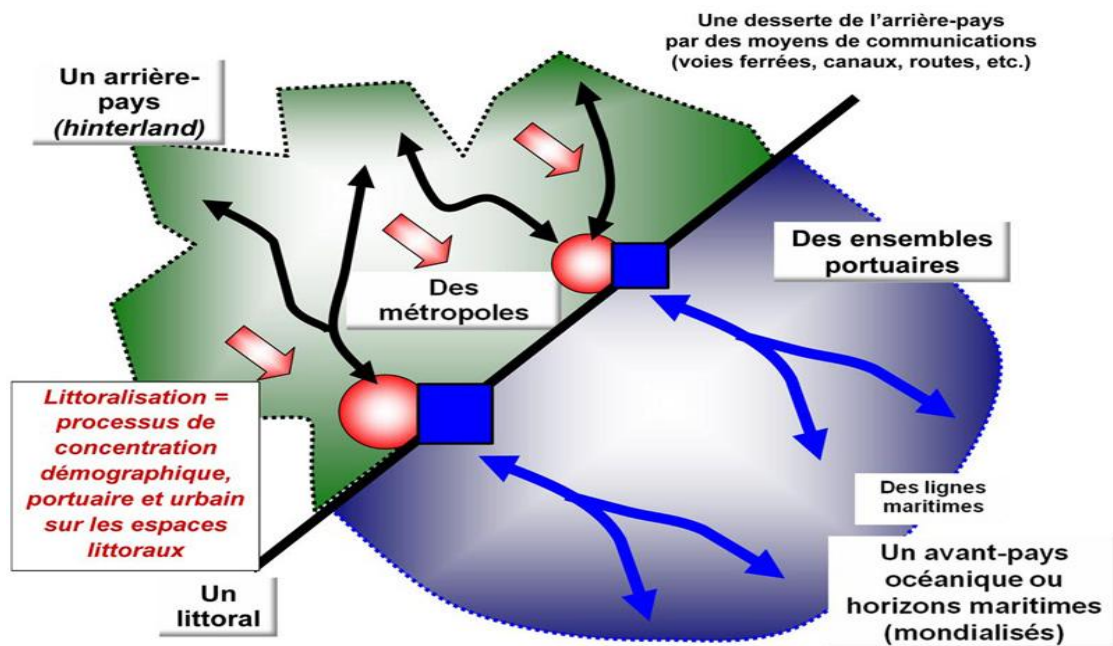
La **figure n°5** nous renseigne sur l'état des importations. Nous remarquons qu'elles sont basées sur les produits manufacturés. En 2014, elles avaient atteint près de 42 millions de tonnes. Les licences à l'importation que l'Etat a mis en place pour diminuer les importations ont provoqué une diminution de 37 millions de tonnes en 2015.

2. La façade maritime

Une façade maritime peut être définie comme un ensemble de ports faisant interface entre un avant-pays maritime et un arrière-pays terrestre. Cet ensemble crée un système qui peut être appelé «rangée portuaire» ou parfois «rangée maritime». L'avant-pays désigne les différentes routes et lignes qui se trouvent de l'autre côté du littoral (horizon maritime), et l'arrière pays désigne les différentes villes et infrastructures qui se trouvent après le littoral (la zone terrestre), comme nous pouvons le voir dans la (**figure 6**). La notion d'avant et d'arrière

pays en Algérie ne doit pas être interprétée de la même façon que les grands ports, car ces derniers ne sont pas aussi développés.¹

Figure n°6 : l'avant et arrière pays



Source : L'histoire-géo à Truffaut, Un site utilisant Le Web Pédagogique, (en ligne) 12/01/2014.disponiblesur :<http://lewebpedagogique.com/histoiregeotruffaut/2014/01/12/correction-de-la-composition> (consulté le 05/10/2017).

2.1. L'arrière pays des ports en Algérie

Adossée au port, la ville est évidemment le premier centre d'échanges de l'arrière-pays vers le port. Dans les pays développés, la ville intervient dans l'organisation portuaire par le biais des collectivités territoriales, qui sont souvent des membres de l'administration du port.

Elles contribuent, par une aide financière, aux investissements significatifs du port, et cette implication est un moyen de dynamisation très puissante.

Dans le cadre du développement de la région et de l'aménagement du territoire, le port est intégré dans ce plan. Pour les villes portuaires algériennes, il est regrettable de constater que cette synergie n'existe pas, car souvent, les autorités portuaires et locales évoluent dans un contexte conflictuel, et les ports sont oubliés.²

¹MOHAMED-CHERIF, F.Z et DUCRUET, César. *Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régional et mondial[en ligne]*.Revue sur l'image géographique les formes du territoire N°101, 2011 .p.13. Disponible sur : <http://mappemonde-archive.mgm.fr/num29/articles/art11103.html> (consulté le 28/09/2017).

²Ibid. p.15.

2.1.1. Les villes portuaires

L'arrière-pays offre de grands avantages pour les villes portuaires. Le port est considéré comme un grand pourvoyeur d'emplois parce qu'il regroupe une population diversifiée vivant des transports maritimes tels que : les armateurs, les consignataires, les transitaires, les *dockers*, et également, le personnel de l'administration portuaire. La vie, qui est née dans l'enceinte portuaire sur les quais, se prolonge dans la ville, à l'intérieur des bureaux, des banques, des offices d'assurances et des magasins, c'est-à-dire des emplois sont induits.

Dans l'Algérois, le port d'Alger a généré 12 000 emplois. Nous prenons l'exemple d'un port polyfonctionnel et non pas celui d'un port spécialisé en hydrocarbures. Ce dernier génère peu d'emplois portuaires puisque le transit se fait directement du pipeline au navire.

En Algérie, la littoralisation a fait des villes portuaires comme Annaba, Arzew et Skikda, de véritables pôles de développement. Ainsi, parmi les quatre métropoles régionales, trois sont des villes portuaires (Alger, Oran, Annaba) et une seule ville de l'intérieur (Constantine). Le port est un atout pour la relance économique de la ville et grâce à sa position littorale la ville d'Annaba est entrée en dualité avec la métropole régionale.¹

2.2. L'avant pays des ports en Algérie

Les différentes routes sur lesquelles l'avant pays repose, sont de deux formes : celle d'une ligne régulière qui est le mode le plus utilisé, ce sont elles qui assurent la liaison avec les partenaires, la seconde forme est celle de *tramping* (transport sur demande). Certains produits tels que les épices, le pétrole et le gaz ont des routes spécialisées, ce qui a fait naître des ports spécialisés comme les ports sidérurgiques de Fos et Dunkerque en France, le port Hampton Rodas (charbon) aux États-Unis.

La politique protectionniste suivie par l'Algérie, après l'indépendance, en matière de trafic maritime laisse présager que l'établissement de certaines lignes régulières obéit plus à des critères de coopération politique qu'à des critères de rentabilité. Par ailleurs, la main mise du gouvernement algérien sur le commerce extérieur avant 1994 ne permet pas aux compagnies maritimes de se diriger vers le port de leur choix ; on ne choisit pas les ports en fonction du moindre coût, mais en fonction de la disponibilité des postes à quai.

La France demeure, après l'indépendance jusqu'en 1970, le premier partenaire de l'Algérie ou le taux de participation française dépasse celui de l'ensemble européen. Mais, suite à la dégradation des relations entre les deux pays en 1971 (la nationalisation des hydrocarbures par l'Algérie) et la volonté de ce dernier de diversifier ses partenaires

¹MOHAMED-CHERIF, F.Z et DUCRUET, César. *Op.cit* .p.20

commerciaux, cela a eu pour résultat la diversification de l'avant-pays et la naissance de nouvelles lignes maritimes. Ce qui fait la distinction entre deux zones d'activités, la première zone est la régionale ou intra maghrébine (L'UMA) et la deuxième est internationale ou extra-maghrébine.¹

2.2.1. La zone intra-Maghrébine (régionale)

Quant aux échanges avec les pays maghrébins, la faiblesse du commerce est due à la nature du système productif, la dépendance de l'Algérie aux hydrocarbures dans ses exportations, le Maroc à l'égard de phosphate et de la Tunisie avec les services touristiques.

De plus, les contentieux frontaliers perturbent les relations intermaghrébines (le conflit politique entre l'Algérie et le Maroc sur le Sahara est une entrave pour la concrétisation du projet de coopération bilatérale).

Les échanges avec les pays du Maghreb (UMA) restent très marginaux par rapport aux pays européens. Ces échanges ont connu un recul de 40% en 2015, passant à 2,28 mds USD contre 3,8 mds USD en 2014.²

Dans le même ordre d'idées, la naissance en 1989 de l'UMA n'a eu aucun impact sur l'espace portuaire maghrébin. Pour atteindre ses objectifs, l'UMA doit privilégier l'aspect économique à l'aspect politique et le secteur maritime peut être perçu comme un facteur d'intégration au sein de cet ensemble.³

En effet, une union maritime peut se révéler comme le ciment d'une coopération économique, mais, sans doute, un tel développement demandera encore de nombreuses adaptations.

2.2.2. La zone extra-maghrébine (internationale)

Du côté des échanges, les membres de l'union européenne demeurent les premiers partenaires commerciaux de l'Algérie, qui y importent à hauteur de 49,21% de ses produits et y exportent 68,28% des biens qu'elle produit.

Les statistiques publiées par le CNIS indiquent que l'Espagne était le principal client de l'Algérie en 2015, avec 6,56 milliards de dollars (mds USD), suivie de l'Italie (6,16 mds

¹MOHAMED-CHERIF, F Z., DUCRUET César. *L'insertion des villes portuaires maghrébines dans la circulation maritime mondiale*[en ligne]. Presses des Mines, 2014.p.17. Disponible sur : file:///C:/Users/DUALCOMPUTER/Desktop/revue/Maghreb2014_prefinal.pdf(consulté le 30/09/2017).

²Massi, M. *Commerce extérieur/Les principaux partenaires de l'Algérie*[en ligne]. Algérie focus, Disponible sur : <http://www.algerie-focus.com/2016/01/134264> (consulté le 03/10/2017)

³KHEYAR, Mohamed., ZEROUKLAN, Nourdine. *La politique maritime algérienne après la libéralisation du commerce extérieur*[en ligne]. Licence en science économique, Université Abed Arahman mira, Bejaïa 2010, p.20. Format PDF. Disponible sur : http://www.memoireonline.com/08/09/2638/m_La-politique-maritime-algerienne-apres-la-liberalisation-du-commerce-exterieur.html (consulté le 07/09/2017).

USD), la France (4,92 mds USD), la Grande-Bretagne (2,88 mds USD) et les Pays-Bas (2,28 mds USD).

Le bilan du CNIS précise, par ailleurs, les principaux fournisseurs de l'Algérie. A ce titre, la Chine occupe la première place pour la troisième année d'affilée, avec (8,22 mds USD), suivie de la France (5,42 mds USD), l'Italie (4,82 mds USD), l'Espagne (3,93 mds USD), l'Allemagne (3,38 mds USD) et des États-Unis (2,71 mds USD).¹

Pour les principales routes liées à cette façade, on trouve la route européenne qui se divise en deux grandes routes maritimes, la route « Gibraltar Northern Rouge » et la route « intra méditerranée », reliant les façades maritimes européennes sud aux ports algériens.²

Une autre route qui a pris de l'importance depuis l'indépendance est celle de l'Atlantique Nord qui dessert l'Amérique du nord. L'ouverture de la façade algérienne sur cette zone d'avant-pays s'est faite tardivement. Cette ouverture océanique a permis l'établissement de plusieurs lignes régulières entre l'Algérie et les États-Unis par Alger -Boston, Alger-Philadelphie et avec le CANADA par Alger- Montréal.

Ces lignes sont traversées essentiellement par des tankers (navires vraquiers) et méthaniers (navires transporteurs de gaz) en transportant des hydrocarbures, à partir du port d'Arzew. La présence de l'armement national à l'activité de l'Atlantique Nord reste encore timide. Les échanges avec les pays de l'Amérique centrale et latine, les pays de l'Afrique noire n'interviennent que de façon épisodique et sont alimentés par des produits saisonniers (Ananas, Bananes, Arachides)

Section2. Problèmes et réformes du système portuaire en Algérie

Le secteur portuaire en Algérie a rencontré, pendant toute son évolution, de l'indépendance jusqu'à nos jours, plusieurs changements. Dans cette section nous allons présenter les différentes réformes et problèmes qu'a connus le système portuaire algérien.

1. Les réformes du système portuaire en Algérie

La réforme du modèle de gestion portuaire est indissociable des réformes du système politique du pays, en général, et du secteur économique en particulier.

En 1962, l'Algérie indépendante adopte l'option politique socialiste conduisant à faire de l'État le principal acteur économique. Il dirige, administre, régule, planifie, fixe les prix et détermine les stratégies des entreprises majoritairement publiques. Pour le secteur portuaire,

¹Massi, M. *Op.cit.*,

²KHEYAR, Mohamed. ZEROUKLAN, Nourine .*Op.cit.* p. 23.

depuis l'indépendance du pays en 1962, l'Etat est à la fois acteur et régulateur. Ce rôle est difficile à tenir, vu la situation des ports qui accusent un retard important causé par la centralisation de la gestion portuaire.¹

1.1. La première phase

La première réforme du secteur portuaire en Algérie se situe entre la période allongée de 1972 à 1981. Elle fut la décennie de l'organisation et de la création des sociétés nationales et des ports de commerce algériens, particulièrement le port d'Alger qui est devenu un outil au service de cette nouvelle vision économique. C'est aussi durant cette période que furent créés l'office national des ports (ONP), une autorité portuaire unique, la société nationale de manutention (SONAMA) et la compagnie nationale de navigation (CNAN) qui était chargée de l'acheminement des cargaisons et du remorquage portuaire.

Durant cette période de grands investissements ont été consentis pour permettre aux ports d'accomplir les attributions qui leurs ont été confiées.²

1.2. La seconde phase

La seconde réforme du secteur portuaire se situe entre 1982 et 1991, avec la suppression de l'office National des Ports (ONP) et la création de dix entreprises portuaires autonomes. C'est une décentralisation partielle ; l'objectif était de réhabiliter l'autorité portuaire, mais les pesanteurs bureaucratiques demeurent.

1.3. La troisième phase

La troisième réforme a eu lieu en 1998, elle a mis fin à la situation de monopole. L'introduction de ces réformes économiques en Algérie vise le passage de notre économie vers une économie de marché et met le secteur portuaire algérien en harmonie avec la réalité économique du pays, avec la loi n°98-05 du 25 juin 1998 qui ouvre les activités de manutention et d'acconage au secteur privé.

2. Les contraintes du système portuaire Algérien

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. 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.

¹MOHAMED-CHERIF, F.Z. *L'économie maritime algérienne Euro-méditerranéenne*[en ligne]. Dossier : La mer dans l'Euro méditerranée, La Revue Maritime n° 483, 2008, p.60. Disponible sur : http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2008/483_5economie%2520maritime%2520algérienne%2520Eurto.pdf Consulté (le 02/09/2017)

²BOUMSSILA, Abdelkader. *L'évolution du système portuaire algérien*[en ligne]. Djazairiess, 28/06/2009. Disponible sur : [http://www.djazairiess.com/fr/liberte/117282\(consulté le 10/10/2017\)](http://www.djazairiess.com/fr/liberte/117282(consulté le 10/10/2017)).

2.1. Une infrastructure inadaptée

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, qui ne peuvent convenir aux exigences des navires des générations récentes. De ce fait, ils ne peuvent recevoir que des navires de petites tailles, inférieurs à 20 000 tonnes de port en lourd. Seuls les bateaux contenant jusqu'à 400 conteneurs sont en mesure d'y entrer ; une telle limite se situe au-dessous de la moyenne exigée par le trafic mondial.

Le port d'Alger est devenu, à partir de 2009 un terminal à conteneurs après avoir interdit le déchargement à son niveau des navires transportant des cargaisons de rond à béton et de bois, les produits alimentaires non conteneurisés, et les véhicules (car-carries)¹. Il ne peut pas recevoir un 1200 EVP (Équivalent Vingt Pieds) de première génération à cause des limites imposées par le linéaire de quai (300 mètres maximum) et le tirant d'eau (environ 11,5 mètres) (voir annexe 1 et 5). Seul Djendjen, qui est une réalisation comme nouveau *hub* à conteneurs, possède un quai de 18 mètres de profondeur. Dans l'ensemble, les autres ports, sauf ceux des hydrocarbures, n'atteignent que 12 mètres de tirant d'eau.

Cette faiblesse empêche l'expédition en masse des conteneurs. Les porte-conteneurs de grande taille ne pouvant accéder dans les ports algériens, les circuits s'organisent à partir des plateformes intermédiaires extérieures qui sont les ports d'éclatement (ou *hubs* de transbordement) (voir annexe 2) comme Algésiras et Valence (Espagne), Cagliari (Italie), Marsaxlokk (Malte), et plus récemment Tanger Med, accueillant les navires de grand gabarit.²

2.2. Un sous-équipement flagrant

Deux exemples peuvent être cités pour illustrer le sous-équipement des ports algériens. Tout d'abord, la réalisation de trois terminaux à conteneurs dans les années 1990 à Alger, Annaba et Oran n'a guère amélioré la situation de la gestion du conteneur au niveau de ces ports, ces espaces sont considérés beaucoup plus comme des parcs à conteneurs que comme des terminaux au sens normatif du terme ; ils sont dotés de simples *stackers* utilisés ailleurs pour charger les wagons, ne possèdent aucun portique de quai pour le traitement des navires à des cadences normatives, ni aucun portique de parc pour le stockage en gerbage.

À titre d'exemple, la desserte du port d'Alger est toujours assurée par de petits feeders, comme avant la réalisation du terminal. L'entreposage est réalisé sur des rangées de deux

¹DJEBARA Amar-Chouki . *Mesures de désengorgement du port d'Alger*[en ligne].03/08/2009.Disponible sur : <http://ubifrance.typepad.fr/optimexport/2009/08/mesures-de-d%C3%A9sengorgement-du-port-dalger.html> (consulté le 17/10/2017)

²MOHAMED-CHERIF, F. Z. *Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro – Méditerranée : réalités et perspectives*[en ligne]. Revue territoire en mouvement n°16, 2012, p.08.Disponible sur : <https://tem.revues.org/1907> (consulté le 26/09/2017).

lignes, ne dépassant pas des hauteurs de trois niveaux avec une capacité d'entreposage de 1200-1300 EVP au sol et une capacité de 3500-4000 EVP sur 3 niveaux (**voir annexe 3**) l'espace entre deux rangées est d'environ 12 mètres, équivalent aux intervalles nécessaires aux mouvements des engins de manutention. ¹

En comparaison, un terminal doté d'équipements adéquats exploite rationnellement les espaces, en assure un entreposage avec des rangées constituées de 6 lignes et des hauteurs de 6 niveaux, avec des intervalles entre les rangées de 4 à 6 mètres maximum, permettant de stocker davantage. Aujourd'hui, les ports algériens ne disposent que de deux portiques de quai et quatre de parc (à Bejaïa), tous appartenant à une entreprise mixte constituée dans le cadre d'un partenariat.

Enfin, les équipements de déchargement et de stockage des céréales sont inadaptés, les rendements se situent en dessous de 200 tonnes à l'heure par rapport aux 1000 à 1500 tonnes permises par des équipements modernes. Ce sous-équipement oblige les armateurs à recourir au conditionnement en sacs (palettes) au lieu du vrac le plus économique.

