

**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE**

**MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA  
RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

**UNIVERSITE de Mostaganem-ABDELHAMID IBN BADIS-**

**FACULTE : DES SCIENCE commerciales**



**Mémoire de master**

**OPTION : COMMERCE ET LOGISTIQUE EURO-  
MEDITERRANEEN**

**La logistique d'un système portuaire**

**Cas : Port de Mostaganem**

**Présenter par :**

**LARBI Sofiane**

**Les jurés :**

- Président à l'université de Mostaganem
- Examineur à l'université de Mostaganem
- Encadreur Belayach Boumedién à l'université de Mostaganem

**Année universitaire 2013-2014**

# Dédicace

*C'est avec un énorme plaisir que je dédie ce  
modeste travail à mes chers parents, ainsi qu'à toute la  
famille, et à tous ceux qui me sont chers.*

## Sommaire

Dédicace	
Introduction	1
<b>Chapitre I : Le concept de la logistique</b>	
1- Introduction au concept de la logistique	03
2- Méthodologie de travail	05
2-1 Objectifs	05
2-2 Organisation de l'étude	05
3- Définition et quelque concept de la logistique	06
3-1 Définition et évolution de la logistique	06
3-2 Quelques composantes de la logistique portuaire	07
4- La logistique, un concept de management	13
4-1 la logistique : un sous-système du management	13
4-2 Le concept « supply chain management »	14
<b>Chapitre II : l'organisation du système portuaire</b>	
Section 01 : Approche définitionnel, organisationnel d'un port	16
I) Approche définitionnelle d'un port	16
1. Essais de définition	16
2. Classification d'un port	20
3. Missions d'un port	25
4. Caractère publique des ports	27
II) Approche organisationnelle des ports	28
1. Les différents types d'organisation portuaire	28
2. La finalité des organisations portuaires	31
3. La forme juridique de l'organisation portuaire	33
4. La typologie des ports Algériens	37
Section 02 : évolution du système portuaire en Algérie	39
1. Le premier port du bassin méditerranéen certifie iso « Bejaia »	39
2. Le système portuaire en Algérie	45

3. L'évolution de l'organisation portuaire en algérie	48
4. Les réformes en cours	51

## **PARTIE PRATIQUE**

### **Chapitre III : Le port de Mostaganem et la logistique**

Section 01 : présentation du lieu de stage et les fonctions	55
1. Historique du port de Mostaganem	55
2. Présentation de l'entreprise portuaire de Mostaganem	56
3. Les fonctions administratives et logistiques	60
<b>3.1) ADMINISTRATIVES</b>	60
1. Direction des ressources humaines de la fonction et des moyens	60
2. Direction comptabilité et finance	64
<b>3.2) les fonctions logistiques du port:</b>	68
1. Direction de la capitainerie	68
2. Direction de l'exploitation commerciale	70
3. Direction des travaux et de la maintenance	73
<b>Section 02 : étude de cas (cas descriptive)</b>	75
1. La logistique dans le port de Mostaganem	75
2. Caractéristique du port	79
3. Les projets du port	88
3.1) Création 3 <sup>ème</sup> Bassin	88
3.2) Gare maritime	89
3.3) Parque à feu	90
La conclusion générale	91
Bibliographie	93
annexes	

# *Introduction*

## **Introduction générale :**

La nécessité de développer une réflexion globale sur le pilotage des flux dans les entreprises commerciales et industrielles notamment portuaires, a donné naissance à une nouvelle fonction à l'ère du XX<sup>ème</sup> siècle, celle de la logistique avec une démarche dont l'objectif principal est d'assurer la qualité, la réactivité, la flexibilité et le moindre coût du processus de circulation physique elle vise la satisfaction d'un ensemble de clients.

Plaque tournante du commerce international pour l'Algérie le port d'Mostaganem dans un environnement de développement du commerce international très concurrentiel, ressent le besoin de se rendre plus compétitif en vue d'acquiescer de nouvelles parts de marché. Il met ainsi en œuvre différentes stratégies afin de fidéliser sa clientèle et de se rendre plus moderne et plus performant. Aussi pour lui permettre de jouer pleinement son rôle dans l'économie nationale j'ai pensé à l'implication de la logistique dans sa gestion. Le thème de mon étude s'intitule: «Importance de la logistique dans l'organisation d'un système portuaire au niveau du port d'Mostaganem».

Dans l'évolution de mon travail, j'aurais d'abord à présenter le port d'Mostaganem, ensuite je définirais la problématique et le concept logistique. Enfin il sera question d'intégrer la gestion dans l'organisation du système portuaire algérien.

### 1- Introduction au concept de la logistique

Le port d'Mostaganem constitue une plate forme fondamentale pour le développement économique national. Mais il se trouve en concurrence directe avec les ports de la rive méditerranée car en matière d'infrastructures portuaires et des autres ports d'Algérie présentent des similitudes. En effet, la plupart de ces ports cherchent à fidéliser les chargeurs tout en tentant d'augmenter les trafics nationaux.

Pour les chargeurs et importateur, le facteur politique se considère tout autant que la fiabilité de la chaîne des transports ou la performance économique enregistrée sur l'interface portuaire.

Le choix stratégique du port de transit maritime de marchandises demeure crucial pour la compétitivité des produits nationaux d'exportation et dans le coût final des importations. Or, le temps de transit des marchandises par le port d'Mostaganem est élevé ce temps excède généralement 5 jours en moyenne

Le temps de l'ensemble des manutentions bord et terre qui est un facteur clé dans le processus de circulation des marchandises et des navires demeure relativement long (environ 32 heures en moyenne) au Port d'Mostaganem et a pour source l'encombrement des quais et des terres pleins par les conteneurs et des camions gros porteurs stationnant dans l'enceinte portuaire.

En outre, l'inexistence d'une base de données communes pour les opérateurs portuaires occasionne la saisie multiple ou récurrente des mêmes informations ou données dans les opérations de facturation et de caisse. Tout ceci est générateur d'excès de procédure, de lourdeur tracasseries administratives et douanières et subséquemment source d'allongement du transit time (temps d'enlèvement des marchandises) au port d'Mostaganem .

Enfin, la vétusté de la plupart des matériels, le caractère non automatisé de la gestion des terres pleins, de l'établissement des documents et de l'accomplissement des formalités ainsi que le système de pesage mécanique des marchandises ne permettent ni d'optimiser la productivité des prestations ni la gestion de la circulation des flux physiques sur la plate forme portuaire. Il est alors temps de penser à une modernisation et une automatisation de la gestion et des équipements portuaires.

Tous ces problèmes énumérés nous permettent de nous interroger sur l'efficacité de l'organisation du système portuaire d'Mostaganem, et ceci d'autant plus qu'il est patent qu'une bonne organisation améliorerait la desserte des marchés enclavés dont les principaux griefs au sujet du Port d'Mostaganem, sont relatifs au transit time et à la complexité relative au coût des procédures d'enlèvement.

Il est à remarquer que la compétitivité des operateurs de transport se gagne autant sur la gestion optimale des flux physiques de marchandises que sur la maîtrise et la rationalisation des flux de l'information. En effet, la compétitivité repose sur la satisfaction du client; or cette satisfaction ne saurait être obtenue à n'importe quel coût et à n'importe quel moment. D'où la nécessité pour les ports, à l'instar des autres entreprises de créer une "fonction logistique" afin d'organiser à moindre coût, le circuit de marchandises ou matière aboutissant à livrer au client le bien qu'il souhaite et au moment voulu. Cette fonction doit assumer la gestion:

- des flux physiques: Transport, manutention, entreposage....
- des flux d'information: prévision, anticipation et suivi administratifs des commandes, des annonces d'arrivées des navires, des débarquements de cargaison etc...



Ainsi se fait ressentir **la nécessité de la logistique dans la gestion des activités portuaires.**

### *2- Méthodologie de travail*

#### **2-1- Objectifs**

L'objectif principal de notre étude est de montrer la nécessité de l'adoption de la logistique dans le système portuaire Algérien. Ainsi les stratégies logistiques que nous suggérerons permettront de :

- **Mieux organiser le système portuaire Algérien en vue d'optimiser son trafic;**
- **Rendre plus compétitive la chaîne portuaire;**
- **Gérer de façon rationnelle et efficiente la plate - forme logistique portuaire d'Mostaganem.**

#### **2-2- Organisation de l'étude**

Pour atteindre ces objectifs nous avons exploité les données existantes sur la logistique en vue de ressortir une définition de la logistique portuaire.