2.3. Des ports mal gérés

Les ports algériens sont érigés en entreprises portuaires lors de la restructuration de 1982, dix ans après (1992), une ordonnance leur accorde un statut de SPA (Société par Actions) leur permettant une large autonomie ; cette dernière va s'avérer improductive sur le terrain du fait de nombreux dysfonctionnements (arsenal juridique, bureaucratie) en décalage avec l'évolution du transport maritime et de la gestion portuaire dans le monde. Les ports cumulent les missions de service public avec les activités commerciales, alors que le code maritime, voté par l'APN (l'Assemblée Populaire Nationale) en 1998, a non seulement consacré la séparation de ces deux missions, mais a également introduit le droit à toute personne physique ou morale d'exercer dans ce nouveau cadre les métiers d'acconage, de manutention et de remorquage.

En avril 2006, un autre décret organisant la libéralisation des activités dites commerciales dans les ports a également été signé et publié, mais sans pour autant être appliqué. Malgré les différents textes relatifs à la démonopolisation, ce phénomène particulier persiste.

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

¹SETTI, M., MOHAMED-CHERIF, FZ., DUCRUET C. *les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe*[en ligne]. Revue géographique des pays méditerranéens n°112, 2012, p.15. Disponible sur :<https://mediterranee.revues.org/5410> (consulté le 11/10/2017).

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.¹ Même dans leur relation avec les partenaires étrangers, les acteurs maritimes algériens affichent leurs insuffisances. Les exemples sont multiples : déclaration de la perte de plusieurs conteneurs ; délais de paiement très lents ; pratique discriminatoire accordant la préférence d'amarrage aux navires de pavillon algérien. Quant aux armateurs de lignes régulières, ils ne peuvent garantir la date d'arrivée aux ports européens parce que la durée de séjour dans les ports algériens est imprévisible

2.4. Déficience en espaces portuaires

Parmi les nombreuses particularités des ports algériens, il y a celle de leur étroitesse au sein des organismes urbains : les terminaux portuaires restent soumis à un enclavement urbain qui bloque leur développement. Si les ports européens ont connu les mêmes problèmes, ils ont été partiellement résolus par la déconnexion spatiale entre la ville et le port ainsi que par le développement des zones industrielles portuaires hors des villes.

Le port d'Alger 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 55ha pour l'année 2012,² et avec l'arrivée du partenaire Emirati la superficie réservée aux conteneurs a diminué, car une partie du quai qui lui était confié, a vu sa surface passer de 31 ha en 2008 à 16ha à 2009 au niveau de l'EPAL (**voir annexe 4**)

À titre de comparaison, Abidjan, port de l'Afrique de l'ouest qui s'étale sur 1 000 ha, s'est engagé depuis 2008 dans une opération d'extension sur 1000 ha et d'une modernisation de ses capacités pour faire face à la concurrence et préserver son marché et éventuellement l'élargir. Il en va de même à Tanger Med qui, en plus de ses 1000 ha, on mobilise actuellement 5000ha supplémentaires dans un rayon de 80 km du complexe portuaire où seront développés de manière progressive des parcs industriels modernes, intégrés au port. En comparaison, l'espace de Bellara (nouveau port de Djen Djen) limité à 60 ha, peut paraître dérisoire.

¹MOHAMED-CHERIF, F. Z. *Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro – Méditerranée : réalités et perspectives. Op, cit.* p.10.

²SETTI, M'hammede. MOHAMED-CHÉRIF, F. Z., DUCRUET. *Op.cit.*p.16.

Section3. La nouvelle stratégie des réformes portuaire en Algérie

Les pouvoirs publics ont pris conscience qu'il fallait mettre de l'ordre dans un secteur vital pour le pays, à savoir celui des ports de commerce en essayant de le redynamiser. Ils optent pour une privatisation des activités portuaires. À travers cette privatisation partielle des ports, l'État algérien espère améliorer l'efficacité des ports et augmenter ses capacités en infrastructure.

L'Etat a opté aussi pour la création de nouvelles zones extra-portuaires (les ports secs) dans le but de diminuer la charge sur les ports humides en termes de trafic de marchandises (conteneurisées), et, aussi, de fournir aux clients un service de qualité.

1. Les nouveaux acteurs du système portuaire en Algérie

La démarche de l'Etat dans la privatisation partielle de ses ports, selon le décret des 16 et 17 avril 2006, fait intervenir deux parmi les plus grands manutentionnaires des terminaux à conteneurs dans le monde, ce sont : le Singapourien PORTEK pour la concession du terminal à conteneurs *Bejaia Méditerranéens Terminal* (BMT) et le manutentionnaire émirati *Dubai Ports World* (DPW) qui a engagé deux concessions aux ports d'Alger et de DjenDjen

1.1. Le Singapourien PORTEK pour le port de Bejaia

Le port de Bejaïa a été le premier à établir la concession d'un terminal à conteneurs le *Bejaia Méditerranéens Terminal* (BMT) avec le Singapourien Portek, concession établie en 2005 pour une période de 20 ans et un investissement initial de 19 millions de dollars. La co-entreprise (joint-venture) est détenue à hauteur de 51% par l'entreprise portuaire de Bejaïa et à 49% par Portek.¹

Le Groupe Portek, créé en 1988, basé à Singapour, est un opérateur de conteneurs de taille moyenne. Il gère 4 terminaux à conteneurs à Jakarta (Indonésie), la Valette (Malte), Libreville (Gabon) et Bejaïa Portek ; il est spécialisé dans la rénovation des équipements portuaires, mais ne possède aucune expérience dans la gestion des terminaux à conteneurs.

1.1.1. Les apports de ce partenariat

Ce partenariat a permis d'équiper le terminal de scanners, l'informatisation totale des systèmes de contrôle de marchandises et de portique. Cela a permis d'améliorer la cadence : le terminal de Bejaïa traite 20 à 25 conteneurs par heure (les grands ports comme Barcelone, Fos et Gênes traitent tous entre 25 et 30 conteneurs par heure).

¹MOHAMED-CHERIF, F. Z., DUCRUET, C. *Du global au local: les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens[en ligne]*. Revue politique de l'espace portuaire N°16, 2012. P.15. Disponible sur : <https://espacepolitique.revues.org/2294>(consulté le 18/09/2017).

Cet équipement a permis au port d'accroître le trafic de conteneurs qui est passé de 33 000 EVP en 2005 à 245 403 EVP en 2013. Ce projet s'inscrit dans la perspective de la future zone Euro-méditerranéenne de libre échange. Cette coopération s'est traduite par l'introduction d'une chaîne logistique de bout en bout et le renforcement du partenariat entre les ports de Marseille, Barcelone et Bejaïa.¹

Enfin, Bejaïa entre en concurrence plus directe avec le port d'Alger pour le trafic de marchandises diverses, passant de la quatrième à la seconde place dans le pays.

Sur le plan social, les acquis sont multiples : création d'une école de formation portuaire ouverte au personnel de l'ensemble des entreprises portuaires du pays, recrutement de 150 employés, pour la plupart des jeunes. Aujourd'hui, plus de 400 personnes travaillent au sein de BMT.

1.2. Dubaï Port World

Suite à l'expérience réussie du port de Bejaïa, les pouvoirs publics ont conclu un contrat de gestion de gré à gré avec un autre partenaire étranger : DPW (Dubaï Port World) pour la gestion des ports d'Alger et de DjenDjen. Ce partenariat a permis, d'un côté, à DPW d'entrer en Méditerranée, région dans laquelle l'entreprise était absente, et à l'Algérie de s'associer à un gros partenaire à même de l'introduire dans le circuit mondial. C'est aussi un moyen pour la firme globale de concurrencer Maersk et CMA-CGM qui ont concentré leurs activités maritime et portuaire dans les *hubs* voisins de Tanger Med en Maroc, Algésiras en Espagne, et Marsaxlokk à Malte.²

1.2.1. Djazaïr Port World

La société est une joint-venture (50/50) entre DPW et l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL), créée officiellement le 15 février 2009, avec un capital de 20 millions d'euros. Elle bénéficie d'une concession de 30 ans sur le terminal à conteneurs d'une superficie de 224 994 m² et cinq quais (les quais 30, 31, 32, 33, 34) (**voir annexe 5**). Dubaï Port en assure la gestion, tout en assurant la formation du personnel.

1.2.1.1. Les apports de ce partenariat

Des investissements de 96,2 millions d'euros sont prévus, notamment dans le domaine des équipements et pour la mise en place d'un système de gestion informatisée. Le groupe prévoit également l'achat de portiques à conteneurs pour le port d'Alger qui, jusque-là,

¹M R, Partenariat avec Portek, Singapour[en ligne]. 23/10/2016. Disponible sur : <https://www.libertealgerie.com/actualite/parteneriat-avec-portek-singapour-22951/print/> (consulté le 04/09/2017).

²MOHAMED-CHERIF, F. Z., DUCRUET C. *Du global au local: les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens. Op.cit.* p.22.

déchargeait les boîtes avec des grues. L'Etat algérien devrait augmenter la surface du port de 12 à 18 hectares ; cette extension du port n'a pas encore eu lieu, et les portiques n'ont pas été encore installés.

Ces investissements devraient contribuer à augmenter sensiblement les cadences de manutention sur ce port qui souffre de congestion à terre et à diminuer le temps d'attente des navires en rade.

DPW a promis d'accroître le trafic, à 2 millions EVP pour l'année 2012, alors que, pendant cette année, il arrive à traiter que 390 297, et, en 2016 il n'a traité que 522 121 EVP (voir tableau 4). (Voir annexe 6 et 7)

Pour atteindre ces objectifs, Il s'est engagé à accroître la cadence des manutentions qui passerait de 8 à 10 conteneurs/heure à 25 conteneurs/heure, ainsi qu'à faire travailler le port 7 jours sur 7 et 24h/24h. Incontestablement, le taux de fret va beaucoup baisser. C'est toute l'économie nationale qui en profitera.¹

Tableau 4 : Trafic de Conteneur global (EPAL/DPW)

Année	2011	2012	2013	2014	2015	2016
EPAL	309 733	312 639	346 866	418 702	381 197	375 524
DPW	380 889	390 297	390 393	437 893	470 546	522 131
TOTAL	690 622	702 936	737 259	856 595	851 743	897 655

Source : réalisé par nos soins sur la base de documents internes a l'EPAL

U: EVP

1.2.2. DjenDjen Port World

Dans le passé, DjenDjen était considéré comme une réalisation coûteuse et peu rentable, puisque le port a été construit au service d'une usine sidérurgique qui n'a jamais vu le jour.

C'est une construction qui a coûté au pays des milliards de dinars en devises pour fonctionner à seulement 25% des capacités installées. Toutefois, le port a trouvé sa vocation en étant l'un des principaux conduits d'exportation à la fois pour le commerce des conteneurs en plein essor et pour les marchandises sèches, en particulier les céréales. Le port dispose de plateformes d'eau profonde permettant d'accueillir des navires de 120 000 t. Il bénéficie également d'excellentes liaisons terrestres et ferroviaires comme l'autoroute Est-Ouest en lien avec la prochaine réalisation de la pénétrante autoroutière Jijel-Sétif.²

¹S.A. *Dubai ports world*[en ligne]. 2010. Disponible sur : <http://www.made-in-algeria.com/news/dibai-ports-world-5076.html> (consulté le 12/10/2017).

²TADJINE, Radhia. AHMED ZAID, malika. *Capacité logistique et gouvernance des ports algériens*[en ligne] BP n° 17 15000 Tizi-Ouzou RP, ALGÉRIE, p.07. Disponible sur : [file:///C:/Users/DUALCOMPUTER/Desktop/revue/R-_TADJINE__M-_AHMED_ZAID_-_version_finale_12p%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/DUALCOMPUTER/Desktop/revue/R-_TADJINE__M-_AHMED_ZAID_-_version_finale_12p%20(1).pdf) (consulté le 16/10/2017).

1.2.2.1. Les apports de ce partenariat

Pour une concession de trente ans, similaire à celle d'Alger, qui porte sur un quai de 200 mètres linéaires et une superficie de 14 ha, le groupe émirati a offert 70 millions de dollars pour les droits d'exploitation de Djen Djen, fournissant également plus de 150 millions de dollars d'investissement en infrastructures et en équipements. Dans son nouveau plan, le terminal à conteneurs traitera 1,5 million d'EVP au bout de dix ans, contre 100 000 boîtes/an traitées en 2012.

Le groupe DPW s'est engagé à moderniser ce port pour lui permettre de recevoir les grands navires de dernière génération, et pour en faire la plus grande station de conteneurs de l'est du pays. Cette ambition s'accorde avec le souhait de l'État algérien de faire de DjenDjen, à moyen terme, un *hub* international et de le positionner comme concurrent direct de Tanger Med en Maroc et d'Enfidha (futur *hub* tunisien en cours de réalisation).

Il semble que la priorité pour l'Algérie ne soit pas seulement la course au développement d'un *hub*, mais plutôt d'utiliser DjenDjen comme un levier de développement portuaire et un outil d'aménagement du territoire, eu égard à la concurrence féroce que se livrent ces *hubs* de transbordement déjà bien établis en Méditerranée occidentale (Algésiras, Tanger, Valence, Marsaxlokk, Cagliari, Gioia Tauro) et à la nécessité de réussir son insertion sur le long terme dans le partenariat Euro-méditerranéen.¹

2. Les nouvelles zones extra-portuaires (les ports secs)

Dans l'optique de désengorger l'enceinte portuaire l'Etat a opté pour la création de nouvelles zones extra portuaires (les ports secs), qui sont un prolongement naturel des ports humides ; ils donnent la possibilité au consignataire de cargaison (exploitant du port sec) de transférer la totalité de la cargaison sous escorte vers cet espace agréé par l'administration des douanes.

En application des dispositions de l'article 69 de la loi n° 79-07 juillet, modifiée et complétée par la loi n° 98-10 du 22/08/1998, portant code des douanes, publié dans le Journal officiel n° 33 du 12 juin 2011,

2.1. Notion de port sec

L'expression « *port sec* », aussi appelé parfois « port avancé », « *port intérieur* » ou « *zone extra-portuaire* », s'entend d'un lieu donné situé à l'intérieur des terres, pour le groupage et la distribution des marchandises ; il est connecté à un port maritime par voie

¹ALI MARINA, Meriem. *Notre port doit assumer sa réputation*[en ligne]. Abderrezak Sellami, P-DG de l'entreprise portuaire de DjenDjen, n°108-oct., 2017. Disponible sur : http://www.eldjazaircom.dz/index.php?id_rubrique=338&id_article=4534 (consulté le 03/10/2017).

routière, ferroviaire ou fluvial. Un port sec est ainsi appelé, parce qu'il est très similaire à un port maritime dans les services qu'il offre, excepté qu'il n'est pas proche de la mer.

Les fonctions rattachées à un port maritime, que l'on pourrait s'attendre à retrouver dans un port sec, supposent des installations pour la manutention, le stockage, l'entreposage, l'emportage, le dépotage, l'entretien et la réparation des équipements. Un regroupement géographique de sociétés et d'organismes indépendants s'occupant du transport de marchandises (tels que transitaires, expéditeurs, transporteurs maritimes et terrestres, consignataires, etc..) et la fourniture de services connexes (entre autres, inspections douanières, services phytosanitaires, paiement de taxes, etc.).¹

2.2. Le rôle des ports secs

« *Le but et la vocation économique de ces espaces est de faciliter l'accomplissement des formalités douanières, de désengorger les ports et de réduire les coûts et les délais de dédouanement des marchandises, d'assurer un meilleur contrôle des opérations de dédouanement et la sécurité des marchandises* » selon M. Zemmouri Slimane, directeur des régimes douaniers au niveau de la Direction générale des Douanes algériennes, c'est aussi un moyen de diminuer la charge en termes de trafic conteneurisé sur le port d'Alger qui souffre de manque d'espace d'entreposage et d'une faible productivité des opérations portuaires, en plus de la création de postes d'emploi. Un port sec peut créer jusqu'à 300, voire 400 emplois directs entre agents, agents de sécurité et employés du chargement et du déchargement.²

2.2.1. Le rôle logistique

L'impacte de ces ports sur la logistique peut être résumé comme suit :

- Décongestionner les points de passage frontaliers et réduire les retards, ce qui induira une baisse des coûts de transaction pour les exportateurs et les importateurs ;
- Offrir des services logistiques, jusqu'à devenir des parcs industriels ou des zones économiques spéciales dans la manutention des marchandises ;
- Promouvoir davantage le trafic ferroviaire à la place du trafic routier, dont il pourrait résulter des avantages environnementaux considérables.

2.2.2. Le rôle macroéconomique

L'implantation de ces ports offre de grands apports macroéconomiques :

¹TRAORE, Gnini Elise. *Le rôle des ports secs dans la gestion des corridors en Afrique de l'Ouest*[en ligne]. Représentante de l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA), décembre 2015, p.06. Format PDF. Disponible sur : https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/Elise%20Traore%20Pr%C3%A9sentation%20ports%20secs_ssatp.pdf consulté le 05/09/2017).

²B .A, *Pour une meilleure gestion des ports secs : Nouvelles mesures pour l'ouverture de ces espaces économiques*[en ligne]. Djazaïress, Publié dans La Tribune le 22 /08 /2011, Disponible sur : <http://www.djazaïress.com/fr/latribune/56363> (consulté le 18/09/2017).

- Promouvoir l'émergence de centres de production locaux ;
- Stimuler directement la croissance par la création d'emplois supplémentaires et accroître la compétitivité entre ces zones ;
- Instaurer un système intégré de ports, chemins de fer, routes et voies d'eau intérieures et améliorer les services existants.

2.2.3. Rôle microéconomique

Ces ports secs ont un impact, qui touche aussi tous les intervenants de la chaîne portuaire.¹

- 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 ;
- Renforcer la communication entre les différents acteurs.

2.3. Localisation des ports secs en Algérie

Les premiers ports secs ont été créés en 2003, dont celui de la compagnie maritime française CMA CGM en 2005, à Rouïba, dans la banlieue d'Alger.

Ces espaces étaient encadrés par une ancienne décision, décidée dans le cadre de la loi n° 02-11 du 24 décembre 2002 portant loi de finances, mais certaines failles ont été constatées.

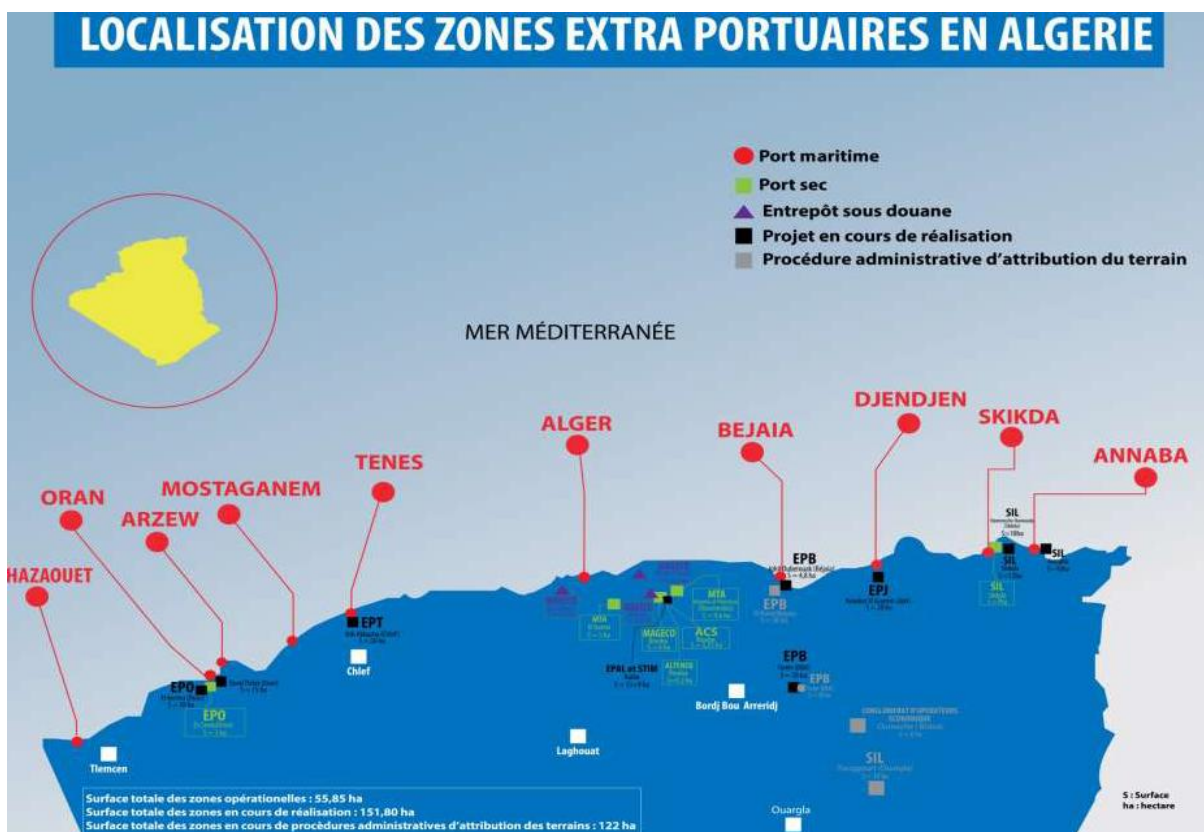
Depuis la publication, dans le Journal officiel n° 33 du 12 juin 2011 de la nouvelle décision relative aux ports secs, beaucoup d'intérêts sont manifestés de la part des opérateurs pour ce créneau d'investissement, surtout de la part des compagnies maritimes qui veulent à tout prix que leurs marchandises transitent dans les meilleures conditions possibles et qu'elles arrivent à leurs clients finaux dans les meilleurs délais.²

Le pays compte onze ports secs publics et cinq autres appartenant à des opérateurs privés ; une dizaine est implantée dans la région d'Alger ; d'autres à Oran, Bejaia, Skikda, Annaba (voir figure 7).

¹SABIB, Bouchra. *Le port sec, une solution à adopter avec modération*[en ligne]. Edition N°:3763 Le 16/04/2012.Format PDF. Disponible sur : <http://www.leconomiste.com/article/893379-logismedle-port-sec-une-solution-adopter-avec-mod-ration> Consulté (le 26/09/2017).

²ALILAT, Yazid. *Ports secs: Le diktat des compagnies maritimes étrangères*[en ligne]. Le Quotidien d'Oran le 07/03/2016. Disponible sur : <https://www.djazairress.com/fr/lqo/5225922> Consulté(le 04/10/2017).

Figure 7 : localisation des zones extra-portuaires en Algérie



Source: KASMI, Halim. *Le développement des activités multimodales en Algérie Cas : Zone Logistique Extra-portuaire de TIXTER Bordj Bou Arreridj* [en ligne]. DZLE- Entreprise Portuaire de Bejaïa, 2016. Format PDF. Disponible sur : file:///C:/Users/DUALCOMPUTER/Desktop/14-Présentation-de-TEXTER26.11.2016.pdf (Consulté le 02/10/2017).

Conclusion

En définitive, nous pouvons dire que l'Algérie est un pays où le secteur portuaire joue un rôle primordial dans son économie, car 95% des marchandises transitent par mer. Malgré leur importance dans l'économie du pays, ses ports connaissent une mauvaise gestion, un sous équipement flagrant et une déficience dans leur espace. Pour remédier à ces insuffisances et redynamiser ce secteur stratégique, l'Etat a mis en place une nouvelle stratégie de réformes.

En premier lieu, par la privatisation partielle de ses ports grâce à l'arrivée de nouveaux acteurs portuaire privés, PORTEK et DPW, bien que ce dernier ait moins d'impact que le singapourien ; ensuite, par la création de nouvelles zones extra-portuaires dites ports secs, dans le but de diminuer la charge en termes de trafics conteneurisés sur les ports de rattachement, surtout sur le port d'Alger qui connaît une importante congestion portuaire.

Dans le chapitre suivant, nous allons nous intéresser à ces zones extra-portuaires, plus précisément aux ports secs et à leur contribution dans ce créneau de grande envergure.



**LE FONCTIONNEMENT
ET L'ACTIVITE
DU PORT SEC MTA**

Introduction

Le port d'Alger essaie de remédier aux nombreuses contraintes liées à la congestion portuaire que connaît son espace, par la création de zones extra-portuaires dites ports secs.

Dans ce chapitre nous allons nous intéresser au fonctionnement et à l'activité du port sec MTA de khemis El khechna. En un premier lieu, nous allons élaborer une présentation du groupe MTA et de son port sec ; ensuite, nous allons présenter l'activité de ce dernier ainsi que les différents avantages et inconvénients de sa création.

Les objectifs visés dans ce chapitre sont :

- La présentation du groupe MTA et de son port sec MTA khemis el-khechna ainsi que les différentes procédures de son ouverture et enfin, les différents services qu'il abrite ;
- Connaître la nature des transferts qui se font au niveau du port d'Alger vers MTA, ainsi que les avantages et les inconvénients de la création du port sec MTA de khemis el khechna.

Section.1 Présentation du groupe MTA et de son port sec Khemis el-khechna

La maghrébine de transport et auxiliaire (MTA) est un groupe essentiel dans la chaîne des transports internationaux. Il est au service des exportateurs et importateurs. Il exerce plusieurs activités et parmi elles, l'activité de gestion des ports secs.

En premier lieu, nous allons présenter le groupe MTA ; ensuite nous allons présenter l'un des ports secs géré par ce groupe, celui de MTA khemis el-khechna.

1. Présentation du groupe MTA

Issu de SONATMAG (société nationale de transit et de magasinage), créée en 1970, le groupe MTA compte un effectif de plus de 1000 personnes, un capital social de 350.000.000 DA et enregistre un chiffre d'affaires en croissance constante.

Pour la réalisation de ses activités, MTA s'appuie sur deux filiales : SHARAF SHIPPING à Alger (consignation des navires ...) et STORA à Skikda (transit, magasinage ...), quatre agences de prestations de services (oued Smar-Alger, Ihaddanen-Bejaia, Hai El Othmania-Oran, Benabdelmalek-Annaba).

MTA exerce ses activités à travers tous les ports commerciaux du pays (Alger, Oran, Skikda, Bejaia, Mostaganem, Djen-Djen, Ghazaouet),

Les activités exercées par MTA sont les suivantes :

1.1. La gestion des ports secs

MTA a lancé cette activité au niveau d'Alger et Oran, avec comme objectif sa généralisation à tous les ports commerciaux relativement importants.

Sur le site d'Alger, nous retrouvons le port sec HAMIZ (ayant une capacité de stockage de 7000 TEUS) et le port sec KHEMIS EL KECHNA (ayant une capacité de stockage de 4200 TEUS).

Sur le site d'Oran, nous retrouvons un seul port sec, qui est ES SENIA avec une capacité de stockage de 4592 TEUS.

1.2. Le transit dans les ports, aéroports et frontières algériennes

Présente dans tous les ports commerciaux ainsi que dans les aéroports, MTA propose à sa clientèle, à l'import comme à l'export, son professionnalisme pour le traitement des opérations commerciales, depuis le plus petit colis jusqu'aux cargaisons homogènes, des marchandises de différents tonnages. Ces opérations sont réalisées par des équipes professionnelles qui assisteront la clientèle dans leurs démarches administratives et douanières nécessaires à la constitution des dossiers d'import/export.

1.3. Le transport

Le transport au sein de MTA est à l'origine de son développement et demeure l'une de ses fonctions importantes. L'adaptation permanente de cette fonction à l'évaluation des nouveaux besoins du marché a conduit MTA à concevoir une organisation flexible, tendant à la spécialisation des services en matière de transport.

MTA dispose d'une flotte de 200 camions avec remorques dont une grande partie est réservée au transport de marchandises conteneurisées.

MTA assure aussi le transport maritime ainsi que les transports spéciaux de colis lourds et hors gabarit.

1.4. La consignation des navires

MTA offre aux chargeurs et réceptionnaires en Algérie la possibilité d'organiser, pour leur propre compte, les opérations de transport maritime.

Pour la réalisation de cette activité, MTA s'appuie sur sa filiale SHARAF SHIPPING qui est spécialisée dans la consignation des navires, transportant des véhicules et qui compte dans son répertoire d'importants concessionnaires tels que BMS / MERCEDES-HYUNDAI-CITROEN ...

1.5. La manutention

Pour plus d'efficacité et de rapidité du traitement des opérations commerciales, MTA assure par ses propres moyens, la manipulation des produits à l'enlèvement ou au déchargement. Elle met à la disposition de sa clientèle ses différents moyens de levage ainsi que des équipes de manutentionnaires spécialisées dans l'emportage et le dépotage des conteneurs.

Dans ce contexte, elle dispose d'équipements adaptés tels que les RTG (portiques à conteneurs), les REACKTACKERS et autres moyens de levage.

1.6. Le groupage / dégroupage des marchandises

Le groupage est une technique de transport assurée par MTA. Elle consiste à acheminer dans un même conteneur ou remorque plusieurs lots de marchandises pour le compte de plusieurs chargeurs et/ou réceptionnaires. C'est le mode de transport le mieux adapté à ce type d'expédition ; en effet les marchandises sont acheminées dans les meilleures conditions de coût, de rapidité d'exécution et de sécurité.

Ce service présente également des avantages de coût par rapport au transport aérien.

1.7. L'agrèage

En tant que facteur de promotion et de protection de la production, l'agrèage est une série de tâches et fonctions effectuées à l'embarquement et au débarquement, permettant ainsi d'assurer la conformité des produits importés, tant sur le plan qualitatif que quantitatif.

L'agrèage a lieu en général avant que la marchandise ne quitte les locaux du fournisseur ; il est prévu également à l'arrivée chez l'acheteur.

MTA met, en complément à ses services multiples, ses compétences techniques dans les domaines suivants :

- Surveillance au débarquement (pointage, pesage...) ;
- Expertise des pertes et avaries ;
- Conseil en matière de conditionnement et d'emballage.

2. Le port sec MTA (Khemis El Khechna)

Tout d'abord, nous allons présenter les procédures d'ouverture et d'exploitation du port sec ; ensuite, nous passons à la présentation de l'entité du port sec MTA (khemis el khechna).

2.1. Les procédures d'ouverture et les règles d'exploitation d'un port sec

Elles sont définies dans le journal officiel de la république algérienne N°33 du 12 juin 2011, en application des dispositions de l'article 67 de la loi n°79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée par la loi n° 98-10 du 22/08/1998, portant code des douanes, dont l'objectif est de fixer les modalités de gestion des ports secs et les charges de l'exploitant en

matière de fourniture, d'entretien et de réparation des installations nécessaires à l'exécution du service et les conditions dans lesquelles s'exerce le contrôle douanier.

2.1.1. Personnes habilités à créer les ports secs

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

2.1.2. Le dossier à fournir pour l'ouverture d'un port sec

Les exploitants intéressés d'ouvrir un port sec doivent déposer, au niveau du chef d'inspection divisionnaire des douanes territorialement compétent, un dossier composé des documents suivants (article 5) :

- Une demande précisant le nom, le prénom et l'adresse de l'exploitant (**voir annexe 8**) ;

Le plan de masse et de situation des lieux ;

- Une copie des statuts de l'opérateur, pour les personnes morales ;
- Une copie de l'agrément pour l'exercice de la profession d'auxiliaire au transport maritime (consignataire de cargaison) ;
- Une copie de l'acte de propriété ou du contrat de location notarié, dont la durée minimale est de trois (3) années ;
- Une copie de l'attestation de conformité des lieux aux normes de sécurité, délivrée par le service de la protection civile territorialement compétent (**voir annexe 9**) ;
- Une autorisation préalable des services de contrôle sanitaire vétérinaire, phytosanitaires et de conformité (**voir annexe 10**) ;
- Une autorisation préalable du ministère du transport (**voir annexe 11**)
- Toute autorisation requise par la législation et la réglementation en vigueur régissant l'entreposage des produits dangereux.

2.1.3. La conformité des lieux qui doivent servir de port sec

Concernant la conformité des lieux qui doivent servir de port sec, elle est subordonnée aux conditions suivantes (article 6) :

- La superficie minimale devant être réservée à la création d'un port sec est fixée à vingt-cinq mille (25.000) m² ;
- La construction doit être réalisée de telle sorte que les marchandises qui y seront entreposées ne puissent pas être soustraites ;
- Le port sec doit être conçu et aménagé pour offrir les conditions les plus favorables aux opérations commerciales et au contrôle douanier ;

- La clôture de l'enceinte du port sec est fixée à trois mètres (3) de hauteur au minimum ;
- La dotation en équipements informatiques et de transmission ;
- L'installation d'un scanner, d'un équipement de pesage et d'un système de télésurveillance;
- L'installation d'un système de lutte contre les incendies et les vols ;
- La connexion au système d'information et de gestion automatisée des douanes (SIGAD).

2.1.4. La mise en exploitation du port sec

Dans le cadre de l'instruction du dossier d'agrément d'un port sec, le chef d'inspection divisionnaire des douanes territorialement compétent fait procéder au contrôle des lieux par ses services qui établissent, à ce titre, un procès verbal de constat (article 8) ; par la suite, la décision d'agrément du port sec sera prise par le directeur général des douanes sur la base du dossier instruit par le chef d'inspection divisionnaire des douanes, et assorti de l'avis favorable du directeur régional des douanes territorialement compétent (**Annexe 12**) et en suite le chef d'inspection divisionnaire va désigner le staff douanier qui va travailler au niveau du port sec à la base d'une demande élaborée par l'exploitant du site (**Annexe 13**).

La mise en exploitation du port sec est subordonnée à :

- La production d'une copie du registre du commerce ;
- La production d'une carte d'immatriculation fiscale.

2.1.5. Responsabilités de l'exploitant du port sec

L'exploitant est responsable sur les marchandises entreposées dans le port sec. Il est tenu d'assurer la sécurité et le gardiennage des marchandises qui séjournent au port sec (article 11). L'acheminement de la marchandise vers le port sec se fait sous escorte douanière et sous la responsabilité de l'exploitant (article 14).

En cas de perte ou d'avarie de la marchandise, l'exploitant ne peut prouver son innocence que par la preuve de force majeure (preuve de l'effort fourni en vue d'une bonne conservation des marchandises).

2.1.6. Le Transfert du port humide vers le port sec

Ne sont admises dans les ports secs que les marchandises conteneurisées (article 3). Leur acheminement vers ces lieux doit se faire sous couvert d'une déclaration simplifiée de transit, accompagnée d'une copie du manifeste (**voir annexe 14**) et sous escorte douanière (article 15), pour un délai qui ne dépasse pas les 24h, à compter du débarquement effectif des marchandises (article 16),

Le transfert des marchandises vers les ports secs peut s'effectuer en dehors des heures légales de travail (week-end et jours fériés) sous autorisation des services des douanes territorialement compétents (article 18). Les contrôles sanitaires, phytosanitaires, de qualité et de conformité se font, sous réserve de l'accord des administrations douanières concernées, dans l'enceinte du port sec.

2.1.7. Délais de séjour des marchandises dans le port sec

Une fois les marchandises arrivées au port sec, le délai de séjour est fixé à 21 jours, avant qu'elle soit mise sous douane ; ce délai commence à courir à partir du moment du dépôt de la déclaration sommaire. Les autorités douanières précisent que les marchandises dépassant les 21 jours aux ports secs, devraient être transférées vers les entrepôts sous douanes. Au-delà de cette période de 21 jours, les propriétaires ont un délai de 2 mois supplémentaires pour déclarer leurs marchandises sous peine de la saisie provisoire. Passée la période de 2 mois et 21 jours, intervient la saisie définitive des marchandises, puis sa vente aux enchères.

2.1.8. Fermeture du port sec

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

2.2. Présentation du port sec MTA (khemis el khechna)

La société SARL MTA port-sec a été inaugurée en mars 2013, elle a été agréée par l'administration des douanes comme étant un port sec au sens de l'article 67 de la loi n° 79-07 du 21/07/1979, modifiée et complétée notamment par la loi n° 98-10 du 22/08/1998, portant code des douanes.

Il convient de préciser, à cet effet, que le port sec MTA est rattaché à un seul port humide, le port d'Alger, et travaille avec un seul et unique armateur, MSC (Mediterranean Shipping Company) ; ce dernier est le deuxième plus grand armateur mondial. Le port sec MTA a un effectif de 90 employés divisés entre 25 effectifs pour l'administration des douanes et 65 effectifs pour l'agence du port sec.

- Un investissement chiffré à 25 millions de dollars entre les travaux et les équipements.
- Implantation : Cité khaouchache, route de meftah, Khemis el-khechna, Boumerdes
- Superficie actuelle : 08.2 Hectares, dont 5.6 hectares sous-douane déjà exploités et 2.4 hectares d'extension en phase de réalisation.