Ensuite les enquêtes essentiellement basées sur les entretiens et l'exploration de l'ensemble du domaine portuaire et des activités qui s'y déroulent, nous ont permis d'identifier les dysfonctionnements liés au processus de circulation des flux physiques et d'informations et d'énumérer les forces et faiblesses du Port d'Mostaganem.

L'analyse des données statistiques nous permettra de faire des prévisions de trafics dans un horizon très proche d'une part et de procéder à la conception d'un système logistique d'autre part. Enfin nous formulerons les propositions et recommandations à l'endroit du Port d'Mostaganem.

### ***3- Définitions et quelques composantes de la logistique.***

#### **3-1- Définitions et évolution de la logistique**

**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: « mouvement et manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation ». Cette définition correspond bien toujours à l'image de la logistique communément répandue encore aujourd'hui.*

Après la définition de l'American Marketing Association, celle de Magee a été l'une des premières à clairement englober les flux d'approvisionnement dans la logistique: « *Technique de contrôle et de gestion des flux des matières et de produits, depuis leurs sources d'approvisionnement jusqu'à leur point de consommation* ».

Mais cette définition restait encore très orientée sur des aspects physiques et ne fait pas ressortir les aspects immatériels (les flux d'information). C'est ce pourquoi Daniel Tixier, Hervé Mathe et Jacques Colin ont donné la définition suivante de la logistique:

«La logistique est le processus stratégique par lequel l'entreprise organise et soutient son activité. A cet titre on peut déterminer et gérer les flux matériels et informationnels afférents, tant interne qu'externe, en amont qu'en aval. Dans le cadre de la poursuite des objectifs généraux à laquelle elle concourt sa mission consiste à permettre l'élaboration de l'offre de l'entreprise et en réaliser la rencontre avec la demande du marché tout en recherchant systématiquement les conditions d'optimalité dans l'exécution. Sa mise en œuvre procédant de différents acteurs, elle est appelée à gérer en ce sens les tensions à leurs interfaces du fait de la non identité de leur objectif propre ».

Cette définition peut être réduite à la plus simple suivante: **«La fonction de la logistique dans l'entreprise est d'assurer au moindre coût la coordination de l'offre et de la demande, au plan stratégique et tactique ainsi que l'entretien à long terme de la qualité des rapports fournisseurs - clients qui la concernent ».**

La logistique portuaire peut être ainsi définie comme étant l'ensemble des moyens stratégiques et opérationnels permettant d'optimiser les fonctions intermodales dans la chaîne portuaire. C'est aussi une démarche permettant de rendre plus rapide et plus efficiente que rapide les différentes opérations d'un port.

### **3-2- Quelques composantes de la logistique portuaire (4)**

Ici, l'accent serait mis sur quelques composantes de la logistique existant ou pouvant exister sur la plate - forme portuaire. Au nombre de ces composantes nous pouvons distinguer :

- . La manutention
- . L'entreposage

### 3-2-1- 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 une des composantes fondamentales de la logistique. C'est d'ailleurs le secteur de la logistique qui a le plus évolué au cours de ces dernières décennies.

Les systèmes de manutention les plus courants sont la manutention des conteneurs et la manutention des marchandises conventionnelles non conteneurisées: sacheries, roulantes, palettes à nu, caisse ... )et la manutention des vrac

#### **Le système de manutention des conteneurs**

Il comprend quatre composantes que sont: l'entreposage sur remorque, le système des chariots élévateurs lourds, le système des chariots cavaliers et le système des grues portique.

Le système d'entreposage sur remorque 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 elle restera jusqu'à ce qu'un tracteur routier l'emmène. Les remorques transportant des conteneurs destinés à l'exportation sont amenées dans l'aire de stockage par traction routier, puis conduites au navire à l'aide des matériels du port.

Le système des chariots élévateurs lourds: C'est un système qui consiste à utiliser des chariots élévateurs à fourche lourds d'une capacité d'environ 42 tonnes équipés d'un palonnier à prise par le haut et peut gerber des conteneurs de 40 pieds pleins sur 2 à 3 hauteurs.

### 3-2-1- 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 une des composantes fondamentales de la logistique. C'est d'ailleurs le secteur de la logistique qui a le plus évolué au cours de ces dernières décennies.

Les systèmes de manutention les plus courants sont la manutention des conteneurs et la manutention des marchandises conventionnelles non conteneurisées: sacheries, roulantes, palettes à nu, caisse ... )et la manutention des vrac

#### **Le système de manutention des conteneurs**

Il comprend quatre composantes que sont: l'entreposage sur remorque, le système des chariots élévateurs lourds, le système des chariots cavaliers et le système des grues portique.

Le système d'entreposage sur remorque 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 elle restera jusqu'à ce qu'un tracteur routier l'emmène. Les remorques transportant des conteneurs destinés à l'exportation sont amenées dans l'aire de stockage par traction routier, puis conduites au navire à l'aide des matériels du port.

Le système des chariots élévateurs lourds: C'est un système qui consiste à utiliser des chariots élévateurs à fourche lourds d'une capacité d'environ 42 tonnes équipés d'un palonnier à prise par le haut et peut gerber des conteneurs de 40 pieds pleins sur 2 à 3 hauteurs.

Le système des chariots cavaliers est celui permettant de gerber des conteneurs sur deux (02) ou trois (03) hauteurs, les déplacer du quai à l'aire d'entreposage et les charger sur un véhicule routier ou les en décharger.

Le système des grues à portique permet de gerber les conteneurs se trouvant dans l'aire d'entreposage d'être gerbés à l'aide de grue à portique sur rail sur une hauteur de cinq (05).

### **La manutention des marchandises non conteneurisées et des vracs**

Elle est généralement effectuée par les propres moyens de manutention du navire en ce qui concerne la manutention bord quai. Celle-ci est ensuite relayée par des élévateurs à fourche ou les dockers en ce qui concerne la manutention à quai.

### **Les différents types de manutention**

Chaque catégorie de marchandises est manutentionnée en plusieurs phases qui déterminent les types de manutention à savoir :

- La manutention bord ou stevedoring
- La manutention terre ou acconage
- . La manutention bord ou stevedoring

Elle consiste en un regroupement des opérations de chargement et de déchargement des navires. Ces opérations sont effectuées de façon cyclique que l'on peut décomposer en quatre phases : Prise de la palanquée en cale, transfert à terre, pose de la palanquée et retour. Lorsqu'elles s'effectuent du bord vers la terre ou de la terre à bord du navire à l'aide des grues des navires ou à quai, on parle de la manutention verticale. C'est le cas par exemple des navires LOILO. Lorsqu'elles s'effectuent par la rampe du navire avec

l'aide d'engins de manutention éventuellement pour les navires transportant des véhicules, on parle de manutention horizontale. C'est le cas des navires RO/RO.

. La manutention terre

Les opérations terre s'effectuent aussi de façon cyclique décomposée comme suit:

- Saisie de la palanquée

- Transfert

- Pose en magasin ou terres pleins et camions (enlèvement direct). C'est donc l'ensemble des opérations depuis le dépôt de la palanquée au sous-palan jusqu'à l'arrimage dans les magasins, terre-pleins ou les camions.

Cas particuliers de manutention

- Le shifting

Il consiste à déplacer les marchandises non destinées au port de déchargement soit à l'intérieur du navire, on parle de shifting 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.

Il peut être vertical (en soulevant les marchandises avec les grues du navire) ou horizontal (en roulant grâce à un matériel approprié: tracteurs, mafis ... )

Le shifting diffère du transbordement en ce sens que toutes les opérations s'effectuent sur un même navire.

**3-2-2- 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 l'entreposage en transit pour les marchandises ne restant qu'un laps de temps dans le port et l'entreposage à long terme pour les marchandises qui, pour des raisons diverses doivent séjourner plus longuement dans le port.

L'entreposage de transit permet d'une part de réduire le risque de déséquilibre navire/quai, d'autre part il permet d'accomplir les inspections, la perception des taxes à l'importation et les autres formalités et évite l'encombrement du quai; il ne retarde pas la rotation du navire comme tend à le faire le transfert direct dans ses mêmes circonstances. Enfin 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'escale précédente.

L'entreposage à long terme 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 du port.



### 4- La logistique, un concept de management

#### 4-1- La logistique: un sous-système du management

Le contexte économique étant en évolution permanente, le management n'est pas figé, ni dans théorie, ni dans sa pratique. Le management évolue donc et génère des concepts nouveaux pour s'adapter dont celui de la logistique.