2.2.1. Les installations, les équipements et les différents espaces du port sec MTA

Le port sec MTA Khemis El Khechna dispose d'installations et équipements suivants :

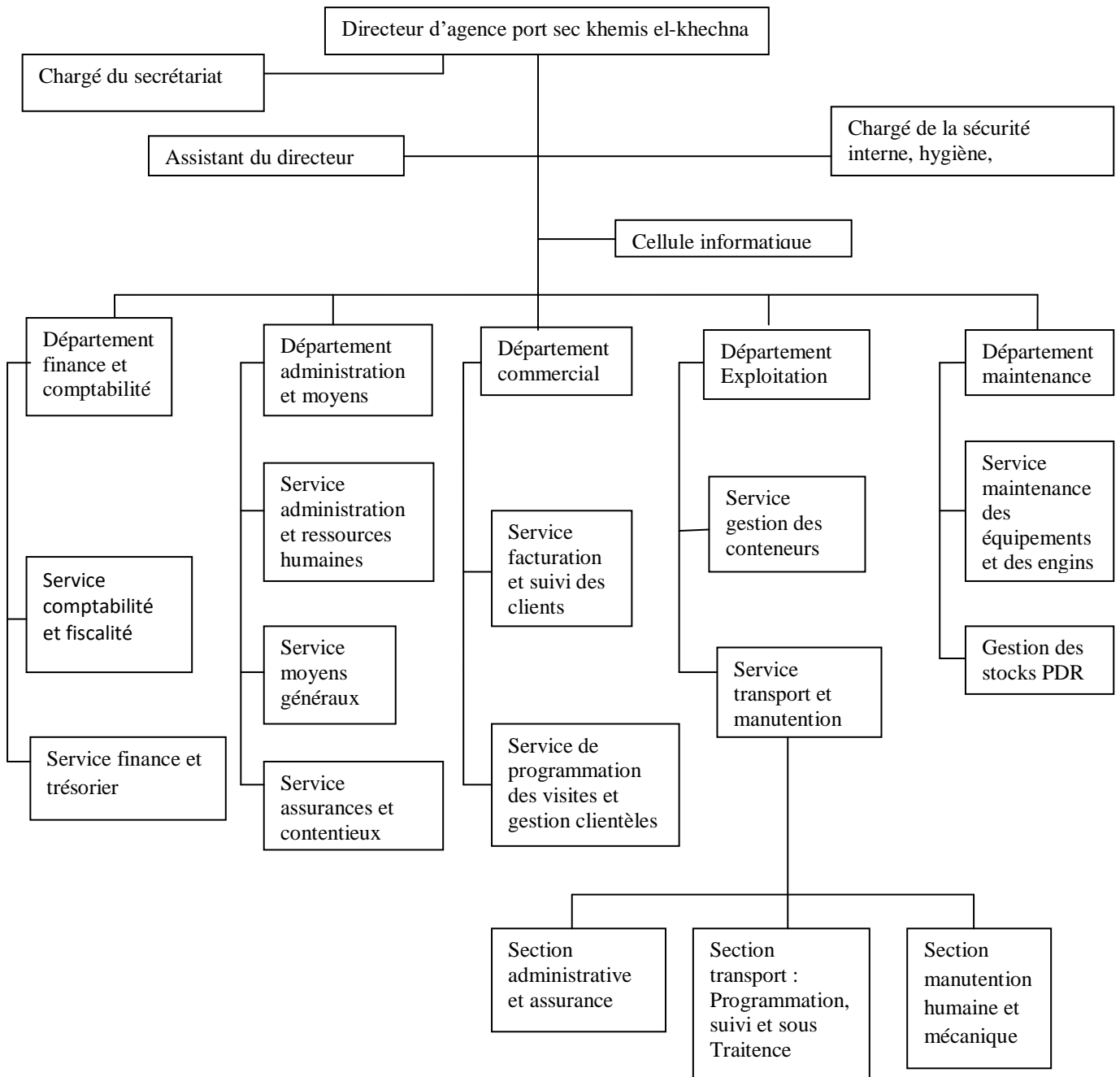
- Pour Les moyens de manutention des conteneurs, il possède quatre (04) Stickers de 45 tonnes, tout en signalent que les manutentionnaires sont recrutés par l'exploitant lui-même ;
- Une ligne téléphonique spécialisée (HOT LINE) liée aux services de la protection civile ;
- Une salle de surveillance comportant vingt-sept (27) cameras de télésurveillance ;
- Un système anti-intrusion, dans l'ensemble des murs de clôture du port sec. A signaler que la salle de surveillance est sous le contrôle de l'exploitant ;
- Un scanner ;
- Deux bâtiments administratifs ;
- Deux postes de transformations électriques ;
- Un parc à Feu ;
- Deux groupes électrogènes.

Son espace est divisée comme suit :

- Une zone de scanning ;
- Une zone pour les conteneurs transportant des produits dangereux (IMO) qui nécessitent un traitement spécial ;
- Une zone pour les conteneurs frigorifiés transportant des marchandises sous température dirigée (les marchandises périssables) ;
- Une zone de stockage pour toutes catégories de conteneurs ;
- Une zone de visite.

2.2.2. Organigramme : Agence port sec Khemis el-khechna

Le port sec abrite les différents services de gestion, de commercialisation et d'encadrement de l'exploitant sur site. Ils sont résumés dans l'organigramme suivant :



Source : document interne au port sec MTA

2.2.3. Les autres services

Le port sec abrite aussi d'autres services liés au service des douanes et des services d'autres administrations publiques, ils sont classés comme suit :

2.2.3.1. Services de l'administration des douanes

- L'inspection principale au contrôle des opérations commerciales ;
- L'inspection principale aux sections ;
- Une Brigade Polyvalente ;
- Services de la recette des douanes (caisse, main levée).

2.2.3.2. Services des autres administrations publiques

- Service de contrôle de la qualité, de conformité et de la répression des fraudes (Ministère du Commerce) ;
- Service de contrôle phytosanitaire (Ministère de l'agriculture) ;
- Service de contrôle vétérinaire (Ministère de l'agriculture).

Section 2. L'activité du port sec MTA, ses avantages et ses contraintes

L'activité du port sec MTA est liée à celle du port de rattachement, où les opérations qu'on retrouve au niveau du port sec MTA, sont identiques à celle du port d'Alger. Ces opérations sont liées au traitement de la marchandise conteneurisée (dédouanement, manutention, entreposage, stockage)

La mise en place de cette l'activité offre plusieurs avantages, mais aussi des contraintes.

1. Les transferts et livraisons des conteneurs

Les conteneurs, qui sont traités au niveau du port sec MTA, sont ceux transférés à partir du port de rattachement (port d'Alger), que ce soit de l'EPAL ou bien de Djazaïr Port Word (DPW).

1.1. Les transferts et livraisons des conteneurs de l'EPAL

L'entreprise portuaire d'Alger transfère plus de la moitié de ses conteneurs vers les ports secs qui lui sont rattachés. Comme nous pouvons le constater à partir du **tableau n°5**, en 2013, 63% des transferts de l'EPAL vont vers les ports secs, 70% en 2014, 73% pour l'année 2015 et 64% pour l'année 2016. Le reste est transféré directement vers le client, tandis qu'une petite partie est transférée vers les entrepôts publics et ce après que la marchandise à séjourné plus de 21 jours dans l'entité portuaire sans être déclarée.

Tableau n°5 : Les transferts et les livraisons des conteneurs de l'EPAL

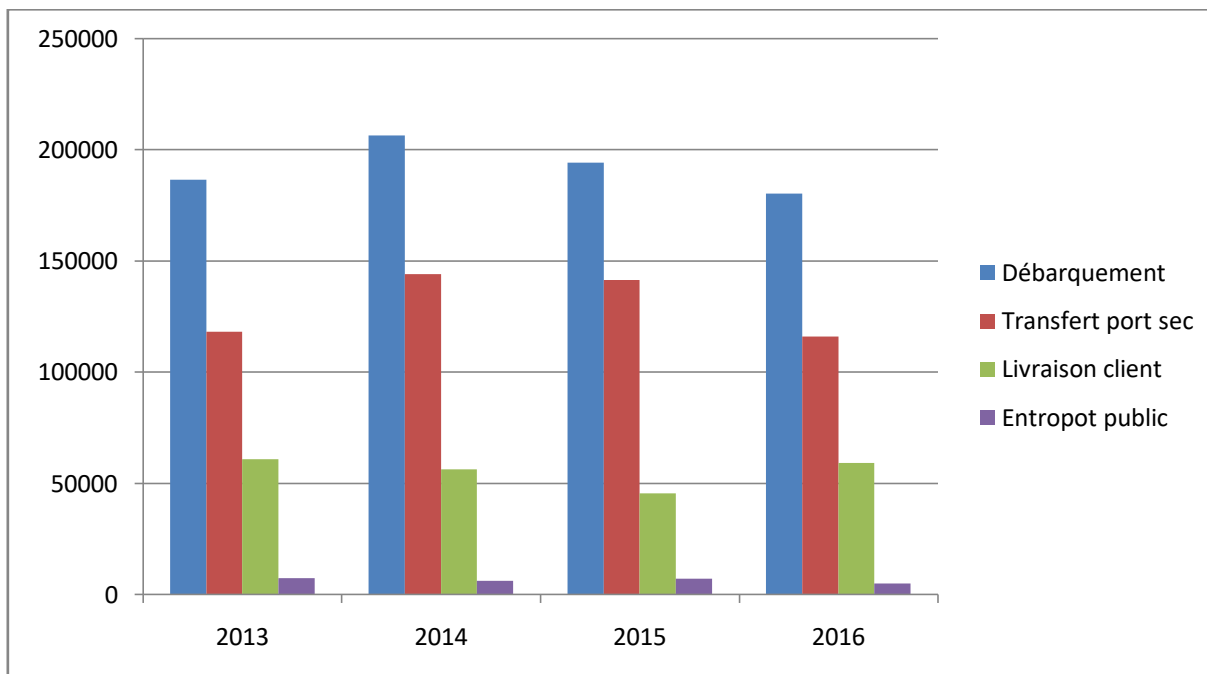
	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%
Débarquement	186 640	100%	206 484	100%	194 227	100%	180 335	100%
Transfert vers port sec	118 213	63%	144 150	70%	141 514	73%	116 100	64%
Livraison client	60 982	33%	56 469	27%	45 692	24%	59 223	33%
Entrepôt public	7 478	4%	6 296	3%	7 211	3%	4 984	3%

Source : réalisé par nos soins sur la base de documents internes à L'EPAL

Unité : EVP

La **figure n°8**, résume les totaux de débarquements qui se font au niveau de l'EPAL ainsi que les différents transferts qui vont vers les ports secs, les entrepôts public et vers le client. De l'année 2013 jusqu'à 2016, les transferts vers les ports secs détiennent la première place ; ensuite, suivent les livraisons clients ; quant aux entrepôts publics, ils se retrouvent, en dernier lieu.

Figure n° 8 : Les transferts et les livraisons des conteneurs de l'EPAL



Source : réalisée par nos soins à partir du tableau n°5

Unité : EVP

1.2. Les transferts et livraisons des conteneurs de DPW

Comme nous pouvons le constater à partir du **tableau n°6**, les transferts des conteneurs de *Djazair Port Word* vers les ports secs sont supérieurs à ceux de l'EPAL et le nombre des conteneurs qui débarquent a son niveau est plus élevé que celui de l'EPAL. En 2013, nous avons 65% des conteneurs qui sont transférés vers les ports secs puis, 72% transférés en 2014, ensuite 79% en 2015 et 85% en 2016. La partie restante est livrée directement vers le client. Notons que les marchandises qui séjournent plus de 21 jours dans cette entité portuaire restera a son niveau ; contrairement à l'EPAL, elle ne va pas être transférée vers les entrepôts sous douane, ainsi le client va supporter toutes les charges liées à son stockage et gardiennage. Mais, si la marchandise dépasse les délais de deux mois au niveau de DPW, elle sera vendu aux enchères.

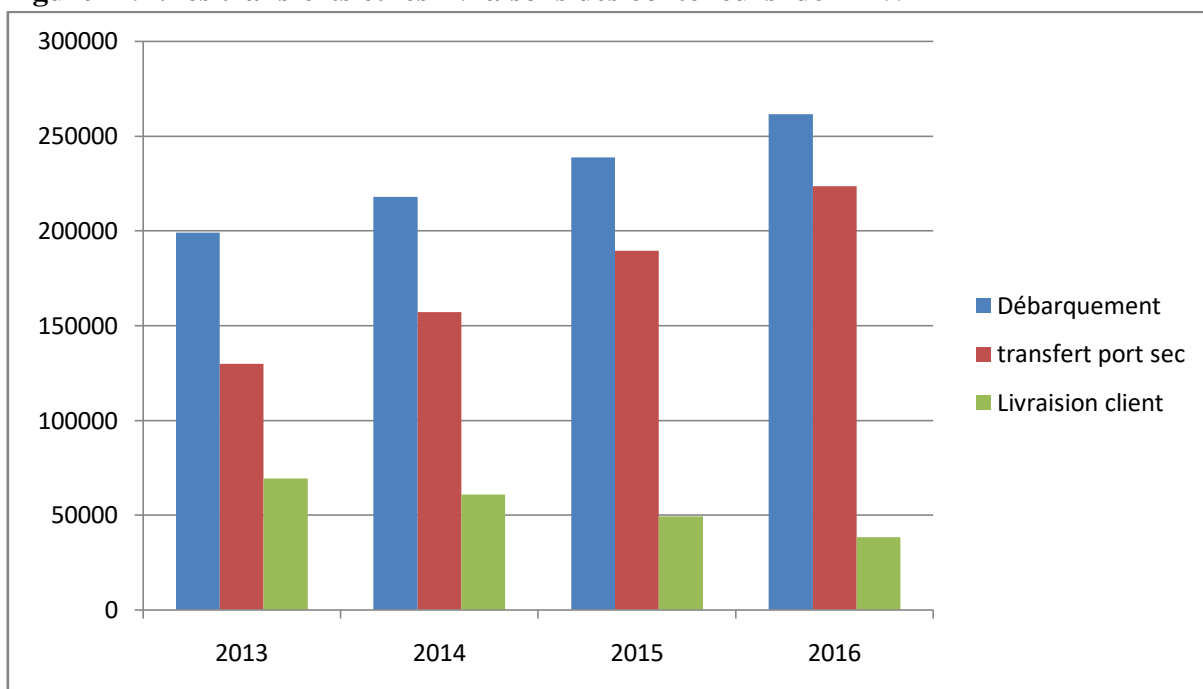
Tableau n° 6 : Les transferts et les livraisons des conteneurs de DPW

	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%
Débarquement	199 065	100%	218 004	100%	238 993	100%	261 713	100%
Transfert vers ports secs	129 800	65%	157 094	72%	189 581	79%	223 543	85%
Livraison client	69 265	35%	60 910	28%	49 412	21%	38 170	15%

Source : réalisé par nos soins sur la base de documents interne à DPW

Unité : EVP

La **figure n°9** résume les totaux des débarquements qui se font au niveau de DPW, les transferts qui se font vers les ports secs et les livraisons client de l'année 2013 jusqu'à l'année 2016. Nous constatons que le trafic des conteneurs est en augmentation constante, avec le transfert d'une grande partie vers les ports secs et le reste est livré directement vers le client.

Figure n°9 : les transferts et les livraisons des conteneurs de DPW

Source : réalisée par nos soins à partir du tableau n°6

Unité : EVP

1.3. Les transferts des conteneurs du port d'Alger (L'EPAL et DPW) vers les ports secs

Nous pouvons constater, à partir du **tableau n°7**, qu'une grande partie du trafic conteneurisé est transféré vers les ports secs. 64% de la marchandise qui débarque au niveau du port d'Alger sont transférés vers ces espaces pour l'année 2013 avec une augmentation annuelle passant de 71% en 2014, à 76% en 2015 et enfin à 77% pour l'année 2016.

Tableau n°7 : Les transferts des conteneurs du port d'Alger (EPAL et DPW) vers les ports secs

	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%
Débarquement	385 705	100%	424 488	100%	433 220	100%	442 045	100%
Transfert vers ports secs	248 013	64%	301 244	71%	331 095	76%	339 643	77%

Source : réalisé par nos soins à partir du tableau n°5 et n°6

Unité : EVP

1.4. Les transferts des conteneurs du port d'Alger vers le port sec MTA

Le port d'Alger transfère sa marchandise conteneurisée vers une dizaine de ports secs, qui sont rattachés à lui. Le port sec de MTA khemis el-khechna reçoit une part assez importante de ce transfert, qui est en évolution permanente, depuis la date de sa création.

Nous pouvons voir cette croissance à travers le **tableau n°8**, en 2013 le port sec a reçu 13 % de la totalité des transferts du port d'Alger ; en 2014, 14 % ; en 2015, 15% du transfert et pour l'année 2016 il en a reçu 17%.

Tableau n° 8: Les transferts des conteneurs du port d'Alger vers le port sec MTA

	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%
Total transfert port sec (DPW et EPAL)	248 013	100%	301 244	100%	331 095	100%	339 643	100%
Transfert Port sec MTA	32 386	13%	44 071	14%	52 559	15%	60 378	17%

Source : réalisé par nos soins sur la base des documents interne ou port sec MTA **Unité : EVP**

1.4.1. L'état récapitulatif mensuel de l'activité du port sec MTA (2016-2017)

Les produits transférés vers le port sec MTA contiennent 70% de produits agro-alimentaires, constitués de légumes secs (les pois-chiches, les haricots, les pois-casés, les lentilles, l'arachide), le lait en poudre et les fruits secs (les amandes) ; 10% de produits dangereux ; 10% de produits périssables (poissant, viandes, fromages, les fruits) et les **10%** restants sont des produits de revente en état (l'électroménagères, vêtements). Les **tableaux n° 9 et n°10** résument ces transferts par catégorie de produit.

Tableau n°9 : L'état récapitulatif mensuel de l'activité du port sec (2016)

Date	Entrées						TOTAL EVP
	20P			40P			
	Tous types	reefer	IMO	Touts types	reefer	IMO	
Janv.-16	1 975	0	6	1 292	42	44	4 559
Févr.-16	2 004	0	35	1 502	82	3	5 008
Mars-16	2 022	0	26	1 512	79	5	5 046
Avr-16	2 472	0	87	1 554	69	45	5 580
Mai-16	2 787	1	45	1 762	118	31	6 311
Juin-16	1 678	1	45	1 750	69	12	5178
Juil.-16	1 984	0	77	1 386	28	48	4756
Aout-16	1 903	0	96	1 624	57	24	5151
sept-16	1 694	2	82	978	23	5	3650
Oct.-16	2 298	1	122	1 858	85	84	6014
Nov.-16	1 817	1	47	1 240	18	41	4297
Déc.-16	2 112	1	112	1 358	40	22	4828
TOTAL	24 746	7	780	17 816	710	364	60 378

Source : réalisé par nos soins sur la base de documents internes du port sec MTA

Le **tableau n°9** récapitule l'activité mensuelle du port sec durant la période 2016. Nous constatons que les marchandises rentrent généralement dans le conteneur 20 pieds que dans les 40 pieds. Nous remarquons aussi, qu'il reçoit principalement trois catégories de conteneurs : le tout type (transportant les marchandises de tous types), le reefer (conteneur frigorifique transportant des produits périssables) et l'IMO (conteneur transportant des produits dangereux), le tout type et le plus transféré vers le port sec. Les conteneurs tous types et l'IMO rentrent dans le type 20 pieds plus que dans 40 pieds et le conteneur reefer rentre dans le 40 pieds plus que dans le 20 pieds.

Tableau n°10: L'état récapitulatif mensuel de l'activité du port sec (2017)

Date	Entrées						TOTAL EVP
	20P			40P			
	Touts type	reefer	IMO	Touts Type	reefer	IMO	
Janv.-17	1 620	0	57	1 085	39	51	3 790
Févr.-17	2 922	0	41	1 782	55	18	6 486
Mars-17	2 791	0	105	2 106	102	5	7 003
Avr-17	2 216	1	85	1 775	40	49	5 766
Mai-17	1 584	2	76	2 033	34	42	5 750
Juin-17	1 421	0	84	1 437	28	38	4 295
Juil.-17	1 916	1	126	1 968	52	55	5 852
Aout-17	1 635	2	79	1 718	26	49	5 071
sept-17	1 136	2	48	1 373	80	25	3 882
Oct.-17	1 483	0	123	1 433	89	33	4 349
Nov.-17							
Déc.-17							
TOTAL	18 824	8	824	16 710	545	365	52 244

Source : réalisé par nos soins sur la base de documents internes du port sec MTA

Le **tableau n°10** récapitule l'activité mensuelle du port sec durant la période 2017, sans les deux derniers mois. Nous constatons que les entrées des conteneurs de type 20 pieds sont comme l'année précédente supérieures aux 40 pieds. Le port sec MTA a reçu la même catégorie de conteneurs: tous types, reefer et IMO. Comme pour l'année précédente, les conteneurs tous types et l'IMO entrent plus dans le type 20 pieds que dans le 40 pieds et le conteneur reefer rentre plus dans le 40 pieds que dans le 20 pieds

2. Les avantages et inconvénients de l'activité du port sec MTA

Le port sec MTA, qui est un prolongement du port de rattachement (le port d'Alger) sert à désengorger son espace de stockage. Il présente de nombreux avantages, mais aussi des inconvénients que nous pouvons résumer comme suit :

2.1. Les avantages de l'activité du port sec MTA

En exerçant son activité, le port sec MTA engendre de multiples avantages qui s'étalent le long de la chaîne logistique portuaire et englobent tous ses intervenants jusqu'au client final ; ces avantages peuvent être résumés comme suit :

- Libérer les espaces d'entreposage de conteneurs au niveau du port d'Alger et de cette façon augmenter la capacité et la cadence d'accueil des conteneurs au niveau du port d'Alger ;
- L'opération de stockage en dehors du port d'Alger permet de désengorger le terre plein ; ce qui conduira à une réduction des séjours des navires en rade, donc à réduire les surestaries, qui sont dues au prolongement des séjours des navires en rade, qui est a

son tour causé par le long séjour des navires en quai et au faute d'espace d'entreposage au niveau du port ;

- Le port sec assure un meilleur contrôle et une meilleure sécurité de la marchandise de son client, à partir de l'embarquement effectif de la marchandise au niveau du port humide, ensuite de son transfert vers le port sec, ainsi que les différentes opérations de stockage et de dédouanement, jusqu'à sa livraison ;
- L'intégration du port sec MTA des différentes opérations liées au transport maritime et terrestre, à la consignation des navires, la manutention, l'entreposage, le groupage/dégroupage et le transit, lui permet d'avoir une bonne maîtrise de l'ensemble de la chaîne logistique ;
- La facilitation des procédures douanières par rapport au port d'Alger. La marchandise, au niveau du port sec MTA, est dédouanée dans les meilleures conditions et stockée dans des espaces à haute sécurité assurés par l'exploitant du site ;
- La zone d'installation choisie par l'exploitant est une zone industrielle dans le but de se rapprocher des zones à forte activité économique. Généralement, l'exploitant du port sec, vise des zones stratégiques et industrielles pour avoir une bonne position vis-à-vis de son client.
- Enfin, c'est aussi un pôle de création de différents postes d'emploi, entre munitionnaires, inspecteurs des douanes, agents de sécurité, chauffeurs d'engins, etc.