La logistique se préoccupant des contraintes de l'ajustement de l'offre à celles de la demande, elle est aujourd'hui un concept de direction générale qui va se développer considérablement au fil des prochaines années. Sa maîtrise devrait donc être une des clés du succès et même tout simplement de la survie. Le concept de logistique résulte alors d'une évolution naturelle de la pensée sur le management.

De nos jours, il doit y avoir une véritable politique d'entreprise articulée' autour du concept de logistique qui vise une collaboration soutenue des différentes tâches si l'on veut que cette logique porte ses fruits, cela veut dire que la logistique doit être considérée non pas comme induite par l'activité économique, mais comme un élément fondateur de la politique générale, donc donnant naissance à des stratégies et des tactiques.

« La démarche logistique sonne peut-être le glas du management général dont les coups brillants reposent sur l'intuition» *La logistique d'entreprise, vers un management plus compétitif, page 24*

La logistique en tant que concept de management c'est évolue de nos jours vers un concept intégrateur des activités managériales sur une base transversale. Ce concept s'exprime à travers le terme anglo-saxon "supply chain management".

### 4-2- Le concept "supply chain management"

C'est un concept relativement récent qui regroupe des enseignements souvent regroupés sous le terme « logistique ». C'est aussi un concept moteur en ce sens qu'il véhicule une certaine conception de l'organisation et du management des entreprises.

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

On peut donc définir le management de la supply chain comme le pilotage de ses flux et de la gestion de ses stocks à travers une gestion informatique de l'ensemble des informations nées de la chaîne, aux fins d'obtenir un niveau de performance désiré à coût réduit.

La supply chain est un concept moteur qui joue le rôle de paradigme. La vitesse de circulation des produits dans la supply chain, mesure son efficacité. L'objectif global est la recherche d'une nouvelle rapidité d'adaptation aux évolutions techniques et de marché, « une agilité » au sein de l'entreprise mesurée au moins en partie par un temps de parcours de la supply chain toute entière aussi bien chez les fournisseurs du fabricant que dans les circuits de distribution.

Le concept de supply chain est aussi porteur de changement d'organisation au sein des entreprises. L'approche de la supply chain tend à absorber peu à peu une grande part d'activités économiques.

Le commerce mondial a connu un énorme changement ces dernières décennies du principalement à la libération des échanges commerciaux internationaux.

Cette libération a touché de nombreux secteurs y compris le secteur portuaire qui de par sa qualité économique et stratégique, il forme une interface entre les différents modes de transports qui par la suite est devenu un véritable centre commercial, de transit, de distribution, de consommation.

Les ports constituent ainsi le point de liaison entre le transport maritime et le transport terrestre. Il est un maillon prépondérant du système de transport. C'est à travers les ports ou s'exerce pratiquement la totalité du commerce extérieur, donc c'est le lien où se réalise la stratégie des échanges commerciaux internationaux. Souvent qualifiés de poumon de l'économie d'un pays, les ports assurent une fonction de régulation importante en économie des transports par la fonction principale de transit des marchandises dans les meilleures conditions de coûts, de délai et de sécurité.

Le port de commerce international auquel nous nous intéresserons constitue un point d'entrée privilégié pour les marchandises échangées.

Dès lors, l'efficacité du fonctionnement des ports constitue un facteur déterminant pour le développement économique portuaire. Le complexe portuaire en place dispose incontestablement d'atouts importants à travers notamment la densité de son réseau, son potentiel humain et système de dessertes relativement bien développés et susceptibles de permettre un élargissement de l'offre logistique pour peu que soient créés des structures commerciales adaptées.

C'est à ce titre que s'inscrit la réforme du secteur portuaire national qui intervient par ailleurs dans le cadre d'une opération plus large touchant l'ensemble du secteur économique national. Elle constitue l'élément déterminant pour l'ensemble des autres actions à mettre en œuvre particulièrement en matière de développement, de modernisation et de promotion du secteur portuaire.

**SECTION 1: APPROCHE DIFINITIONNEL, ORGANISASIONNEL D'UN PORT:****I) Approche définitionnelle d'un port:****1. Essais de définition : le mot port a plusieurs sens:****A-Définition:**

Port (géographie), bassin formant un abri naturel ou artificiel sur les rives d'un océan, D'un lac ou d'une rivière et permettent l'ancrage, le mouillage ou le stationnement à quai des bateaux à couvert de la houle et des grands vents. Au sens le plus strict, le terme « port» désigne le plan d'eau, mais dans son utilisation courante, il inclut les digues, les jetées, les quais et les docks qui bordent le plan d'eau proprement dit<sup>1</sup>.

**B- définition selon Jean GROSDIDIER DE MATONS****Dans son ouvrage Droit, Economie et Finances Portuaires:**

Jean GROSDIDIER DE MATONS, Docteur en droit, d'abord officier de marine, s'est tourné ensuite vers les ports maritimes, il a acquis sa formation économique au centre d'études de la coopération économique et technique à Paris, à l'institut de développement économique à Washington et au Massachusetts Institut of Technology. Après une carrière à la banque mondiale, il est fixé aux Etats-Unis comme consultant international en transports. Dans son ouvrage il définit le port comme suit:

**a) Au sens géographique**, c'est un espace aménagé pour recevoir des navires, les charger et les décharger, ainsi le port du Havre ou celui d'Anvers. Cette définition géographique est parfois celle du droit positif.

---

<sup>1</sup> - -Encyclopédie Microsoft, ENCARTA 2000-CD-ROM.

Au Liban l'arrêté 31/1 du janvier 1966 définit le port, aux fins de l'application des règlements, comme « *le bassin ou l'ensemble de bassins ... dotés de quais, d'installations ...*

*Garantissant la sécurité des navires et facilitant leur ancrage et l'exécution de leurs travaux portuaires directement sur les quais ».*

L'article 3 du projet de code tunisien des ports de commerce (1999) voit dans le port «*un lieu aménagé, dans lequel les navires viennent accoster soit pour y opérer ... soit pour s'y abriter ou y réparer* ».<sup>2</sup>

Une même définition est employée dans un sens juridique par différents auteurs et par les tribunaux. Des décisions anglaises anciennes, comme *Hunter v. Northern Maritime insurance* ont défini le port comme un espace dans lequel les navires sont à l'abri pour charger et décharger, dans ce sens une rade abritée, même non aménagée, est un port.

L'article 1 de la convention de Genève du 09 décembre 1923 sur le régime international des ports maritime considère comme port maritime « *tout port normalement fréquenté par les navires de mer et servant au commerce extérieur*».

Les considérations géographiques ne suffisent pas pour constituer un port, la fréquentation est en outre nécessaire. On retrouve cette conception dans le droit anglais des prises: « *Un port est le lieu ou les navires ont l'habitude de se rendre pour charger et décharger, embarquer ou débarquer* »,

**D'an point de vue administratif**, en droit public et comme la déclaré une cour D'appel canadienne dans *Nash, v. Newton*, c'est «*quelque chose de plus* »

---

<sup>2</sup> - Jean GROSDIDIER DE MATONS, Droit économie et finance portuaires, édition 2000, pages 3et 4.

un tel espace, spécialement désigné par l'autorité administrative pour service aux opérations du commerce maritime, et surtout au passage en douane des marchandises (*fiscal port*) : « *si commode que soit un emplacement pour abriter les navires, il ne sera pas un port; tant qu'il n'aura pas été désigné comme tel par la couronne* ».

**En termes économique**, le port est un système complexe d'éléments matériels et Immatériels, utilisés au service des navires et de la marchandise. Lorsqu'on étudie la cherté d'un port, on analyse les coûts de toute l'opération associée au passage de la marchandise, sans distinguer, au moins à un premier stade de l'analyse, entre institutions et entreprises portuaires, publiques ou privées, qui sont à l'origine de ces coûts.<sup>3</sup>

En termes institutionnels, le port est une institution, dotée ou non de personnalité Morale, chargée d'exercer des compétences de travaux publics, de police, d'exploitation ou autres dans l'espace géographiquement et juridiquement défini ainsi le port autonome du Havre. Le terme spécifique «autorité portuaire» correspond à cette définition. En Grande Bretagne, pour le *Merchant Shipping Act* de 1894, l'*Habronèmes Act* de 1964 et le port Act de 1991: « Une autorité portuaire est toute personne physique ou morale qui s'est vue reconnaître compétence .. pour améliorer ou géré un port ». le terme autorité portuaire est également utilisé, spécialement en français, dans un sens plus étroit pour désigner l'institution portuaire publique, réputée avoir une vision d'ensemble des affaires portuaires locales, et charger de coordonner entreprises et services exerçant leurs compétences dans l'espace portuaire.