2.2. Les inconvénients de l'activité du port sec MTA

Malgré les multitudes avantages qu'apportent ces espaces extra-portuaires aux différents opérateurs économiques, il faut signaler aussi les contraintes liées à l'exercice de son activité, elles sont résumées comme suit :

- Comme nous l'avons déjà signalé, les ports secs ne reçoivent que la marchandise conteneurisée, ce qui défavorise le traitement d'autres types de cargaisons (le vrac, le liquide). Donc, l'activité du port sec est limitée ;
- Lourd investissement en termes d'infrastructures et d'équipements qui se chiffrent à 2 milliards de dollars annuellement. De telles opérations nécessitent l'intervention de partenaires au développement qu'il faut convaincre avec la garantie d'une rentabilité économique et financière. La construction de ports secs peut également être possible à travers des partenariats public-privé ;
- Le port sec MTA travaille avec un seul armateur (MSC) ; comme il n'est rattaché qu'à un seul port (port d'Alger), alors qu'il est plus favorable de travailler avec plusieurs armateurs et être rattaché à plusieurs ports pour une activité plus riche ;

- L'inexistence d'une voie ferrée freine les flux de transport de marchandises ; en effet, la réalisation d'une route ferrée reliant le port de rattachement au port sec peut permettre un acheminement plus souple de cargaisons, car les routes empruntées du port d'Alger jusqu'au port sec khemis el khechna connaissent un grand empotage qui freine la circulation fluide des remorqueurs ;
- Enfin, un autre inconvénient que nous pouvons citer est lié au port d'Alger. Il collecte principalement ses recettes à partir de différents frais qui viennent des formalités douanières et des frais de stockage de manutention de la marchandise ; dans le cas où la cargaison est transférée vers le port sec, le port humide perd une grande partie de ses recettes, car la marchandise transférée va être dédouanée, stockée et manutentionnée au niveau du port sec.

Conclusion

En résumé, nous pouvons dire qu'une grande partie des conteneurs est transférée à partir du port d'Alger vers les espaces extra-portuaires. 77% du total des débarquements effectués au niveau du port d'Alger pour l'année 2016 est transféré vers les ports secs.

Le port sec MTA a pu tirer part de ce volume de transfert, il a transféré à son niveau 17% du transfert total du port d'Alger ; de cette façon, il a pu contribuer à libérer l'espace d'entreposage au niveau du port d'Alger

Il a aussi pu garantir un meilleur service pour sa clientèle en termes de qualité, de coût et de délais grâce à sa bonne maîtrise de sa chaîne logistique, où il a intégré les différentes opérations liées au transport maritime et terrestre, la consignation des navires, la manutention, l'entreposage et le groupage/ dégroupage.

Malgré ses efforts importants, le port sec MTA, comme tous les autres ports secs, exerce ses activités dans un champ limité par la législation du pays, qui ne lui permet de traiter que le conteneur et ne de travailler qu'avec un seul port maritime (port d'Alger). Cette contrainte l'empêche de profiter, premièrement, des opportunités qui peuvent lui offrir d'autres ports maritimes et aussi des gains qu'il peut recevoir en traitant d'autres types de marchandises hors conteneurs.



**CONCLUSION
GENERALE**

Les ports jouent un rôle important dans l'économie du pays ; ce sont de véritables poumons du commerce extérieur, surtout pour les exportations qui sont nécessaires au développement de l'économie. Les ports les plus développés sont ceux qui ont une plate forme logistique performante, et que l'Etat intègre dans son plan de développement, vu leurs grand impact sur l'ensemble de l'économie, en termes d'emplois, car la vie, qui est née dans l'enceinte portuaire, sur les quais, se prolonge au-delà du port, à l'intérieur des bureaux, des banques, des offices d'assurances et des magasins.

Le port peut rencontrer des difficultés liées à ses infrastructures, à son espace d'entreposage et sa gestion. Ces contraintes peuvent influencer négativement sur sa performance. C'est le cas des ports algériens, qui souffrent de ces insuffisances. Et afin d'y remédier, l'Etat a adopté plusieurs stratégies de réformes.

La congestion portuaire est parmi les problèmes dont souffrent les ports algériens, elle se traduit par la concentration des marchandises au niveau de l'enceinte portuaire, causée par un manque d'espace, une faible productivité au niveau des opérations logistiques liée à la manutention et aussi par une lenteur au niveau des opérations douanières, qui connaissent encore un environnement dominé par des opérations papiers. Cette congestion portuaire, dite aussi encombrement portuaire, a pour conséquence, l'absence de la fluidité du passage portuaire.

Dans le souci de trouver une solution à cette congestion portuaire, les ports secs sont apparus. Dans notre travail, qui a consisté à démontrer le rôle de ces plateformes extra-portuaires ainsi que leur participation au désengorgement des ports humides auxquels elles sont rattachées, nous avons considéré le cas du port sec MTA khemis el khechna qui est rattaché au port d'Alger.

Le port d'Alger a connu une grande congestion portuaire causée par un déséquilibre entre ses possibilités opérationnelles et la quantité de marchandises qu'il traite. Cette congestion a persisté même après avoir délocalisé tout ce qui est hors conteneurs vers d'autres ports du pays. Cette délocalisation avait comme but de désengorger le port d'Alger qui est devenu à partir de 2009 un terminal à conteneurs.

Alors, l'Etat devait trouver des alternatives pour cette congestion, il s'agit de la création des espaces extra-portuaires.

Le port d'Alger reçoit un nombre assez important de conteneurs qui dépasse ses capacités de traitement, le nombre a atteint 897 655 EVP en 2016 et un tonnage de 7 098 371 tonnes. Pour soulager l'enceinte portuaire, le port transfert plus de la moitié de ses conteneurs

débarqués vers les ports secs. En 2016, ce transfert est arrivé à 77% du total de ses débarquements conteneurisés. De cette façon, il a été confirmé l'utilité de ces espaces.

Le port sec MTA khemis el khechna a contribué, à son tour, dans la décongestion du port d'Alger. Il reçoit 17% du total des transferts de son port de rattachement (2016). La marchandise conteneurisée reçue est traitée avec professionnalisme au niveau du port sec MTA, tout en maîtrisant les différentes opérations liées au transit, manutention, entreposage et le groupage/dégroupage avec des infrastructures adéquates. Cela a donc justifié le rôle qui lui a été attribué, celui de désengorger l'enceinte portuaire.

A partir des entretiens menés au niveau du port sec MTA et au niveau du port d'Alger, nous avons pu tirer les perspectives attendues de chaque partie.

Les responsables du port sec ainsi que ceux de port d'Alger, que nous avons pu rencontrer, souhaitent une amélioration en termes d'organisation de ces espaces extra-portuaires. Ils voient que la mise en place et le développement des ports secs nécessitent des années de préparation et de maturation. Il ne faut pas qu'il y ait une multiplication de ports secs. S'ils existent déjà, il faut instaurer une synergie et une complémentarité entre eux pour éviter qu'ils soient en forte concurrence et, de, désenparer le marché.

Ils voient aussi qu'il est nécessaire de doter les ports secs d'infrastructures multimodales comme la mise en œuvre d'un système ferroviaire, reliant les ports humides à ces zones extra-portuaires. De cette façon, les ports secs peuvent rationaliser les flux de marchandise à travers un mode de transport plus économe et plus efficace. Le train permettra d'atténuer les désagréments causés par la circulation des poids lourds sur le réseau routier urbain.

Enfin, ils proposent l'ouverture d'espaces traitant d'autres types de marchandises autres que la cargaison conteneurisée, ce qui va permettre un meilleur développement, et aussi une extension de l'activité du port sec. Ces mesures permettront de fournir au client une gamme de services plus variée.

Sachant que l'Etat a adopté une nouvelle stratégie qui vise à diminuer les importations et encourager les exportations, il serait intéressant d'effectuer une recherche sur l'utilité de ces zones extra-portuaires, aujourd'hui, étant donné qu'elles ont été créées dans le but d'alléger les importations qui sont matérialisées par, les flux de marchandises qui transitent vers ses ports.



BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie

Ouvrages

- BELOTTI, Jean. *Transport international de marchandises*. 5^{ém} éd. Paris : Edition Vuibert, 2015.
- CHEVALIER, Denis., DUPHIL, François. *transporter à l international*. 4^{ème} éd. Vanves : Edition FOUCHER, 2009.
- DAHAK, A. KARA, R. *Le mémoire de master : du choix du sujet à la soutenance*. Tizi-Ouzou : Edition El-Amel, 2015.
- GRINCOURT, Philippe. *Les mini memos Foucher export*. Paris : Edition Foucher, 2013.
- LE MOIGNE, Rémy. *Supply chain management : achat, production, logistique, transport, vent*. Paris : Edition Dunod, 2013.
- LIEVRE, Pascal. *La logistique*. Paris : Edition La découverte, 2007.
- MIAMI, Patrick., VENTURELLI, Nadine. *Tout sur le transport-logistique en 80 fiches*. Paris : Edition Génie des Glaciers, 2014.
- MOISE, Donald Daily. *Logistique et transport international de marchandises*. 1^{ère} éd. Paris : Edition l'harmattan, 2013.
- VALLIN, Philippe. *La logistique : modèles et méthodes et pilotages des flux*. 4^{ème} éd. Paris : Edition ECONOMICA, 2014.
- WACKERMANN, Gabriel. *La logistique mondiale et le transport et communication*. Paris : Edition ellipses, 2005.
- YVES, Pimor. *Logistique : production, distribution, soutien*. 3^{ème} éd. Paris : Edition Dunod, novembre 2003.

Reuves et articles

- DUCRUET, César., MOHAMED-CHERIF, Fatima Zohra. *L'insertion des villes portuaires maghrébines dans la circulation maritime mondiale*. Presses des Mines, 2014.
- MOHAMED-CHERIF, F. Z., DUCRUET, C. *Du global au local: les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens*. Politique de l'espace portuaire, revue N°16, 2012.
- MOHAMED-CHERIF, F.Z. *L'économie maritime algérienne Euro-méditerranéen*. Dossier : La mer dans l'Euro méditerranée, La Revue Maritime n° 483, 2008.

- MOHAMED-CHERIF, F. Z. *Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro – Méditerranée : réalités et perspectives*. Revue territoire en mouvement n°16, 2012.
- MOHAMED-CHERIF, F.Z. *Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'État*. Docteur en géographie de l'Université de Nantes, Maître de conférences au département de géographie Université de Sénia Oran, La Revue Maritime n° 480, Paris, Décembre 2012.
- MOHAMED-CHERIF, F.Z et DUCRUET, César. *Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régional et mondial*. Maison de la géographie N°101, 2011.
- SABIB, Bouchra. *Le port sec, une solution à adopter avec modération*. Edition N°:3763 Le 16/04/2012.
- SETTI, M., MOHAMED-CHERIF, FZ., DUCRUET, C. *les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe*. Revue géographique des pays méditerranéens n°112, 2012.
- TADJINE, Radhia. AHMED ZAID, Malika. *Capacité logistique et gouvernance des ports algériens* BP n° 17 15000 Tizi-Ouzou RP, ALGÉRIE.
- TRAORE, Gnini Elise. *Le rôle des ports secs dans la gestion des corridors en Afrique de l'Ouest*. Représentante de l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA), décembre 2015.

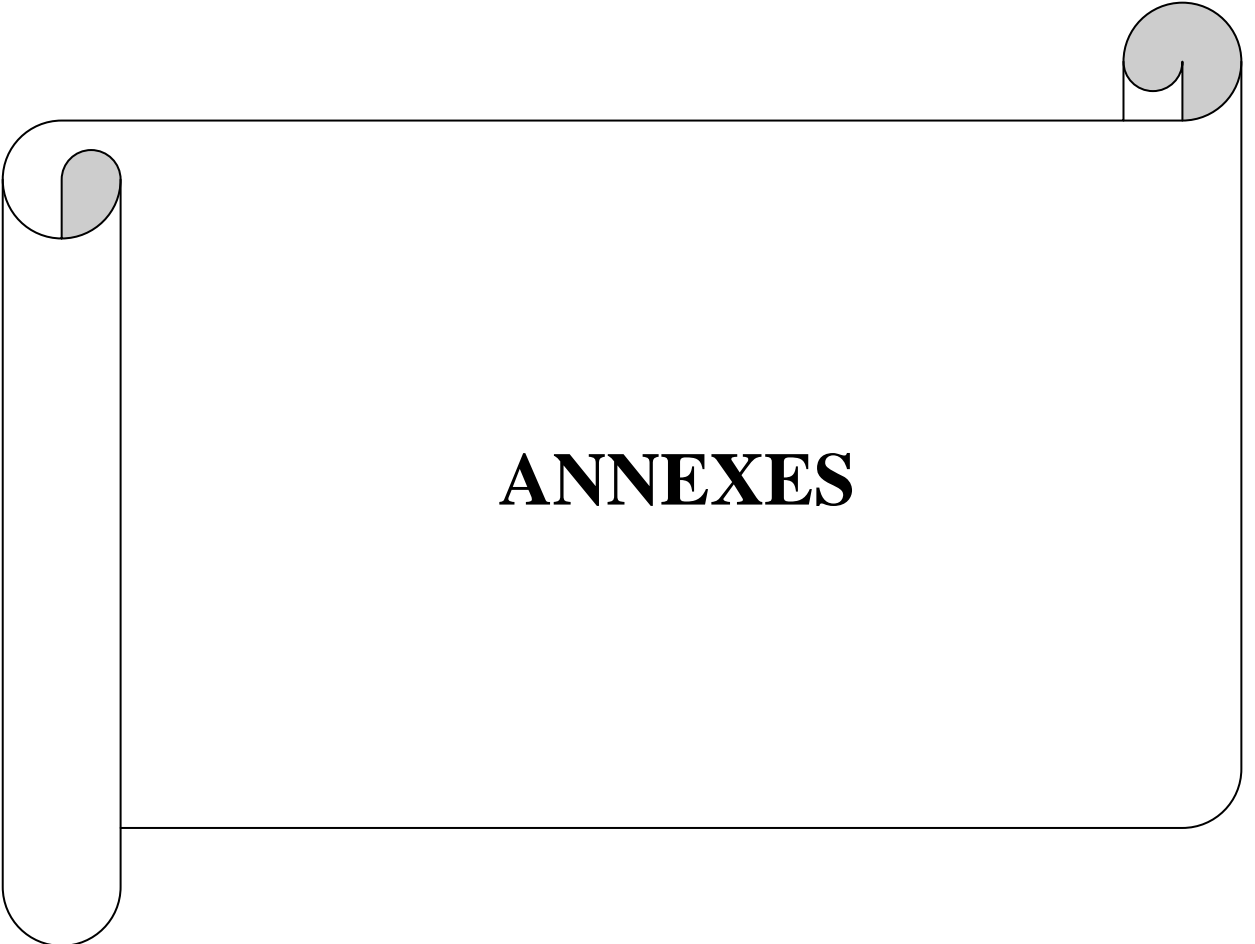
Travaux universitaires

- AGONSANOU, Marcolino. *L'importance de la logistique dans l'organisation d'un système portuaire Cas du Port de Cotonou*. Diplôme de Technicien Supérieur 2005 : Ecole Nationale d'Economie Appliquée et de Management Cotonou.
- BENGHAIIA, Abderaouf. *Modélisation et évaluation de la performance des terminaux portuaires*. Pour obtenir le grade de : Docteur de l'université du Havre ÉCOLE DOCTORALE Sciences Physiques, Mathématiques et de l'Information pour l'Ingénieur (SPMII), 2015.
- DUBREUIL Julien, « *la logistique de terminaux portuaire de conteneur* ». Thèse de doctorat, centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, Université du Québec à Montréal, Aout 2008.
- KHEYAR, Mohamed., ZEROUKLAN, Nourdine. *La politique maritime algérienne après la libéralisation du commerce extérieur*. Licence en science économique, Université Abed Arahman mira, Bejaïa 2010.