Le mot « port » sera, dans ce qui suit, employé tantôt dans un des sens ci-dessus, tantôt dans l'autre en fonction du 'contexte. L'article 1.1. De la loi

---

<sup>3</sup>- Op cite, Droit économie et finances portuaire, Jean GROSDIDIER DE NATONS, page 4

espagnole 27/1992 regroupe ces définitions, et dispose que les ports maritimes sont « *l'ensemble d'espaces terrestres,*

*eaux maritimes et installations qui, situés sur les rivages ou les rives des fleuves, réunissent les conditions physiques, naturelles ou artificielles, et d'organisation qui permettent l'exécution d'opérations d'exploitation portuaires, et sont désignées à cet effet par l'administration compétente* ». Il existe donc bien, contrairement aux affirmations d'auteurs mal informés une définition juridique du port maritime."<sup>4</sup>

**c- Définition selon le code maritime algérien :**

« Le port est un point du rivage de la mer, aménagé et équipé pour recevoir, abriter des navires et assurer toutes les opérations de commerce maritime, de pêche et de la plaisance ». Les dispositions de la présente ordonnance ne s'appliquent pas aux ports militaires.<sup>5</sup>

**D- Définition synthétique:**

Les ports sont des interfaces entre divers modes de transport et des centres de transport combiné. Ils sont également des zones multifonctionnelles commerciales et industrielles où les biens ne sont pas seulement en transit mais également manutentionnés, transformés et distribués.

En fait les ports sont des systèmes multidimensionnels qui, pour fonctionner efficacement, doivent être intégrés dans des chaînes logistiques globales. Un port efficace nécessite non seulement des infrastructures, superstructures et équipements de qualité mais aussi un bon nombre de

---

<sup>4</sup> -Opcite, Droit économie et finances portuaires, Jean GROSDIDIER DE MATONS, page4

<sup>5</sup> - Article 888 du recueil de textes législatifs et réglementaires algériens, Codes des Transports, Berti éditions, page419

communication et, en particulier, une équipe de direction impliquée en une main d'œuvre motivée et formée."<sup>6</sup>

## **2. Classification des ports:**

### **A) Les ports sont classés selon leur destination:**

#### **Ports de commerce:**

Sont réputés ports de commerces et classés dans cette catégorie, les ports destinés

A assurer dans les meilleures conditions économiques et de sécurité, toutes les opérations d'embarquement et de débarquement de personne, de marchandises et d'animaux vivants transitant du mode maritime au mode terrestre de transport et inversement ainsi que toutes les opérations liées à la navigation maritime.

#### **Ports de pêche:**

Sont classés dans cette catégorie, les ports destinés à recevoir les navires armés à la pêche et assurer la satisfaction des besoins et le développement de cette activité.<sup>7</sup>

#### **Ports de plaisance:**

Sont classées dans cette catégorie les ports aménagés pour permettre la satisfaction des besoins de la navigation de la plaisance et le développement de cette activité.

---

<sup>6</sup> - FARID BENHASSEL, docteur d'état en gestion, Professeur et Consultant Senior au Canada, Séminaire à E.P. Bejaia du 23/24 oct. 1999 sur le Management portuaire, manuel du participant, page 21

<sup>7</sup> - Op cite, Codes des transports, Article n0889,page 420.



Toutefois, peuvent être exercées au niveau d'un port de commerce, à titre accessoire, les autres activités liées à la défense nationale, à la pêche et à la plaisance.<sup>8</sup>

**B) Les ports peuvent être aussi classés selon l'utilisation:****Ports sec:**

Le code de maritime algérien dans son livre III titre I classe les en trois catégories :

Les ports de commerce, les ports de pêche et les ports de plaisance. Cette classification est opérée en fonction de l'activité qui est exercée dans chaque catégorie de port. En revanche certains passages du code maritime, énoncent:

Des zones d'extension du port comme dépendance du domaine public portuaire. Des zones extra-portuaires.

Des zones de dégagement et aires de dédouanement.

Ces dispositions n'identifient pas de manière précise les ports secs et n'en définissent pas les particularités qui les distinguent des trois catégories de ports identifiés, mais elles évoquent des « zones extra-portuaires », sans en définir le rôle et les missions, auxquelles peut être rattachée la notion ou l'idée de port, d'où une première définition qui fait du port sec «une zone extra-portuaire» ayant les mêmes fonctions qu'un port de commerce, à l'exception de celles ayant trait à la réception des navires, c'est-à-dire une zone aménagée pour « la réception, le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées, ainsi que leur gardiennage, jusqu'à

---

<sup>8</sup> - Recueil de textes législatifs et réglementaires algériens, Code des transports, Berti édition, page420.

leur embarquement ou leur délivrance au destinataire» cette définition n'est autre que celle donnée par le code maritime concernant l'acconage.<sup>9</sup>

Les ports secs apparaissent ainsi comme un prolongement naturel des ports maritimes et ports fluviaux qui sont:

Soit enclavés dans un tissu urbain duquel il est plus économique d'opérer des transferts de masse des marchandises vers des zones extra-urbaines. ;

Soit dépourvus de~ espaces nécessaires en rapport avec le niveau de leur trafic. Tels que présentés, les ports secs ne sont surtout pas à confondre avec les entrepôts

Publics, qui eux reçoivent les «marchandises en dépôt », soit non réclamées par leur propriétaire, soit saisies.

Ils ont le statut d'une société commerciale à part entière. Les attributs de puissance publique sont exercés par les ports maritimes et fluviaux en raison de la gestion du domaine maritime publique qui leur est confiée. Les ports secs sont généralement rattachés à un port maritime ou fluvial auquel ils servent de zones de dégagement (exemples de bordeaux et Lyon), ou dans les pays qui ne disposent pas d'ouverture maritime, à plusieurs ports des pays limitrophes (exemple du mali et du Niger).<sup>10</sup>

### **Ports de refuges:**

Les ports refuges ont pour seule vocation de fournir un abri temporaire aux bateaux par gros temps.

---

<sup>9</sup> - Revue du port d'Alger n041, Octobre 2001, les ports secs présentés par Azhar Hani, CMA//CGA/CGM Algérie, page 17

<sup>10</sup> - Op cite, les ports secs présentés par Azhar Hani, pages 17-18 11 -Opclte, Encyclopédie Microsoft

**Ports de guerres:**

Les ports de guerre ont les mêmes équipements que les ports de commerce et disposent, en outre d'installations permettant le stockage et la manutention des munitions.

**C) Les ports peuvent être classés en trois catégories en fonction de leur nature:**

Les ports naturels sont protégés par un site naturel: baie, péninsule, cap, île, les ports aménagés sont ceux dont on a amélioré la protection naturelle offerte par le site en construisant des digues et d'autres ouvrages. Les ports artificiels sont entièrement protégés par des digues et d'autres ouvrages. Les ports artificiels sont entièrement protégés par des structures fabriquées. 11

**Ports naturels:**

La majorité des grands ports naturels ont, dans une certaine mesure, bénéficié d'aménagements comme le dragage des chenaux pour permettre aux navires à fort tirant de les emprunter. C'est notamment le cas du port de New York, un des plus beaux abris naturels au monde. La limite de la marée et la présence du premier pont a souvent déterminé l'emplacement d'une ville importante et d'un port en conséquence: ce fut par exemple le cas de Rouen et de Londres.<sup>11</sup>

**Ports aménagés:**

Le premier port aménagé fut peut-être l'œuvre des Minoens sur l'île de Crète, aux environs de 2000 av. J.-C. Au XIII<sup>e</sup> siècle av. J.-C., les phéniciens créèrent les ports de Sour et de Sidon en bâtissant des digues. Les Romains construisirent de nombreux ports sur le pourtour méditerranéen, notamment à Ostie, qui était le port de Rome.

---

<sup>11</sup> - Opcite, Encyclopédie Microsoft,

Il fallut ensuite attendre plusieurs siècles pour que l'« art » du génie portuaire connaisse un renouveau au moment où le commerce maritime constituait une importante source de revenus pour les Républiques italiennes. A cette époque commença la construction des ports de Venise et de Gènes, ou certaines réalisations d'origine subsistent encore aujourd'hui.

La topographie naturelle du site dictait alors le parti à prendre pour l'aménagement.

A Venise, par exemple, des jetées permirent de construire un chenal d'entrée vers la lagune. De nombreux ports installés dans des baies ou des lagunes connaissent l'ensablement ou l'envasement de leur chenal d'entrée les jetées, ce qui nécessite un dragage permanent. Dans certains cas, l'ensablement naturel du chenal d'entrée au port a conduit à l'abandon pur et simple du site.