Sites internet

- ALILAT, Yazid. *Ports secs: Le diktat des compagnies maritimes étrangères*[en ligne]. Le Quotidien d'Oran le 07/03/2016. Disponible sur : <https://www.djazairess.com/fr/lqo/5225922> Consulté(le 04/10/2017).
- ALI MARINA, Meriem. *Notre port doit assumer sa réputation*[en ligne]. Abderrezak Sellami, P-DGa de l'entreprise portuaire de DjenDjen, n°108-oct., 2017. Disponible sur : http://www.eldjazaircom.dz/index.php?id_rubrique=338&id_article=4534 (consulté le 03/10/2017).
- B.A, *Pour une meilleure gestion des ports secs : Nouvelles mesures pour l'ouverture de ces espaces économiques*[en ligne]. Djazairess, Publié dans La Tribune le 22 /08 /2011, Disponible sur : <http://www.djazairess.com/fr/latribune/56363> (consulté le 18/09/2017).
- BOUMSSILA, Abdelkader. *L'évolution du système portuaire algérien*[en ligne]. Djazairess, 28/06/2009. Disponible sur : <http://www.djazairess.com/fr/liberte/117282>(consulté le 10/10/2017).
- DJEBARA Amar-Chouki . *Mesures de désengorgement du port d'Alger*[en ligne].03/08/2009.Disponible sur : <http://ubifrance.typepad.fr/optimexport/2009/08/mesures-de-d%C3%A9sengorgement-du-port-dalger.html> (consulté le 17/10/2017)
- *Glossaires de transport maritime CMA-CGM*[en ligne]. Format PDF. Disponible sur : <file:///C:/Users/DUALCOMPUTER/Desktop/glossaire-transport-maritime-fr-54553611.pdf> (consulté le 20/09/2017).
- KASMI, Halim. *Le développement des activités multimodales en Algérie Cas : Zone Logistique Extra-portuaire de TIXTER Bordj Bou Arreridj*[en ligne]. DZLE-Entreprise Portuaire de Bejaïa, 2016. Format PDF. Disponible sur : <file:///C:/Users/DUALCOMPUTER/Desktop/14-Présentation-de-TEXTER26.11.2016.pdf> (Consulté le 02/10/2017).
- *Les Incoterms*[en ligne]. Logistique conseil, Organisme de recherche et d'information sur la logistique et le transport. Format PDF, Disponible sur :<http://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transit/Incoterms.pdf> (consulté le 02/11/2017).
- *Les ports maritimes dans les échanges mondiaux. Paris : 2013*.disponible sur : <http://www.portdeguyane.fr/acteurs-portuaires/> consulté(le 24/09/2017)

- *Les règles Incoterms ICC 2010*. Edition janvier 2014. p.6. http://www.internationalpratique.com/fileadmin/user_files/pdf/INCOTERMS_MEMO_BILINGUE__INTERNATIONAL_PRATIQUE.pdf (consulté le 20/09/2017).
- *Le Transport maritime de conteneur armateurs de France*. Format PDF, disponible sur : http://www.armateursdefrance.org/uploads/decryption_document9.pdf. Consulté le (10/10/2017).
- Massi, M. *Commerce extérieur/Les principaux partenaires de l'Algérie* [en ligne]. Algérie focus, Disponible sur : <http://www.algerie-focus.com/2016/01/134264> (consulté le 03/10/2017).
- Ministère des Travaux Publics et des Transports, *sous secteur infrastructure maritimes*, 20/09/2015, Disponible sur : <http://www.mtp.gov.dz/fr/domaines-d-activite/3034-sous-secteur-infrastructures-maritimes.html> consulté le (03/09/2017).
- M R, *Partenariat avec Portek, Singapour* [en ligne]. 23/10/2016. Disponible sur : <https://www.libertealgerie.com/actualite/partenariat-avec-portek-singapour-22951/print/> (consulté le 04/09/2017).
- *Règles et conventions internationales*. Logistique conseil, Organisme de recherche et d'information sur la logistique et le transport. Format PDF, Disponible sur : <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Reglementation-internationale.htm> (consulté le 08/10/2017).
- S.A. *Dubai ports world* [en ligne]. 2010. Disponible sur : <http://www.made-in-algeria.com/news/dibai-ports-world-5076.html> (consulté le 12/10/2017).



ANNEXES

Annexe 1

Le tirant d'eau au port d'Alger



Port voyageurs - navires compagnies

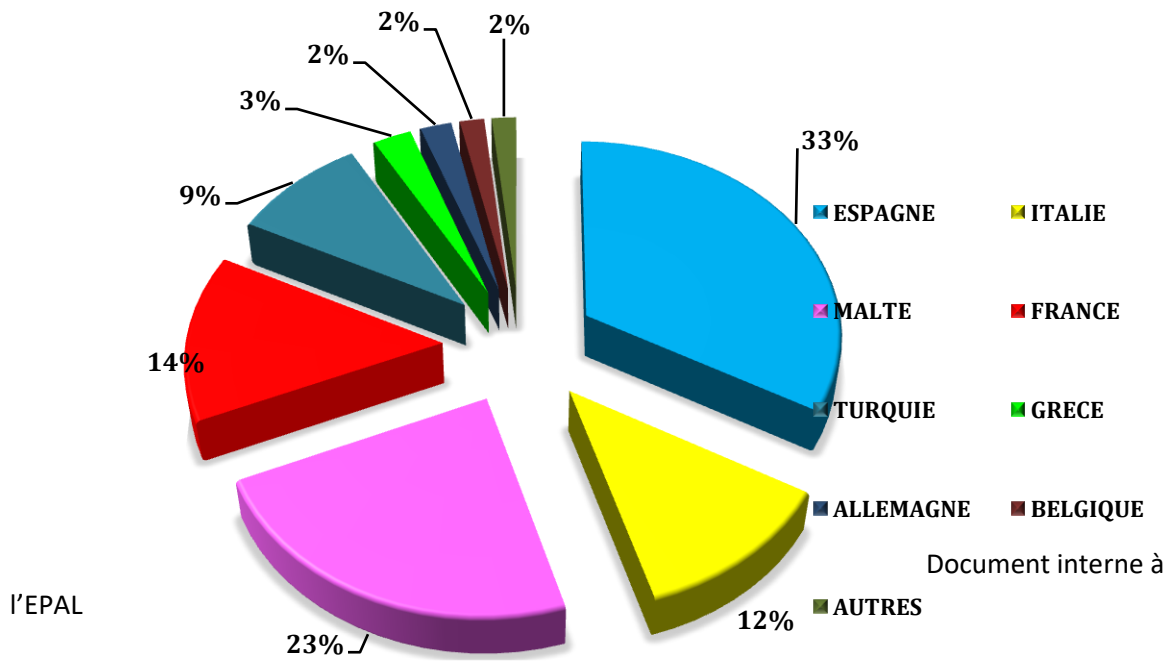
Affectation des quais :

Désignation	Linéaire (ml)	Tirant d'eau initial (m)	Nombre de poste
01	140.00	02.70	01
02	38.00	05.90	01
03	121.00	03.75	01
04	278.00	06.00	01
05	174.00	06.50	01
06	137.00	09.60	01
07	185.00	06.80	01
08	262.50	08.00	02
09	288.00	09.20	02
10	125.00	10.00	01
11	300.00	09.00	01
12	140.00	08.00	01
13	166.80	07.00	01
14	175.00	10.00	01
15	124.00	07.30	01
16	216.00	08.30	02
17	221.50	07.30	01
18	276.00	07.30	02
19	110.00	06.30	01
20	300.00	08.00	02
21	190.00	06.50	02
22	555.80	08.40	03
22PC	145.00	08.80	01
23	360.00	07.00	03
23PC	145.00	09.00	01
24/25	207.00	06.00	02
26	398.00	06.00	02
30	337.00	10.50	02
31	459.70	09.50	03
32	173.00	07.00	01
33	435.00	09.00	03
34	171.00	09.50	01
35	475.00	09.00	03
36	170.00	07.00	01
37	610.00	10.30	03
TOTAL:36	8609.80		

Dir. Centrale Logistique : Porte n° 7. 021.42.34.80 / Dir. Travaux et Développement : Porte n° 7. 021.42.34.76/ Dir. Scanner : Belouizdad. 021.42.36.55/56

Annexe 2

Provenance des conteneurs pas pays d'escale pour l'année 2016



Annexe 3

Capacité d'entreposage des conteneurs au niveau de l'EPAL

Capacité d'entreposage de conteneur	Capacité au sol	Sur 3 niveaux	Sur 4 niveaux
2013	1000-1100	3000-3500	4000-4500
2014	1200-1300	3500-4000	4800-5200
2015	1200-1300	2500-4000	4800-5200

Document interne à l'EPAL

Unité : EVP

ANNEXE 4

Surface des zones terre plein conteneurs

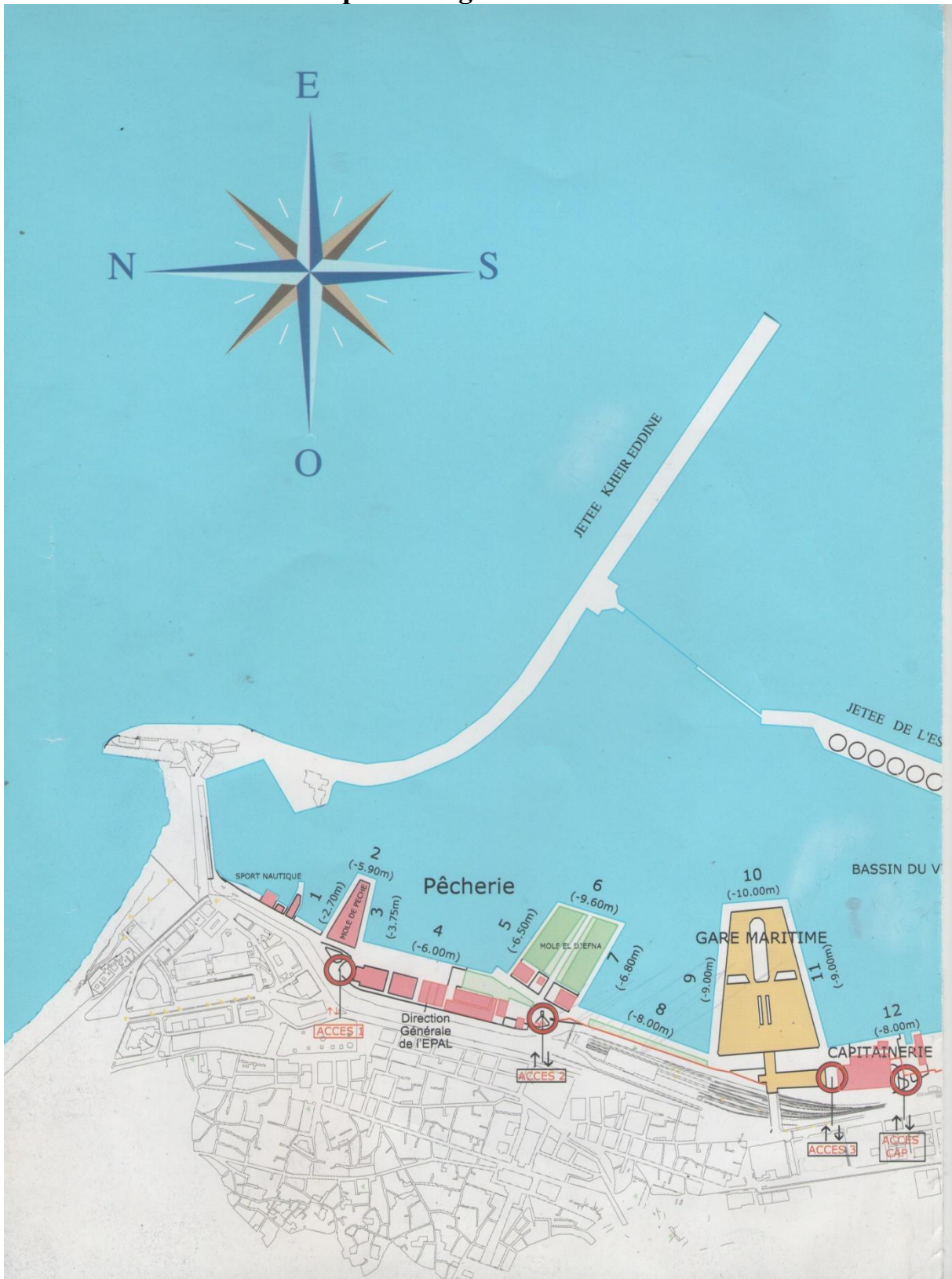
Données	Année						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Surface totale	318 143	318 143	391 268	391 268	403 721	403 721	403 721
Total EPAL	318 143	318 143	166 244	166 244	178 727	178 727	178 727
Zone Center EPAL	68 913	68 913	134 976	134 976	147 459	147 459	147 459
Zone Sud EPAL	249 230	249 230	31 268	31 268	31 268	31 268	31 268
Total DPW			224 994	224 994	224 994	224 994	224 994

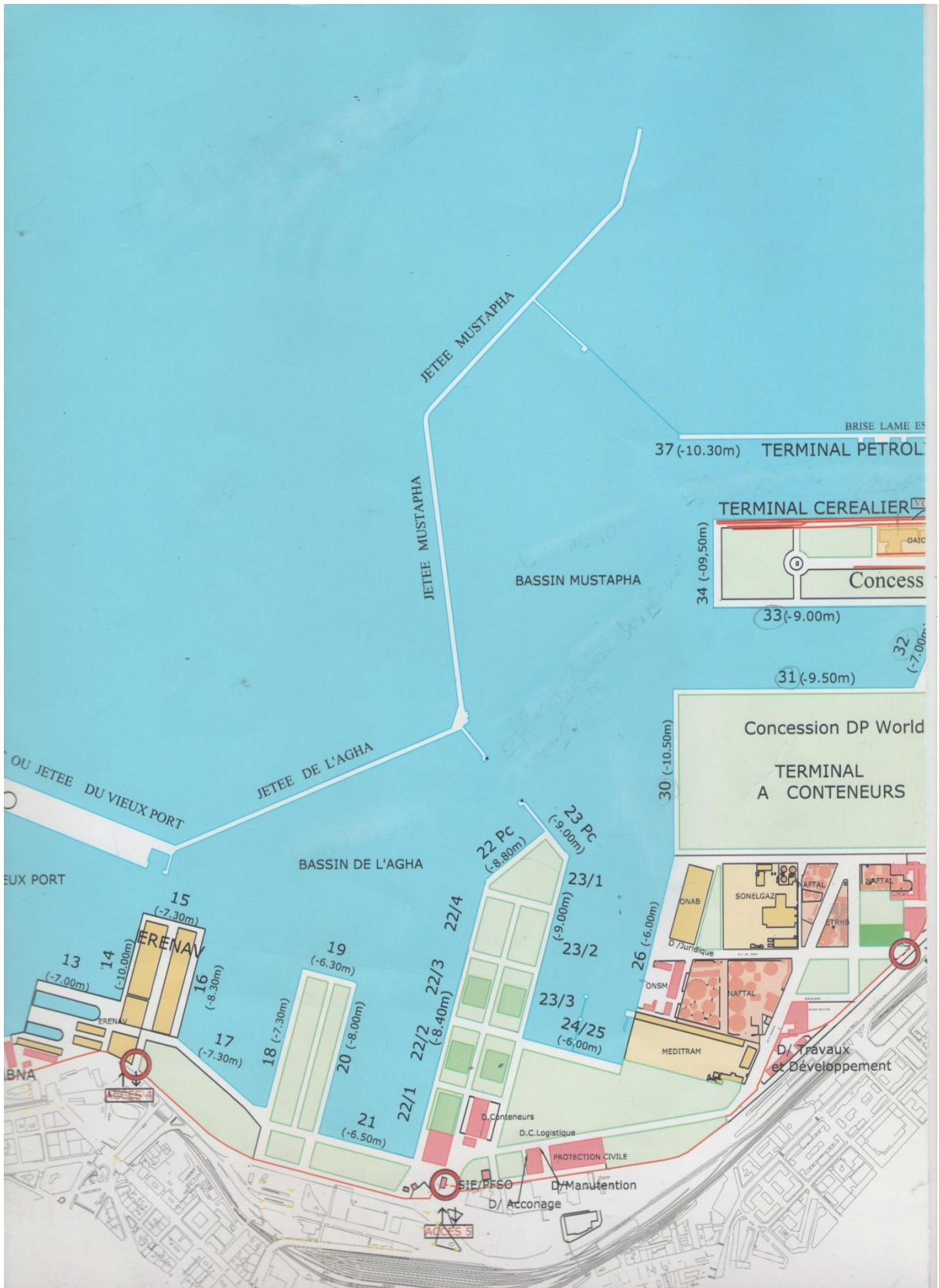
Document interne à l'EPAL

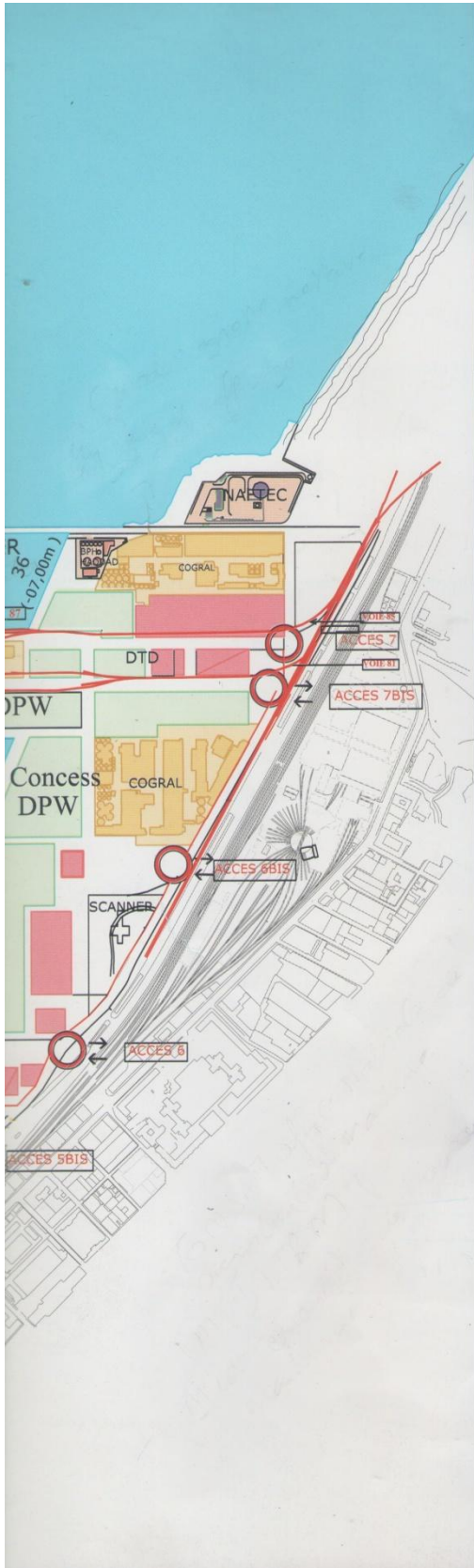
Unité : M²

Annexe 5

Le port d'Alger







المؤسسة المينائية للجزائر
ENTREPRISE PORTUAIRE D'ALGER

Echelle : 1/10.000

- Installations (COGRAL - OAIC - SONELGAZ)
- Installations Hydrocarbures
- Ateliers & Bâtiments
- Magasins d'entreposage
- Terre pleins d'entreposage
- Mure de cloture