Dans les baies ouvertes ou dans les baies aux vents dominants et aux orages, il s'agit de protéger l'entrée du plan d'eau par une seule digue. Le port de Los Angeles est aménagé ainsi, avec une seule digue qui s'élance dans l'océan à partir du rivage afin de protéger l'entrée du port intérieur.<sup>12</sup>

### **Ports artificiels:**

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

---

<sup>12</sup> - Opcite, Encyclopédie Microsoft,

### 3. Missions d'un port:

les missions d'un port se distinguent en finalités (vocation) et en objectifs (buts) d'un port.

#### • Finalités:

Le port a pour mission d'accueillir le navire et lui offrir un abri à l'intérieur duquel il pourra mener à bien ses opérations commerciales ou techniques:

En assurant le transit des marchandises dans les meilleures conditions de coût, de qualité, de délais et de sécurité:

En offrant de réelles facilités par la mise à disposition des moyens performants de transit, de traitement des navires et de stockage des marchandises.

S'il est admis que le port est avant tout un point de passage où les marchandises sont transférées entre le navire de mer et les différents moyens de transport terrestre, il est donc à titre :

Un maillon assurant la continuité de la chaîne de transport maritime et, par conséquent, un facteur stimulant dans le développement de réseau routier et du rail.<sup>13</sup>

Un lieu offrant les meilleures prestations de service pour le transit des marchandises destinées à l'importation et à l'exportation et partant un facteur dynamisant propre à encourager les échanges commerciaux.

---

<sup>13</sup> - Source: Documents de gestion de l'E.P.MOSTAGANEM.

Un pôle d'attraction pour l'implantation d'unités industrielles liées à l'activité portuaire bénéficiant de la sorte des coûts qui auraient été induits par une phase supplémentaire de manutention, de transport et de stockage.

Il existe de nombreux systèmes d'organisation des ports (ports «étatiques, ports Privés, systèmes hybrides conciliant l'ensemble des intérêts en présence).

Qu'ils s'agissent cependant de port à gestion centralisée ou décentralisée par rapport à l'Etat, les activités en leur sein s'exercent dans le cadre de missions de service public, en l'espèce assurer le transit des marchandises dans les meilleures conditions.

Le port joue un rôle multiple dans le développement économique, du moins en ce qui concerne :

Le développement par le commerce extérieur qui tire des avantages substantiels de l'outil portuaire car bénéficiant de prestations de qualité et à moindre coût dont l'impact sur le prix de revient de la marchandise n'est pas à négliger.

Le développement par l'industrie de transformation qui profite sur place de la valeur ajoutée à la matière.

Il conviendrait de citer aussi au passage le développement local entraîné par le port Par la création de nombreux emplois de l'industrie et du négoce liés à l'activité portuaire: prestataires de services (courtiers consignataires, transitaires, assurances maritimes etc.) constructions et réparations navales, avitaillement ...

Pour jouer pleinement son rôle le port se doit donc d'offrir des installations portuaires et des systèmes d'exploitation répondant à l'intérêt

national moyennant un cout aussi bas que possible pour le port et ses usagers( chargeurs, armateurs)<sup>14</sup>.

• **Objectifs:**

D'une manière générale les objectifs d'un port se résument à:

La gestion et l'exploitation du domaine public portuaire.

- Il exploitation de l'outillage et des installations spécialisées portuaire.

L'entretien, l'aménagement, le renouvellement de la superstructure portuaire, la modernisation et l'extension de l'infrastructure portuaire.

La police, sécurité et conservation du patrimoine portuaire dans les limites du domaine public portuaire.

La police de la navigation dans les limites maritimes et portuaires. L'exécution des opérations d'acconage et manutention des marchandises. L'exercice des opérations de remorquage, pilotage, amarrage et autres. Le gardiennage et la sécurité des marchandises durant leur séjour. L'avitaillement des navires.

L'exécution des opérations d'assainissement et d'enlèvement des détritrus.<sup>15</sup>

**4. Caractère public des ports:**

- Notion de caractère public:

Les caractéristique des ports ont influé sur leurs régimes de gestion et ont entraîné, de la part de l'Etat ou des autorités locales, un contrôle et une

---

<sup>14</sup> - Revue le phare n°01, Avril 1999, le Port et son rôle dans l'économie, présenté par Kamel CHEROUATI, page14

<sup>15</sup> - Op cite, Documents de gestion de l'E.P. Mostaganem

gestion publique. Le port est deux fois public: en tant que bien à caractère collectif et en tant qu'espace accessible au public, affecté à l'usage de tous. Parce qu'ils ont une valeur économique et certaines caractéristiques économiques, les ports sont considérés d'intérêt public ou constituent un service public.

- **Notion de service public:**

Le service public est une activité qui doit être réglée et contrôlée par les pouvoirs publics parce qu'elle est indispensable à la vie sociale. Est donc activité de service public toute activité suffisamment essentielle à la collectivité pour être considérée comme un service public par l'autorité publique soumise de ce fait à un régime juridique et exercée directement par l'administration (en régie) ou sous contrôle (concession, autorisation, permission).<sup>16</sup>

## **II) Approche organisationnelle des ports:**

### **1. Les différents types d'organisation portuaire:**

Les organisations portuaires peuvent varier énormément d'un pays à l'autre, et parfois même très largement à l'intérieur d'un même pays.

Pour simplifier, on peut regrouper les différentes organisations en quatre catégories principales en examinant successivement les principales caractéristique de ces quatre types d'organisation

- Les ports autonomes.
- Les ports relevant de l'autorité de l'Etat.

---

<sup>16</sup> - Opcite, Droit économie et finances portuaires, JEAN GROSDIDIER DE MATONS, page5.



- Les ports municipaux.
- Les ports privés.

### **A- Les ports autonomes:**

Ce sont notamment les ports les plus importants de France, L'Italie, d'Irlande et du Danemark en ce qui concerne les ports européens. En France, un premier régime d'autonomie a été créé en 1920. Il a été modifié en 1965 et est obligatoire pour les six grands ports.

Le port autonome est l'autorité chargée de la mise en valeur d'un site portuaire dans le cadre de la politique générale établie par le gouvernement.

Le port autonome a la charge d'une circonscription dans laquelle il doit explorer les installations portuaires, réaliser les travaux d'entretien et d'amélioration, éventuellement créer des zones industrielles.

Le port autonome est un établissement public de l'Etat dans la tutelle est exercée au niveau ministériel.

Il a à la fois le caractère d'établissement public administratif du fait de ses attributions de puissance publique et le caractère d'établissement public industriel et commercial pour tout ce qui concerne sa gestion.

Le port autonome assure la construction et l'exploitation des chenaux d'accès et digues extérieures, des quais et appontements, des hangars et des tette-pleins mais le pilotage, le remorquage et la manutention sont assurés par des entreprises privées dont les tarifs sont contrôlés.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> - Manuel de gestion portuaire, CNUCED1980, les différents types d'organisation portuaire présentée par Dominique velu, page 115

**B- Le port relevant de l'autorité de l'Etat.**

Ce sont, notamment, en Europe, tous les ports de mer, non autonomes, de France d'Italie et les ports nationalisés de grande Bretagne. Ils sont soit dépendants directement des autorités centrales compétentes, soit soumis à la tutelle des pouvoirs centraux.

**c- Les ports municipaux.**

Ces ports relèvent directement de l'autorité d'une commune (ou d'une autre Collectivité locale). On rencontre ce type de ports en Europe, principalement en Belgique, au Danemark, en Allemagne (Hambourg et Brème sont les villes-états au sein de la république fédérale d'Allemagne), au Pays-Bas et en grande Bretagne.

En Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne les ports sont administrés par la commune sans statut juridique propre. Par contre, aux Pays-Bas, l'administration des ports de Rotterdam et Amsterdam est confiée à un organisme spécialisé mais entièrement subordonné à la municipalité.

Les dépenses d'investissement sont partagées selon les règles variables entre l'Etat et l'administration portuaire. Généralement, l'Etat réalise et entretient les grands chenaux maritimes. Quand le port n'est pas individualisé dans le budget communal il est, en général, très difficile de faire le rapprochement entre les dépenses et recettes entraînées par le port.<sup>18</sup>

**D-Les ports privés.**

Ceux qui offrent des installations banalisées avec toute la gamme de prestation pour les marchandises sont très peu nombreux en Europe

---

<sup>18</sup> - Op.cite, les différents types d'organisation portuaire présentée par Dominique Velut, page 115 à 117.

(Liverpool, Manchester et Felixstowe, en Grande-Bretagne). Il existe par contre, plus fréquemment, des installations spécialisées pour certaines catégories de marchandises (pétrole, vrac, conteneurs) sous le régime privé à l'intérieur d'une zone portuaire publique.

Ces installations spécialisées sont alors très souvent intégrées dans une entreprise industrielle voisine qui les utilise à son profit exclusif

## **2. La finalité des organisations portuaires:**

Traditionnellement, au-delà de la mission générale d'autorité portuaire commune à toutes les formes d'organisation, trois principaux métiers ou types de métiers intéressent le port :

**Un métier foncier, le port propriétaire**, qui gère les espaces qui lui sont confiés ou remis en gestion soit par l'Etat, soit par les municipalités et qui les loue ou beaucoup plus rarement les cède. Ce métier foncier a été d'autant plus important que la fonction d'accueil des trafics industriels (vrais liquides ou solides liés aux approvisionnements logistiques ou aux expéditions des industries correspondantes) a été dominante.

**Un métier d'investisseur, celui du port outil**, qui finance et entretient diverses infrastructures (chenaux, quais, digues, réseaux terrestres), ou des superstructures (terre-pleins, hangars, outillages). L'entretien et la réalisation des accès relève traditionnellement de la puissance publique de même que celui des réseaux terrestres, tandis que des infrastructures dédiées ou les superstructures vont plutôt entreprises privées.

**Un métier d'exploitant ou d'opérateurs**, c'est-à-dire de prestataire de service qui peut recouvrir tout ou partie des services aux navires (pilotage, remorquage, lamanage, avitaillement, réparation navale) ou aux marchandises (transbordement, entreposage et stockage, magasinage) c'est autour de cette

dernière fonction que les enjeux économiques liés à la conteneurisation sont les plus forts et que se manifestent le plus fortement les tendances à accueillir des opérateurs privés."

En effet, du point de vue de la marchandise, le port peut être amené à accompagner ou à se substituer aux opérateurs privés dans deux cas: pour les activités logistiques (plateformes de distribution) car celles-ci stabilisent les trafics portuaires et engendrent une forte valeur ajoutée locale, pour la desserte ferroviaire ou fluviale, outil de massification, indispensable à la compétitivité: du port.

La réalité de l'organisation des ports ne s'apparente pas toujours clairement à l'un ou l'autre de ces modèles de port: les ports anglais étant réputés du port propriétaire, les ports français du port outil et certains ports comme Singapour ou les ports allemands du port opérateur. Bien souvent, les trois fonctions sont assez fortement imbriquées, mais l'échelle reste valable pour graduer le degré de libéralisme ou d'interventionnisme de l'organisation portuaire.<sup>19</sup>

Bien que plongés de longue date dans la concurrence internationale et repus aux pratiques du commerce international, bien des ports ont du évolué soit vers une privatisation de leur domaine foncier, soit vers une externalisation de leur métier d'exploitant. Tout dépend en effet de la capacité d'adaptation compétitive des organisations portuaires dans un contexte de concurrence exacerbé à la fois par la facilité extrême avec laquelle les changeurs peuvent monter des logistiques alternatives et par la compétition des armements sur les marchés transocéaniques.

---

<sup>19</sup> - MICHEL BAUX, l'organisation des ports le monde, Cours de formation IPER-LE HAVRE, septembre 2000.

**3. La forme juridique de l'organisation portuaire:**

Il est utile de parcourir rapidement les diverses formes d'organisation juridique des ports et de situer un certain nombre d'exemples d'organisation à savoir:

- Société privée.
- Société d'économie mixte.
- Entreprise publique. Etablissement public.
- Régie municipale ou régionale.
- Office national portuaire.<sup>20</sup>

**Société privée:**

Le cas d'un port purement privé, c'est-à-dire, le cas de figure où l'ensemble des fonctions portuaires sont transféré au secteur privé est assez théorique.

En revanche, si l'on exclut la fonction d'autorité portuaire qui relève de la puissance publique et si on limite la, propriété du terminal aux seules superstructures (terre-pleins, outils), on peut considérer que les opérations de privatisation des ports ont essentiellement eu pour objet de privatiser la fonction d'opérateur portuaire, voire de port outil ainsi que la mission de port propriétaire dans le cas de privatisation de terrains portuaires (au demeurant plutôt rares).

En Grande-Bretagne, Felixstowe qui s'est formidablement développé a dû attendre trois ans au début des années 1980 pour être autorisé par le parlement

---

<sup>20</sup> - Opcite, l'organisation des ports dans le monde, MICHEL BAUX,

à étendre sa circonscription afin de réaliser le terminale de Trinity, ce qui même un port purement privé compose avec un control public.

**Société d'économie mixte:**

La société d'économie mixte est une société anonyme de droit privé dans la majorité du capital est détenue par des personnes publiques. En général ces formes d'organisation sont privilégiées comme filiales du port, mais il y a quelques exemples ou la totalité du port est gérée selon ces modalités.

Le port de Gênes a considérablement évolué au cours des quinze dernières années.

Crée en 1903 comme port autonome, le port avait évolué très défavorablement entre 1960 et le début des années 80 à cause des revendications excessives des compagnies portuaires qui ont regroupé jusqu'à 10.000 dockers. L'activité du port a été peu à peu fractionnée à partir de 1984 en société d'économie mixte couvrant initialement la manutention des marchandises conventionnelles, les conteneurs et la lutte contre la pollution, ces sociétés fonctionnant avec du personnel du port. Pour éviter ce monopole d'intervention, deux expérimentations ponctuelles ont été menées sur les terminaux fruitiers et charbonniers pour autoriser du détachement de personnel du port au sein de ces entreprises, et l'embauche de personnel propre"

En 1991, le terminal de VOLTRI a été concédé à société Voltri Terminal Europe (VTE) puis rétrocédé à la filiale SINPORET de fiat. Bien d'autres activités ont ensuite été concédées. En l'occurrence, les sociétés d'économie mixte créée en 1984 mit constitué une étape vers une évolution plus profonde de la forme de gestion du port, tendant à exématiser toutes les missions de

services portuaire et à recentrer le port sur son rôle d'autorité portuaire et de planificateur des développements de la place portuaire.

La forme de filiale d'un organisme portuaire a été fréquemment utilisée pour des activités de diversification connexes à leur activité de base.

Le terminal céréalier de Rouen est concessionnaire du port autonome et regroupé: la chambre de commerce et d'industrie, la chambre d'agriculture, le port autonome de Rouen ainsi que les entreprises privées. Un montage analogue de filiale portuaire est envisagé au havre pour le traitement des déchets industriels.

C'est aussi le cas Afrique: au Zaïre avec le terminal à conteneurs de Matadi, société par action filiale du port, de l'office national des transports et d'un armement étranger qui fournit l'encadrement. Au Gabon, le terminal à minerai de manganèse est utilisé par la compagnie minière de l'Ogoué (COMILOG) qui s'est associée à des actionnaires locaux et au port pour construire et exploiter le terminal.<sup>21</sup>

En Asie, le schéma peut être identique : à Shanghai port authority et le hongkongais Hutchison whampoa Ltd ont constitué un joint venture 50-50 à partir de deux de leurs filiales créées à cet effet. L'Extrême-Orient semble ainsi favorable à ces formes d'économie mixte et n'hésite pas à investir dans divers ports européens.

### **Entreprise publique ou établissement public:**

Le choix entre ces deux formes juridiques n'est pas aussi anodin qu'il peut y paraître à première vue. En effet, l'entreprise publique est une société de droit commercial disposant d'un capital par actions, et ses résultats servent

---

<sup>21</sup> - Opclte, l'organisation des ports dans le monde, MICHEL BAUX,

pour partie à rémunérer ce capital. A vrai dire quand l'Etat en est le seul actionnaire, la différence avec l'établissement public est assez ténue.

L'établissement public est quand à lui une personne morale de droit public, exerçant des ' missions statutaires de service public ou d'intérêt public, dont le fonctionnement est codifié et dont l'autonomie financière reste étroitement encadrée. Le financement par l'Etat d'investissement de long terme y a une règle générale, l'entreprise publique étant mieux à même de dégager des ressources propres de financement.

En période de raréfaction des ressources financières publiques, on peut penser que la tendance à remplacer les établissements publics par des entreprises publiques, ou à faire exercer par des filiales de droit privé de l'établissement public; 'des missions commerciales s'accroît.