Annexe 6

Trafiqne conteneurs global (EPAL/DPW) pour l'année 2015-2016

		EPAL			DPW			TOTAL			PART EPAL
		2015	2016	ECART	2015	2016	ECART	2015	2016	ECART	
NOMBRE (EVP)	DEBARQUES	194 227	180 335	-7,15%	238 993	261 713	9,51%	433 220	442 048	2,04%	41%
Pleins EVP		53 887	48 091	-10,76%	70 577	77 199	9,38%	124 464	125 290	0,66%	38%
Unités 20 pieds		53 887	48 091	-10,76%	70 577	77 199	9,38%	124 464	125 290	0,66%	38%
Unités 40 pieds		70 170	66 122	-5,77%	84 208	92 257	9,56%	154 378	158 379	2,59%	42%
TONNAGE GLOBAL	DEBARQUES	2 421 953	2 222 936	-8,22%	3 432 532	3 758 148	9,49%	5 854 485	5 981 084	2,16%	37%
NET		1 994 654	1 826 199	-8,45%	2 906 747	3 182 379	9,48%	4 901 401	5 008 578	2,19%	36%
TARE		427 299	396 737	-7,15%	525 785	575 769	10%	953 084	972 506	2,04%	41%
NOMBRE (EVP)	EMBARQUES	186 970	195 189	4,40%	231 553	260 418	12,47%	418 523	455 607	8,86%	43%
Pleins EVP		3 840	4 684	21,98%	4 431	6 333	42,92%	8 271	11 017	33,20%	43%
Unités 20 pieds		1 044	1 062	1,72%	1 041	1 699	63,21%	2 085	2 761	32,42%	38%
Unités 40 pieds		1 398	1 811	29,54%	1 695	2 317	36,70%	3 093	4 128	33,46%	44%
Vides EVP	EMBARQUES	183 130	190 505	4,03%	227 122	254 085	11,87%	410 252	444 590	8,37%	43%
Unités 20 pieds		55 788	51 949	-6,88%	62 510	73 497	17,58%	118 298	125 446	6,04%	41%
Unités 40 pieds		63 671	69 278	8,81%	82 306	90 294	9,71%	145 977	159 572	9,31%	43%
TONNAGE GLOBAL		458 881	481 378	4,90%	552 306	635 909	15,14%	1 011 187	1 117 287	10,49%	43%
NET	47 547	51 962	9,29%	42 890	62 989	46,86%	90 436	114 952	27,11%	45%	
TARE	411 334	429 416	4,40%	509 417	572 920	12,47%	920 751	1 002 335	8,86%	43%	
NOMBRE (EVP)	TOTAL	381 197	375 524	-1,49%	470 546	522 131	10,96%	851 743	897 655	5,39%	42%
Pleins EVP		198 067	185 019	-6,59%	243 424	268 046	10,11%	441 491	453 065	2,62%	41%
Unités 20 pieds		54 931	49 153	-10,52%	71 618	78 898	10,17%	126 549	128 051	1,19%	38%
Unités 40 pieds		71 568	67 933	-5,08%	85 903	94 574	10,09%	157 471	162 507	3,20%	42%
Vides EVP	TOTAL	183 130	190 505	4,03%	227 122	254 085	11,87%	410 252	444 590	8,37%	43%
Unités 20 pieds		55 788	51 949	-6,88%	62 510	73 497	17,58%	118 298	125 446	6,04%	41%
Unités 40 pieds		63 671	69 278	8,81%	82 306	90 294	9,71%	145 977	159 572	9,31%	43%
TONNAGE GLOBAL		2 880 833	2 704 314	-6,13%	3 984 838	4 394 057	10,27%	6 865 672	7 098 371	3,39%	38%
NET	2 042 200	1 878 161	-8,03%	2 949 637	3 245 369	10,03%	4 991 837	5 123 530	2,64%	37%	
TARE	838 633	826 153	-1,49%	1 035 201	1 148 688	10,96%	1 873 835	1 974 841	5,39%	42%	

Document interne à l'EPAL

Annexe 7

Trafic conteneurs EPAL/DPW 2013/2014

ENTREPRISE PORTUAIRE D'ALGER

TRAFFIC CONTENEURS ANNEE 2013/2014
(EPAL / DPW DJAZAIR)

	EPAL		ECART	DPW		ECART	TOTAL		ECART	PART EPAL
	2013	2014		2013	2014		2013	2014		
NOMBRE (EVP)	186 640	206 434	10,53%	199 085	218 004	9,51%	385 705	434 488	10,08%	48,64%
Plains	57 194	59 100	3,33%	56 825	62 832	10,57%	114 019	121 932	6,94%	48,47%
Unités 20 pieds	64 723	73 692	13,86%	71 120	77 585	9,09%	135 843	151 278	11,36%	48,71%
Unités 40 pieds	2 385 236	2 605 810	9,24%	2 843 380	3 118 704	9,68%	5 228 616	5 724 314	9,48%	45,52%
TONNAGE GLOBAL	1 974 628	2 151 345	8,55%	2 405 437	2 639 095	9,71%	4 380 055	4 750 440	9,37%	44,91%
NET	410 608	434 265	10,63%	437 943	479 609	10%	848 551	933 874	10,06%	48,64%
TARE	1567 225	212 218	32,43%	197 328	219 889	14,33%	351 554	432 107	22,31%	49,11%
NOMBRE	3 156	3 686	16,79%	6 042	5 282	-12,58%	9 198	8 968	-2,50%	41,10%
Plains EVP	1 738	1 584	-8,86%	1 976	1 544	-41,60%	3 714	2 738	-26,28%	57,85%
Unités 20 pieds	709	1 051	48,24%	2 033	2 064	1,52%	2 742	3 115	13,60%	33,74%
Unités 40 pieds	157 070	208 532	32,76%	185 286	214 607	15,82%	342 356	423 139	23,60%	49,28%
Vides	49 228	64 530	31,08%	48 388	58 023	19,91%	97 616	122 553	25,55%	52,65%
Unités 20 pieds	53 921	72 001	33,53%	68 449	78 292	14,38%	122 370	150 293	22,82%	47,91%
Unités 40 pieds										
TONNAGE GLOBAL	352 497	466 880	32,45%	62 936	50 432	-19,87%	289 562	418 448	43,82%	112,11%
NET	352 497	466 880	32,45%	420 922	483 756	14,93%	773 419	990 635	22,91%	49,11%
TARE	348 866	418 702	20,71%	390 393	437 893	12,17%	737 259	856 595	16,19%	48,88%
NOMBRE (EVP)	189 796	210 170	10,73%	205 107	223 266	8,86%	394 903	433 456	9,76%	48,49%
Plains EVP	58 932	60 684	2,97%	58 801	63 986	8,82%	117 733	124 670	5,89%	48,68%
Unités 20 pieds	65 432	74 743	14,23%	73 153	79 650	8,88%	138 585	154 393	11,41%	48,41%
Unités 40 pieds	157 070	208 532	32,76%	185 286	214 607	15,82%	342 356	423 139	23,60%	49,28%
Vides EVP	49 228	64 530	31,08%	48 388	58 023	19,91%	97 616	122 553	25,55%	52,65%
Unités 20 pieds	53 921	72 001	33,53%	68 449	78 292	14,38%	122 370	150 293	22,82%	47,91%
Unités 40 pieds										
TONNAGE GLOBAL	2 385 236	2 605 810	9,24%	3 327 237	3 652 891	9,79%	5 712 474	6 285 501	9,56%	41,63%
NET	1 622 131	1 634 466	3,84%	2 468 373	2 669 527	8,96%	4 090 504	4 373 992	6,93%	38,51%
TARE	763 105	921 144	20,71%	858 865	963 365	12,17%	1 621 970	1 884 509	16,19%	48,88%

Annexe 8

Demande pour la création d'un port sec

Maghrébine de Transport
et Auxiliaire



المغربية للنقل
والخدمات الملحقة

MTA / SARL au capital social de 350.000.000 DA

N/REF/ *3929/D* /DG

Alger, le *10 Mars 2011*

Monsieur le Directeur Général
des Douanes Algériennes

Objet : Création d'un Port Sec MTA
à KHEMIS EL KECHNA

Monsieur le Directeur Général,

J'ai l'honneur de venir par la présente solliciter votre accord préalable pour la réalisation et l'exploitation d'un port sec à "Khemis El Kechna" – dans la Wilaya de Boumerdès.

Il y a lieu de souligner, que MTA exploite actuellement un port sec au Hamiz qui a atteint son point de saturation optimum, ce qui a eu pour conséquence de contrarier le développement de l'Entreprise.

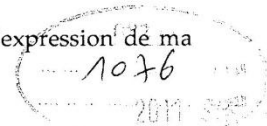
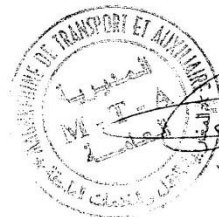
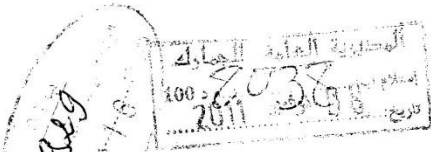
C'est pourquoi et en accord avec l'armateur MSC, MTA a décidé d'étendre ses activités à travers la réalisation d'un second port sec à Khemis El Kechna, sur un terrain d'assiette de 10 hectares acquis dans le cadre d'une location sur une période de 10 années.

La réalisation de ce port sec, qui du reste a été accueillie très favorablement par les autorités de la commune de Khemis El Kechna, nécessitera un investissement de 25 millions de dollars en travaux et équipements et permettra le recrutement de 170 personnes, ce qui contribuera à réduire le taux de chômage de manière conséquente dans cette localité.

Je vous transmets ci-joint, le plan de situation du site sur lequel sera érigé le port sec, ainsi que l'étude économique qui sous-tend ce projet.

Dans l'attente,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de ma haute considération.



Annexe 10

L'autorisation préalable des services de contrôle sanitaire vétérinaire, phytosanitaires et de conformité

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTRE DE L'AGRICULTURE
ET DU DEVELOPPEMENT RURAL



Le Ministre

COPIE CONFORME
A L'ORIGINALE

وزارة الفلاحة والتنمية الريفية

الوزير

Alger, le

الجزائري

رقم: 403/أ.و.

مقرر رقم مؤرخ في 20 MAI 2013 يتضمن إنشاء مفتشية الصحة النباتية على الحدود على مستوى الميناء الجاف التابع للمؤسسة ذات الشخص الوحيد و ذات المسؤولية المحدودة المغربية لانتقل و لواحقه الكائن بأولاد بريك، خميس الخشنة، ولاية بومرداس.

إن وزير الفلاحة و التنمية الريفية،

- بمقتضى القانون رقم 87-17 المؤرخ في أول غشت سنة 1987، المتعلق بحماية الصحة النباتية؛
- و بمقتضى القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979، المعدل والمتمم، والمتضمن قانون الجمارك لاسيما المواد 66 إلى 74 ؛
- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 12-326 المؤرخ في 17 شوال عام 1433 الموافق 4 سبتمبر سنة 2012 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة؛
- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 12-90 المؤرخ في أول يناير سنة 1990 الذي يحدد صلاحيات وزير الفلاحة، المعدل و المتمم؛
- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 95-54 المؤرخ في 15 فيفري 1995 الذي يحدد صلاحيات وزير المالية؛
- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 93-286 المؤرخ في 23 نوفمبر 1993 ينظم مراقبة المسحة النباتية على الحدود؛
- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 95-405 المؤرخ في 02 ديسمبر 1995 المتعلق بمراقبة مواد الصحة النباتية ذات الإستعمال الفلاحي، المعدل و المتمم؛

- و بمقتضى القرار المؤرخ في 14 جويلية 2002 يحدد قائمة أنواع النباتات الخاضعة للترخيص التقني المسبق للإستيراد والقواعد الخاصة بصحة النباتات؛

- و بمقتضى مقرر المديرية العامة للجمارك رقم 26/م.ع.ج المؤرخ في 27 جانفي 2013 المتضمن منح اعتماد ميناء جاف لفائدة المؤسسة ذات الشخص الوحيد و ذات المسؤولية المحدودة المغربية للنقل و لواحقه الكائنة ب08 شارع سعيد باقل، الجزائر ؛

- و بمقتضى بمحضر المعاينة المعد بتاريخ 28 أفريل 2013 من طرف مفتشية الصحة النباتية لمديرية المصالح الفلاحية لولاية بومرداس؛

- و بمقتضى الطلب رقم 141 المؤرخ في 24 مارس 2013 و المقدم من طرف المؤسسة ذات الشخص الوحيد و ذات المسؤولية المحدودة المغربية للنقل و لواحقه من أجل إنشاء مفتشية الصحة النباتية على الحدود على المستوى الميناء الجاف الكائن بأولاد بريك، خميس الخشنة، ولاية بومرداس.

يقرر

COPIE CONFORME
A L'ORIGINAL



المادة الأولى : تنشأ على مستوى الميناء الجاف التابع للمؤسسة ذات الشخص الوحيد وذات المسؤولية المحدودة المغربية للنقل و لواحقه الكائنة بأولاد بريك، خميس الخشنة، ولاية بومرداس، مفتشية الصحة النباتية على الحدود، تابعة لمفتشية الصحة النباتية لولاية بومرداس.

المادة 2 : تتم مراقبة الصحة النباتية على مستوى الميناء الجاف حسب نفس الإجراءات المطبقة على كل مراكز الصحة النباتية الحدودية الرسمية.

المادة 3 : يجب أن تكون المواد الخاضعة لمراقبة الصحة النباتية مغلقة بإحكام و أن لا تتعرض لانقطاع الحمولة.

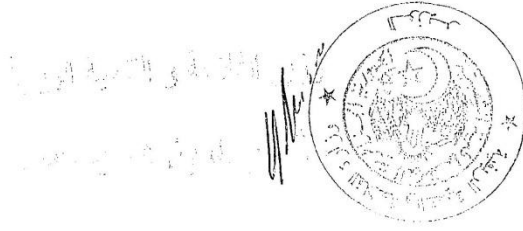
المادة 4 : توضع المواد المخزنة على مستوى الميناء الجاف تحت المسؤولية الحصرية لمسير المؤسسة ذات الشخص الوحيد و ذات المسؤولية المحدودة المغربية للنقل و لواحقه بمشاركة مصالح الجمارك المعنية.

المادة 5 : يجب على مسير المؤسسة ذات الشخص الوحيد و ذات المسؤولية المحدودة المغربية للنقل و لواحقه أن يضع تحت تصرف مفتشية الصحة النباتية كل الوسائل المادية اللازمة للسير الحسن لهذه المصلحة.

المادة 6 : يمكن سحب هذا المقرر في أي وقت في حالة عدم إحترام الإجراءات التنظيمية المعمول بها و التي تسيير مراقبة الصحة النباتية.

المادة 7 : تكلف مديرة حماية النباتات والمراقبة التقنية و مدير المصالح الفلاحية لولاية بومرداس كل فيما يخصه بتطبيق هذا المقرر.

حرر بالجزائر في



COPIE CONFORME
A L'ORIGINAL



Annexe 11

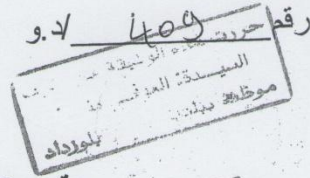
L'autorisation préalable du ministère du transport

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة النقل

الوزير

الجزائر، في 20 ماي 2002



مقرر يتضمن رخصة ممارسة نشاطات
الوكالة و السمسرة البحرية

15 جانفي 2002

إن وزير النقل ،

- بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 139-01 المؤرخ في 08 ربيع الأول عام 1422 الموافق 31 ماي سنة 2001 و المتضمن تعيين أعضاء الحكومة،
- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 89-165 المؤرخ في 27 محرم عام 1410 الموافق 29 أوت سنة 1989 الذي يحدد صلاحيات وزير النقل،
- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 01-286 المؤرخ في 06 رجب عام 1422 الموافق 24 سبتمبر سنة 2001 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة و وكيل الحمولة و السمسار البحري،
- و بمقتضى المقرر المؤرخ في 18 جانفي سنة 1997 المتضمن إنشاء اللجنة المكلفة بمنح رخص ممارسة مهام الوكلاء و السماسرة البحريين،
- و بمقتضى المقرر المؤرخ في 02 مارس سنة 2002 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة و وكيل الحمولة و السمسار البحري.

- وبناء على الطلب المقدم من طرف شركة **MAGHREBINE DE TRANSPORT ET AUXILLIAIRE "MTA"**

- وبناء على موافقة اللجنة المكلفة بمنح الرخص خلال اجتماعها المنعقد بتاريخ 04 ماي 2002

يقرر ما يأتي :

المادة (1) : يرخص لشركة **MAGHREBINE DE TRANSPORT ET AUXILLIAIRE "MTA"** الممثلة من طرف مسيرها السيد زرقيني سعدي بصفتها :

- وكيلاً لسفن البضائع و المحروقات و المواد الكيماوية و المسافرين؛
- و كيولاً للحمولة بما فيها البضائع و المحروقات و المواد الكيماوية؛
- سمساراً بحرياً.

المادة (2) : تمارس شركة **MAGHREBINE DE TRANSPORT ET AUXILLIAIRE "MTA"** النشاطات المذكورة في المادة الأولى من هذا المقرر على مستوى جميع الموانئ التجارية.

المادة (3): في حالة إخلال **MAGHREBINE DE TRANSPORT ET AUXILLIAIRE "MTA"** بالتزاماتها أو عدم احترامها للقوانين و التنظيمات المعمول بها أو بأعراف المهنة و تقاليدھا ، يمكن سحب هذه الرخصة منها بصفة مؤقتة أو نهائية وفقاً للشروط المحددة في المادتين 8 و 9 من المرسوم التنفيذي رقم 01-286 المؤرخ في 06 رجب عام 1422 الموافق 24 سبتمبر سنة 2001 و المذكور أعلاه.

المادة (4) : يسري مفعول هذا المقرر ابتداء من تاريخ توقيعه.

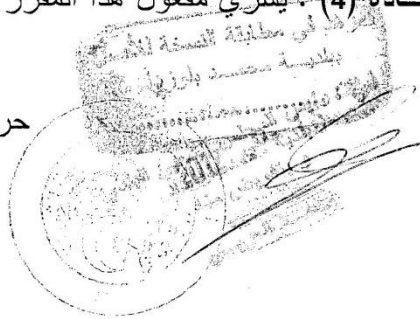
2002 ع 0

حرر بالجزائر في

رئيس المجلس



الرئيس



VU les contrats de location des terrains suivants : contrat n° 945/2011, contrat n° 944/2011 et contrat n° 943/2011 des 04 et 13 décembre 2011, contrat n° 136/2012 des 6 et 14 février 2012, contrat n° 343/2012 des 24 et 25 avril 2012, établis par le notaire ZITOUNI Meriem, demeurant au 31, Boulevard Colonel Amirouche, Sidi M'Hamed – Wilaya d'Alger ;

VU l'attestation de conformité des lieux n° 6935/DPC/1832/SP du 08 octobre 2012, établie par les services de la Direction de la Protection Civile de la Wilaya de Boumerdes ;

VU le procès-verbal de constat des lieux du 23 octobre 2012, établi par les services de l'Inspection Divisionnaire des Douanes de Boumerdes ;

VU l'extrait du registre de commerce n° 99/B.0010146-01/35 du 09/05/2012, établi par le Centre National de Registre de Commerce – Annexe de Boumerdes ;

VU la décision n° 409/CM du 20 mai 2002 du Ministre des Transports portant agrément de consignation et de courtage maritime au profit de la SARL MAGHREBINE DE TRANSPORT ET AUXILIAIRE ;

VU la demande d'agrément d'un port sec n° 884/DG/2012 formulée par la SARL MAGHREBINE DE TRANSPORT ET AUXILIAIRE en date du 09 octobre 2012 ;

VU l'accord préalable du Directeur Général des Douanes pour la création d'un port sec par la SARL MAGHREBINE DE TRANSPORT ET AUXILIAIRE, notifié à l'intéressée par l'envoi n° 232/DGD/D.08/12 du 21 février 2012 ;

VU l'envoi n° 570/2012 du 22 avril 2012 délivré par le Président de l'APC de Khemis El Khechna, portant avis favorable pour l'ouverture d'un port sec au profit de la SARL MAGHREBINE DE TRANSPORT ET AUXILIAIRE, sur le territoire de la commune de Khemis El Khechna, wilaya de Boumerdes ;

VU la décision n° 176/2012 du 26 juin 2012, autorisant la SARL MAGHREBINE DE TRANSPORT ET AUXILIAIRE pour l'installation et l'aménagement des bureaux préfabriqués amovibles destinés à l'exercice d'activité commerciale, dans la commune de Khemis El Khechna, wilaya de Boumerdes.

D E C I D E :

Article 1^{er}. - Le port sec, d'une superficie de 56 000 m², situé à Oued Brick, Route de Meftah, Khemis El Khechna, W. de Boumerdes, est agréé au profit de la SARL MAGHREBINE DE TRANSPORT ET AUXILIAIRE, sise au 8, Rue Saïd BAKEL, Alger, gérée par Monsieur S. ZERGUINI.

Article 02. - Le port sec précité est ouvert à tous les importateurs et exportateurs, dans les conditions que l'exploitant négocie dans un cadre conventionnel.