La gestion des ports par des sociétés publiques a été privilégiée par beaucoup de pays de régime socialiste. L'Algérie est ainsi passée avec la loi de 1988 du concept d'office national portuaire avec des établissements publics à celui d'entreprise publique par exemple à Alger, Mostaganem et Annaba. Ces entreprises traitent de la manutention et du stockage des marchandises.

**Régie municipale:**

En droit, la régie concerne des organismes non constitués en personne morale distincte de celle qui leur confie la régie et sans autonomie financière. Le mode de gestion correspond à nombre de ports municipaux européens: Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Hambourg et Brême. Le modèle hanséatique d'une ville forte, relativement indépendante et ouverte à des traditions commerciales correspond bien à ce schéma.

D'une façon ou d'une autre, l'évolution des régies tend à une plus grande autonomie vis-à-vis de la ville. Progressivement, le budget a été



séparé, comme un budget annexe en comptabilité publique française. A Anvers par exemple, la régie est devenue depuis début 1997, une entreprise portuaire autonome, c'est-à-dire une société anonyme autonome dont la ville d'Anvers est le seul actionnaire.

**Office national:**

Beaucoup de pays ont opté pour une forme de holding national assurant une coordination des investissements portuaires au niveau national. C'est le cas notamment de l'Espagne avec Puertos de Estados. Pour quelques pays, la banque mondiale a encouragé, au cours des années 1950 et 1960, des offices portuaires nationaux: c'est le cas au Yémen, en Tunisie, au Brésil et au Pérou.

La Tunisie s'est avérée un des rares exemples réussis d'office national. Ces organes nationaux sont à la fois la proie des lobbies proches du pouvoir central et des pressions syndicales.

En Amérique latine, tant au Brésil qu'en Colombie ou au Chili, des offices nationaux ont été remplacés par des sociétés portuaires locales.

Au Canada, le conseil national des ports créé en 1936 a cédé la place, en 1982 à un système plus décentralisé : les ports les plus importants ont été autonomisés sous formes de sociétés contrôlées par la société canadienne des ports, tandis que les ports de moindre importance restaient administrés par les commissions locales."

**4. La typologie des ports algériens:**

Depuis ces trois dernières décennies, les ports ont dû s'adapter à de véritables mutations qui ont revêtu trois aspects: l'augmentation de la taille des navires, l'apparition de l'unitisation des charges, et la spécialisation. En

regard dans l'état actuel des infrastructures des ports algériens, il paraît évident de les classer dans la catégorie des ports traditionnels.<sup>22</sup>

Quant au critère lié au trafic, il met en évidence une spécialisation par port. Néanmoins, un tel classement ne reflète pas exactement l'activité économique de chaque port car la valeur ajoutée à la marchandise au cours de son passage dans le port, varie en fonction de la nature de la marchandise et des opérations qui lui sont afférentes. La valeur ajoutée pour la manutention d'une tonne de pétrole est beaucoup plus faible que celle relative à une tonne de marchandise diverse.

**En utilisant ce critère, la typologie des ports algériens se présente comme suit:**

- Huit ports à prédominance de trafic de marchandise général, il s'agit: Alger, Dellys, Mostaganem, Annaba, Mostaganem, Djendjen, Ténès et Ghazaouet.
- Trois ports mixtes: Bejaia, Arzew et Skikda (ancien port).
- Deux ports spécialisés dans les hydrocarbures : Bethioua et Skikda (nouveau port).

---

<sup>22</sup> - Opcite, l'organisation des ports dans le monde, MICHEL BAUX

**SECTION II: EVOLUTIO DU SYSTEME PORTUAIRE EN ALGERIE****1. LE PREMIER PORT DU BASSIN MEDITERRANEEN CERTIFIE****PAR ISO « Beiaia » :****a. PRESANTATION:**

Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique.

Aujourd'hui, il est classé 2<sup>ème</sup> port d'Algérie en marchandises générales et 3<sup>ème</sup> port pétrolier. Il est également le 1<sup>er</sup> port du bassin méditerranéen certifié ISO 9001.2000 pour l'ensemble de ses prestations, et à avoir ainsi installé un système de management de la qualité. Cela constitue une étape dans le processus d'amélioration continue de ses prestations au grand bénéfice de ses clients. L'Entreprise Portuaire a connu d'autres succès depuis, elle est notamment certifiée à la Norme ISO 14001 :2004 et au référentiel OHSAS 18001 :2007, respectivement pour l'environnement et l'hygiène et sécurité au travail.

**b. SITUATION GEOGRAPHIQUE:**

Le port de Bejaia, est délimité par:

- Au nord par la route nationale N°9.
- Au sud par les jetées de fermeture et du large sur une largeur de 2 750m.
- A l'est par la jetée Est.
- A l'ouest par la zone industrielle de Bejaia.

- **Mouillage**

Connue pour être l'une des meilleures de la côte algérienne, la rade de Bejaia offre d'excellentes potentialités en matière de protection et des fonds propices à un bon mouillage, avec des profondeurs allant de 10m à plus de 20m. Abrisée de tous les vents sauf du nord est à l'est, la rade est limitée par une ligne imaginaire s'étendant du Cap Carbon au Cap Aokas. Pour les pétroliers la zone de mouillage est située à l'est du Chemin d'accès.

- **Accès au Port**

- La passe principale d'accès est large de 320m et draguée de 10 à 13.5m. Elle est formée par les deux musoirs du jet.
- La passe Abdelkader, large de 110m et draguée à 12m
- La passe de la Casbah, située entre le vieux port et l'arrière port, sa largeur est de 125m et draguée à 12m

- **Bassins du Port**

Le Port de Bejaia est constitué de trois bassins:

- Bassins de l'avant Port: Sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10m et 13.5m. L'avant Port est destiné à traiter les navires pétroliers.
- Bassins du vieux Port: Sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 8 m.
- Bassins de l'arrière Port: Sa superficie est de 55 hectares et les tirants d'eau varient entre 10m et 12m.

**a. MISSTION ET ACTIVITES DE L'EPB :****• Ses Missions**

La gestion, l'exploitation et le développement du domaine portuaire sont les charges essentielles de la gestion de l'EPB, c' est dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays. Elle se doit d'assumer la police et la sécurité au sein du pays.

Elle est chargée des travaux d'entretien, d'aménagement, de renouvellement et de création d'infrastructures.

L'EPB assure également des prestations à caractère commercial, à savoir le remorquage, la manutention et l'acconage.

**• Ses Activités**

Les principales activités de l'entreprise sont:

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations d'acconage et de manutention portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage.
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire

### **b. LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS :**

#### **• Les infrastructures portuaires**

- Trois postes spécialisés peuvent recevoir des pétroliers allant jusqu'à 260m LHT avec un tirant d'eau maximum de 12,8 m.
- 19 postes à quai d'un tirant d'eau maximum 11,50 pour les navires transporteurs de marchandises divers, d'essences de vrac liquides ou solides, de colis de conteneurs de passages, véhicules ou animaux vivant.
- Port de pêche abritant des chalutiers et des petits métiers.

Mini port de plaisance. :

- Dock flottant pour la réparation navale d'une capacité de 15000 tonnes.

#### **• Les principaux équipements**

- Des grues mobiles sur roues de 40 à 90 tonnes de capacité.
- Des grues de quais de 15 à 80 tonnes de capacité.
- Des pelles mécaniques utilisables dans les cales des céréaliers.
- Deux ponts-bascules pour camions et wagons, d'une capacité de 60 à 100 tonnes. Des bennes preneuses.
- Des chariots élévateurs à 2,5 à 28 tonnes de capacité de levage.
- Quatre steaker de 36 à 45 tonnes pour le traitement des conteneurs.
- Quatre tracteurs RoRo et remorques.
- Equipement de lutte anti-pollution (barrage anti-pollution d'une largeur de 900m, dispersant marin, laboratoire spécialisé ..... etc.).

- Pompes à grains (250 tonnes/heure).

**c. LES CONCURRENTS:**

En l'absence d'une concurrence interne, à partir du moment où le port de Bejaia détient le monopole de ses activités, les principaux concurrents du port sont les autres ports algériens:

- **Le port d'Alger**

C'est actuellement le premier port d'Algérie en matière de traitement des marchandises générales avec une part de marché de 27%. Dans le traitement des conteneurs, plus de 70% de ce trafic transitent actuellement par le port d'Alger, qui est le seul port principal en eau profonde desservant la région Centre, celui ci connaît donc une sérieuse pénurie de capacité de traitement de conteneurs et d'espace de stockage.