Article 03. - Sont admises dans le port sec les marchandises conteneurisées.

Article 04. - L'acheminement des marchandises visées à l'article 3 ci-dessus s'effectue sous couvert d'une déclaration de cargaison et sous la responsabilité de l'exploitant.

Ces marchandises doivent être acheminées directement sous palan et sous escorte
L'acheminement s'effectue en aucun cas excéder le délai de vingt quatre (24) heures à

Article 05.- Les transferts des marchandises peuvent avoir lieu en dehors des heures légales du travail (week-end et jours fériés) sur autorisation préalable des services des douanes territorialement compétents.

Ces opérations douanières ouvrent droit à une rémunération du Travail Extra Légal (T.E.L.).

Article 06.- Les transferts des marchandises vers le port sec concernent la totalité de la cargaison, sauf autorisation préalable de l'administration des douanes.

Article 07.- L'exploitant est tenu d'assurer la sécurité et le gardiennage des marchandises en séjour au port sec.

Article 08.- L'exploitant est autorisé à effectuer, sous contrôle douanier, les opérations nécessaires pour l'allotissement et la conservation des marchandises entreposées dans le port sec.

Article 09.- La durée maximale de séjour des marchandises dans le port sec est de vingt et un (21) jours.

Passé ce délai, l'exploitant du port sec est tenu de conduire les marchandises à un lieu désigné par l'administration des douanes où elles sont constituées d'office sous le régime du dépôt en douane.

Article 10.- Des locaux sécurisés, fermant à double clés, dont l'une est détenue par les services des douanes, doivent être prévus et aménagés pour permettre le dépotage des marchandises expédiées en groupage et contenues dans un seul conteneur.

Article 11.- L'exploitant du port sec doit établir une connexion au Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes (SIGAD).

Article 12.- La mise en exploitation du port sec visé à l'article 1^{er} ci-dessus est subordonnée à

- la production d'une copie du registre de commerce ;
- la production d'une carte d'immatriculation fiscale ;
- la connexion au système SIGAD.
- la souscription d'une soumission générale cautionnée ou garantie, agréée par le Receveur des Douanes de Boumerdes.

Le montant de la soumission générale précitée est fixé à cinq (05) millions de dinars pour la première année de mise en exploitation du port sec.

Pour les années consécutives d'exploitation, le montant en question doit être calculé sur la base de 2% des droits et taxes perçus durant l'année précédente.

Article 13.- La soumission susvisée doit garantir l'engagement de l'exploitant de :

- s'acquitter des pénalités exigibles, en cas d'infractions constatées ;
- prendre en charge les frais occasionnés par la conduite des marchandises en dépôt des douanes, tel que prévu par l'article 74 du code des douanes.

Article 14. - l'exploitant du port sec en question doit installer un scanner et un équipement de pesage dans un délai n'excédant pas les six (06) mois, à compter de la date de signature de la présente décision.

Article 15.- En cas de fermeture du port sec, l'exploitant n'est libéré de ses obligations vis-à-vis de l'administration des douanes, qu'après apurement de la situation des marchandises et des contentieux éventuellement relevés.

Article 16.-Après régularisation de la situation visée à l'article 16 ci-dessus, le receveur des douanes donne main -levée de caution pour libérer l'exploitant de ces obligations envers l'administration des douanes

Article 17.- Le Directeur Régional des Douanes d'Alger Extérieur, le Chef d'Inspection Divisionnaire des Douanes et le Receveur des Douanes de Boumerdes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente décision qui sera publiée au *Bulletin officiel* des douanes algériennes.-

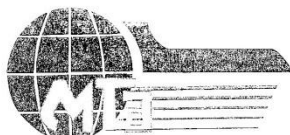
امضاء مع بوردو
وغيره من الممارك



Annexe 13

Demande pour la désignation du staffe douanier

Maghrébine de Transport
et Auxiliaire



شركة للنقل
خدمات الملحقة

MTA / SARL au capital social de 350.000.000 DA

N/REF/N° 88 /DG/2013

Alger, le

17 FEB 2013

A

Monsieur Le Chef d'Inspection Divisionnaire
des Douanes de Boumerdes

Objet : A/S exploitation Port Sec de Khemis El Kechna.

P.Jointe : Une (01) copie décision d'agrément.

Monsieur l'Inspecteur Divisionnaire,

Ayant obtenu la décision portant agrément lié à l'activité de notre Port Sec sise à Oued Brick Khemis El Kechna et en prévision de l'ouverture, j'ai l'honneur et l'immense plaisir de vous demander le rapprochement de nos éléments auprès de vos services à l'effet d'accomplir les formalités liés aux conditions règlementaires régissant l'exercice, nous permettant ainsi le commencement de l'exploitation.

Aussi, je ne saurais exprimer notre gratitude pour les efforts conscrés par vos Cadres lors des phases règlementaires (accord préalable et décision définitive). Qu'à cela ne tienne, je vous demande aimablement de désigner dorés et déjà les effectifs à même d'exercer leur fonction au sein du site en vous assurant que toute les moyens, commodités nécessaires ont été mis à dispositions pour accueillir dans les meilleurs conditions vos agents tous grades confondus.

S'agissant des promouvoir l'investissement dans cette région, nous sommes confiants dans les suites diligentes à donner.

Veillez agréer, Monsieur le Chef d'Inspection Divisionnaire, l'expression de ma considération distinguée.

Annexe 14

Le manifeste

For website for login version of the reverse / Verrijkt Web-pagina (login versie van de achterzijde) / Сайт интернет для входа в программу / 网站的登录版本在背面 / 网站的登录版本在背面 / www.msc.com

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. 12-14, chemin Rieu - CH -1208 GENEVA, Switzerland website www.msc.com SCAC Code: MSCU		BILL OF LADING No. MSCUVY371790 ORIGINAL											
SHIPPER: VALVULAS ARCO, S.L. AVDA. DEL CID, 16 46134, Fols, Spain		NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's 3 Of Three											
CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of ..." here. TO THE ORDER OF THE HOUSING BANK ALGERIA 10 AHMED OUAKEB - DELY BRAHIM ALGER ALGERIE Tel : 00 213 21 91 86 89 Fax : 00 213 21 91 86 81		NO. OF RIDER PAGES 0 Zero											
NOTIFY PARTIES : (No responsibility shall attach to Carrier or to his Agent for failure to notify consignee.) EURL TIGLAOU IMPORT-EXPORT 143 MAI MOHAMED DJEHLENE TIARET 16000 DELY BRAHIM ALGER - ALGERIE NIF 00214042247312		CARRIER'S AGENT'S ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) of POD) SHIPPER'S LOAD, COUNT AND SEALED FOLFCU											
VESSEL AND VOYAGE NO (see Clause 9 & 9a) SAINTY VOGUE - YH716A		PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXXXX											
PORT OF LOADING Valencia		PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXXXX											
BOOKING REF (or) SHIPPER'S REF. 048IVL0355679		PORT OF DISCHARGE Alger, Algeria											
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)													
Container Numbers, Seal Numbers and Marks DFSU2235250 20' DRY VAN Seal Number: EU11412337 Tare Weight: 2,195.00 kgs. Marks and Numbers: INVOICE: 17001056 FE		Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider pages(s), if applicable) continued from Carrier's Agent Endorsements NEW DEMURRAGE TARIFF as from January 1st 2017 (Shipped on Board Data): Demurrage From 14th day until 22nd day: USD 18 / 30'OP - USD 36 / 40'OP - USD 20 / 20' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) - USD 40 / 40' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) From 23rd day to 31st day: USD 36 / 30'OP - USD 72 / 40'OP - USD 40 / 20' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) - USD 80 / 40' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) From 1st day onwards: USD 18 / 30'OP - USD 114 / 40'OP - USD 60 / 20' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) - USD 120 / 40' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) Reuse containers: From 4th day until 16th day: USD 85 / 20'RF - USD 110 / 40'RF From 16th day onwards: USD 110 / 20'RF - USD 230 / 40'RF Carrier has no liability or responsibility whatsoever for thermal loss or damage to the goods by reason of natural variations in atmospheric temperatures during the winter period, and / or caused by inadequate packing of the Goods for carriage in dry-van containers, and / or inherent vice of the Goods, in such temperatures. 14 Pallet(s) of VALVES INCLUDING 863 BOXES OF VALVES HS CODE 7412 HS CODE 8481 FREIGHT PREPAID Total Items: 14											
GROSS CARGO WEIGHT 10,060.000 kgs.		MEASUREMENT 28.000 cu. m.											
Total: 10,060.000 kgs.		Total: 28.000 cu. m.											
FREIGHT & CHARGES: Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid (see Clause 10)													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>FREIGHT & CHARGES</th> <th>BASIS</th> <th>RATE</th> <th>PREPAID</th> <th>COLLECT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>		FREIGHT & CHARGES	BASIS	RATE	PREPAID	COLLECT						RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated hereon) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in this bill of lading, subject to all the terms and conditions listed hereon. The Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT. If this is a negotiable (To Order / to) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed, must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for the Goods or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, all of the same tenor and date, and wherever one original Bill of Lading has been surrendered at other Bills of Lading shall be void.	
FREIGHT & CHARGES	BASIS	RATE	PREPAID	COLLECT									
DECLARED VALUE (Only applicable if Ad Valorem charges apply - see Clause 7.3) XXXXXXXXXXXXXXXXXX		CARRIER'S RECEIPT (No. of Conts or Pkgs received by Carrier - see Clause 14.1) 1 cont											
PLACE AND DATE OF ISSUE VALENCIA 048		SHIPPED ON BOARD DATE 19-04-2017											
Standard Edition - 02/2015		TERMS CONTINUED ON REVERSE 1											



**TABLES DES
MATIERES**

Tables des matières

Liste des tableaux	5
Liste des figures	6
Liste des abréviations	7
Sommaire	9
Introduction générale	11
Chapitre 1 : La logistique portuaire	
Introduction.....	15
Section 1. Définitions et flux de la chaîne logistique	15
1. Définitions de la logistique.....	15
1.1. La chaîne logistique en générale.....	15
1.2. La <i>supply chain management</i>	16
1.3. La chaîne logistique portuaire.....	16
1.3.1. La douane	17
1.3.2. La banque	17
1.3.3. L'armateur (côté mer).....	17
1.3.4. L'agent maritime ou consignataire.....	17
1.3.5. Les chargeurs (côté terre).....	17
1.3.6. La capitainerie.....	18
1.3.7. Les pilotes maritimes.....	18
1.3.8. Les remorqueurs.....	18
1.3.9. Les lamaneurs.....	18
1.3.10. Les sociétés d'avitaillement et de sautage.....	18
1.3.11. Le transitaire.....	18
1.3.12. Le commissionnaire de transport.....	18
1.3.13. Stocker.....	19
1.3.14. Commissaire d'avarie.....	19
1.3.15. Les entreprises de manutention.....	19
2. Les flux de la chaîne logistique.....	19
2.1. Les types de flux.....	19
2.1.1. Les flux informationnels.....	20
2.1.2. Les flux physiques.....	20

2.1.3. Les flux financiers.....	20
2.2. Le pilotage de flux.....	20
2.2.1. Niveau stratégique.....	21
2.2.2. Niveau tactique.....	21
2.2.3. Niveau opérationnel.....	21
Section 2. Les opérations portuaires.....	21
1. Les opérations de transport.....	21
1.1. Les techniques du transport maritime.....	21
1.1.1. Les types de navire.....	21
1.1.1.1. Les navires spécialisés.....	22
1.1.1.1.1. Les transports en vrac (ou vraquiers).....	22
1.1.1.1.2. Les navires polythermes.....	22
1.1.1.1.3. Les navires spéciaux.....	22
1.1.1.2. Les navires non-spécialistes.....	22
1.1.1.2.1. Les cargos conventionnels.....	22
1.1.1.2.2. Les portes conteneurs.....	22
1.1.1.2.3. Les navires rouliers.....	23
1.1.1.2.4. Les navires mixtes RO-RO+conteneur.....	23
1.1.1.2.5. Les navires portes barges.....	23
1.1.2. Les types d'expédition.....	23
1.1.2.1. FCL/FCL (FCL = <i>Full Container Load</i> = Conteneur complet).....	23
1.1.2.2. LCL/LCL (LCL= <i>Less than a container load</i> = groupage dans un conteneur).....	23
1.1.2.3. FCL/LCL (<i>Full Container Load / Less than a Container Load</i>).....	24
1.1.2.4. LCL/ FCL (<i>Less than a Container Load / Full Container Load</i>).....	24
1.2. Le contrat de transport maritime.....	24
1.2.1. Le contrat de transport : Connaissance maritime (<i>bill of lading</i>).....	24
1.2.1.1. Le connaissance émis à ordre.....	24
1.2.1.2. Le connaissance à personne dénommée.....	24
1.2.1.3. Le connaissance au porteur.....	25
1.2.2. Le contrat d'affrètement : la charte-partie.....	25
1.2.2.1. L'affrètement coque nue.....	25
1.2.2.2. L'affrètement au voyage.....	25
1.2.2.3. L'affrètement à temps.....	25

2. Les opérations de manutention et d'entreposage.....	25
2.1. La manutention.....	25
2.1.1. Le système de manutention des conteneurs.....	25
2.1.1.1. Le système d'entreposage sur remorque.....	26
2.1.1.2. Le système des chariots élévateurs lourds.....	26
2.1.1.3. Le système des chariots cavaliers.....	26
2.1.1.4. Le système des grues à portique.....	26
2.1.2. La manutention des marchandises non conteneurisées et des vrac.....	26
2.1.2.1. La manutention bord ou <i>stevedoring</i>	26
2.1.2.2. La manutention terre.....	27
2.1.2.3. Le <i>shirting</i>	27
2.2. L'entreposage.....	27
2.2.1. L'entreposage en transit.....	27
2.2.2. L'entreposage à long terme.....	27
Section 3. L'organisation internationale du transport maritime.....	27
1. Les incoterms.....	27
1.1. Origine des incoterms.....	28
1.2. Utilité des incoterms.....	28
1.3. Le classement des incoterms.....	28
1.3.1. En fonction du mode de transport et du risque.....	28
1.3.2. En fonction de la famille.....	29
1.4. Répartition des frais entre vendeur et acheteur.....	29
2. La législation et assurance maritime.....	31
2.1. La législation maritime.....	31
2.1.1. La convention de Bruxelles et les protocoles modificatifs.....	31
2.1.2. Les règles de Hambourg.....	31
2.1.3. Les règles de Rotterdam.....	32
2.2. L'assurance maritime.....	32
2.2.1. Les garanties d'assurance maritime.....	32
2.2.1.1. La garantie FAP (franc d'avarie particulière).....	32
2.2.1.2. La garantie FAP sauf.....	32
2.2.1.3. La garantie tous risques.....	32
2.2.1.4. La garantie guerre et mines.....	33
2.2.2. Les polices d'assurance.....	33

2.2.2.1. La police d'assurance au voyage.....	33
2.2.2.2. La police d'assurance tiers-chargeur.....	33
2.2.2.3. La police à alimenter (à éteindre).....	33
2.2.2.4. La police d'abonnement au flottante.....	33
Conclusion.....	34
Chapitre 2 : Le système portuaire en Algérie	
Introduction.....	36
Section 1. Le contexte portuaire en Algérie.....	36
1. L'activité portuaire en Algérie.....	36
1.1. La typologie des ports en Algérie.....	36
1.2. Le trafic maritime en Algérie.....	38
2. La façade maritime.....	39
2.1. L'arrière pays des ports en Algérie.....	40
2.1.1. Les villes portuaires.....	41
2.2. L'avant pays des ports en Algérie.....	41
2.2.1. La zone intra-maghrébine (régionale).....	42
2.2.2. La zone extra-maghrébine (internationale).....	42
Section 2. Problèmes et réformes du système portuaire en Algérie.....	43
1. Les réformes du système portuaire en Algérie.....	43
1.1. La première phase.....	44
1.2. La seconde phase.....	44
1.3. La troisième phase.....	44
2. Les contraintes du système portuaire.....	44
2.1. Une infrastructure inadaptée.....	45
2.2. Un sous-équipement flagrant.....	45
2.3. Des ports mal gérés.....	46
2.4. Déficience en espèces portuaires.....	47
Section 3. La nouvelle stratégie des réformes portuaires en Algérie.....	48
1. Les nouveaux acteurs portuaires en Algérie.....	48
1.1. Le Singapourien PORTEK pour le port de Bejaia.....	48
1.1.1. Les apports de ce partenariat.....	48
1.2. <i>Dubai Port World</i>	49
1.2.1. <i>Djazaïr Port World</i>	49
1.2.1.1. Les apports de ce partenariat.....	49

1.2.2. Djendjen Port World.....	50
1.2.2.1. Les apports de ce partenariat.....	51
2. Les nouvelles zones extra-portuaires.....	51
2.1. Notion de port sec.....	51
2.2. Le rôle des ports secs.....	52
2.2.1. Le rôle logistique	52
2.2.2. Le rôle macroéconomique.....	52
2.2.3. Rôle microéconomique.....	53
2.3. Localisation des ports secs en Algérie.....	53
Conclusion.....	54

Chapitre 3 : Le fonctionnement et l'activité du port sec MTA

Introduction.....	56
Section 1. Présentation du groupe MTA et de son port sec Khemis el-khechna.....	56
1. Présentation du groupe MTA.....	56
1.1. La gestion des ports secs.....	57
1.2. Le transit dans les ports, aéroports et frontières algériennes.....	57
1.3. Le transport.....	57
1.4. La consignation des navires.....	57
1.5. La manutention.....	58
1.6. Le groupage/dégroupages des marchandises.....	58
1.7. L'agrèage.....	58
2. Le port sec MTA (Khemis El Khechna).....	58
2.1. Les procédures d'ouverture et règles d'exploitation d'un port sec.....	58
2.1.1. Personnes habilitées à créer un port sec.....	59
2.1.2. Le dossier à fournir pour l'ouverture d'un port sec.....	59
2.1.3. La conformité des lieux qui doivent servir de port sec.....	59
2.1.4. La mise en exploitation d'un port sec.....	60
2.1.5. Responsabilités de l'exploitant du port sec.....	60
2.1.6. Le transfert du port humide vers le port sec.....	60
2.1.7. Délais de séjour des marchandises dans le port sec.....	61
2.1.8. Fermeture du port sec.....	61
2.2. Présentation du port sec MTA (Khemis El Khechna).....	61
2.2.1. Les installations et équipements au port sec.....	61
2.2.2. Organigramme : Agence port sec Khemis El Khechna.....	62

2.2.3. Les autres services.....	63
2.2.3.1. Services de l'administration des douanes.....	63
2.2.3.2. Services des autres administrations publiques.....	64
Section 2. L'activité de la zone extra-portuaire MTA.....	64
1. Les transferts et livraisons des conteneurs.....	64
1.1. Les transferts et livraisons des conteneurs de l'EPAL.....	64
1.2. Les transferts et livraisons des conteneurs de DPW.....	65
1.3. Les transferts des conteneurs du port d'Alger vers les ports secs.....	66
1.4. Les transferts des conteneurs du port d'Alger vers le port sec MTA.....	67
1.4.1. L'état récapitulatif mensuel de l'activité du port sec MTA.....	67
2. Les avantages et inconvénients de l'activité du port sec MTA.....	69
2.1. Les avantages de l'activité du port sec MTA.....	69
2.2. Les inconvénients de l'activité du port sec MTA.....	70
Conclusion.....	71
Conclusion générale.....	73
Bibliographie.....	76
Annexes.....	81
Tables des matières.....	103