Les limitations importantes de l'espace et des quais pour les opérations de conteneurs aggravent les niveaux élevés de congestion des autres types de marchandises, c'est pour cette raison que le ministère des Transports a pris la décision d'affecter une partie du trafic non conteneurisés vers les autres ports algériens (décision applicable à partir du 01 er octobre 2009). Une grande partie de ce trafic notamment le bois, le fer et les produits alimentaires ont été réaffectés au port de Bejaia,

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

- **Le Port de DJEN-DJEN**

La gestion du terminal à conteneurs de Djendjen sera confiée à compter de 2009 à un opérateur étranger « Dubaï Ports World (DPW) » qui fera du port de Djendjen un port de transbordement. (DP World, quatrième opérateur mondial de terminaux pour containers, gère 42 terminaux et 13 projets en développement dans 27 pays. En 2006, le groupe a réalisé un bénéfice de 191,78 millions de dollars sur un chiffre d'affaires de 3,49 milliards ).Mais des audits réalisés récemment par des entreprises spécialisées auraient montré que l'exploitation du port de Djendjen était très compliquée. Ce port présenterait notamment des défauts importants en matière de sécurité. Ajouter à cela l'inexistence de couloirs routiers à même de canaliser le trafic dont la dynamisation du port a cruellement besoin.

- **Le port de Skikda :**

Le port de Skikda est principalement un port de marchandises diverses. Il traite principalement les produits sidérurgiques (21% de part de marché) ainsi que le divers (machines, & pièces). Le vieux port, est d'ailleurs devenu un centre de réception et de transfert de cargaisons de projet pour l'exploration et la production pétrolière dans le Sud (tubes, machineries, ... ).

La principale contrainte du port de Skikda est le faible tirant d'eau (6.00 m) des quais de marchandises divers existants. Il y a un tirant d'eau suffisant à l'entrée du port, mais approfondir à l'intérieur des bassins est compliqué par le type de construction des quais réalisée avec des murs gravitaires qui ne s'adapte pas facilement à l'amélioration du tirant d'eau.

Les possibilités de fournir des installations modernes pour satisfaire la demande croissante du trafic de conteneurs et de marchandises diverses sont réduites ou inexistantes dans les limites du port actuel.



Les nouveaux projets du port de Skikda concernent principalement la création d'une plate-forme logistique, en partenariat avec un opérateur très probablement étranger.

En matière d'équipements, le port dispose de 06 grues de gros tonnage (de 60 à 350 T), et un parc engins assez étoffé par rapport au niveau de trafic qu'il traite.

- **Le port d'Annaba:**

Le port d'Annaba est le port le plus à l'Est, C'est principalement un centre d'exportation et d'importation de vracs (Minerais, charbon, phosphates ... ). Cependant, il joue également un rôle régional secondaire dans l'importation des marchandises diverses, des conteneurs, des produits agricoles et des véhicules.

Les projets de développement pour le Port comportent principalement l'expansion du parc à conteneurs. L'agrandissement et l'augmentation du tirant d'eau des quais pour les conteneurs est compliquée par la configuration du Bassin et le type de construction des structures de quai avec des murs gravitaires.

La capacité estimée du parc à conteneurs agrandi et des quais existants est de l'ordre de 15.000 EVP par an, en grande partie du fait des limitations de tirant d'eau et de longueur de quai.

## **2. Le système portuaire en Algérie:**

L'intitulé,<sup>23</sup> l'activité portuaire englobe toutes les activités qui sont liées à la réception des navires: leur chargement, le stockage des marchandises, les

---

<sup>23</sup> - MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra, "activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives, OPU 2004.

moyens de transport terrestre pour l'évacuation des marchandises. Néanmoins dans notre cas, la réparation navale qui est liée à la fonction portuaire qui est considérée comme une base méthodologique de toute approche sur les ports maritimes', ce triptyque compose de trois volets: l'arrière-pays, le port et l'avant-pays. Il englobe tous les facteurs de causalité qui modèlent les trafics.

L'interrelation entre ces trois composantes permet de définir l'équation des coûts de circulation dont l'intérêt est d'aboutir à la chaîne la moins coûteuse.

Cependant, cette méthodologie n'est pas responsable pour les ports algériens qui sont des ports moyens.<sup>24</sup>

**Les critères de détermination des ports moyens sont de trois ordres:**

Quantitatif (volume du trafic), qualitatif (nature du trafic, richesse créée par le port) et spatial rayonnement du port à travers son arrière-pays et son avant pays).

En ce qui concerne l'Algérie, le critère qualitatif, montre que le trio Alger, Mostaganem, Annaba, appartient à la catégorie des ports moyens, ayant un rôle régional. Pour les ports pétroliers Arzew, Skikda, Bejaia le rôle est international mais les marchandises n'ont pas la même valeur et ne créent pas la même richesse dans l'économie portuaire et le caractère polyfonctionnel est un argument portuaire.

La notion du triptyque portuaire reste valable mais les notions d'avant et d'arrière pays ne doivent pas être interprétées comme pour les grands ports.

Les capacités d'intervention des ports moyens sur les avant-pays est faible, ils attirent des lignes régulières strictement adaptées aux besoins régionaux le poids économique dans l'arrière-pays n'est pas aussi dense que celui des

---

<sup>24</sup> - VIGARIE, A; les pays en développement et la mer. Cahier de sociologie économique, le havre, 1979.

grands ports donc les arrière-pays suggère plus un schéma en grappe structuré sur les réseaux de transport terrestre qu'une aire fonctionnelle.

Pour les ports algériens, la transcription spatiale confirme qu'ils sont des ports moyens : un réseau maritime lâche, la présence d'un nombre restreint d'armements en arrière-pays en grappe. Néanmoins, le cas algérien présente des spécificités vis-à-vis de ces concepts. L'Algérie est un 'pays socialiste, le caractère centralisateur politique et économique a la forte répercussion sur le transport. Les conditions de monopole et de contrôle renforcées par la bureaucratie ont eu pour conséquence que le port d'Alger, ou siège les sociétés nationales (les principaux chargeurs), rythme la vie du pays. Donc dans ce cas, les grappes ne sont pas liées uniquement au réseau du transport mais aussi à d'autres facteurs dont le monopole de l'état sur le commerce extérieur. Il ne s'agit pas non plus d'une fuite de trafic puisque les opérations d'importation et d'exportation sans planifiées par les pouvoirs public et c'est le port national notamment Alger qu'est choisit.

Par ailleurs dans notre cas, les ports évaluent dans un contexte différent de celui des ports d'un pays à économie libérale: les ports algériens sont complémentaires entre eux au lieu d'être concurrentielles.

Par conséquent, l'équation des coûts de circulation ne peut aider ni le chargeur pour le choix du port, ni le gestionnaire pour qu'il puisse améliorer sa politique commerciale. Alors que dans les pays libéraux, L'équation des coûts de circulation conditionne les politiques portuaires, des surcroîts, il y a une inadéquation entre les trois composants du triptyque. L'équipement des ports et celui de l'arrière-pays ne sont pas capables de saisir les opportunités offertes par les' flottes de l'horizon marin, c'est ce qui explique' le dysfonctionnement de la chaîne de transport en Algérie

Par conséquent, il n'existe pas des conditions objectives offrant aux ports algériens une possibilité de choix pour la détermination de leurs impulsions océaniques et continentales. Le monopole de l'état sur le commerce extérieur, l'ossature de réseau du transport terrestre constituent des limites. Cependant, celle-ci n'exclut la recherche des moindres coûts. Corollaire d'une optimisation des services portuaire. Il s'agira donc de rechercher des limites au-delà desquelles, le port ne peut prétendre vendre ses services à des coûts raisonnables, à l'instar des autres pays en développement, la structure du trafic révèle que les ports sont régis bien plus par des influences continentales qu'océaniques.

L'approche méthodologique adoptée à ses limites. Il apparaît que l'application de ces concepts méthodologique ne peut trouver son origine que pour les ports des pays développés qui sont capable d'adapter une politique de conquête de marché et ceci dans le cadre d'une concurrence inter portuaire.

### **3. L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie:**

En Algérie, l'analyse de la législation et de la réglementation des ports autonomes et plus précisément à la parution des décrets:

- N°63-442 du 5 novembre 1963 définissant le régime spécial des ports autonomes;
- N°63-443 du 9 novembre 1963 portant l'application du décret définissant les régimes spéciaux des ports autonomes. Pour mieux illustrer l'organisation des ports en Algérie, nous avons remarqué que cette organisation est passée par cinq phases :

#### **3. 1. La première phase:**

Elle se caractérise principalement par une séparation nette des fonctions d'investissements infra structurels des missions proprement commerciales.

Au niveau des ports, deux intervenants sont présents:

- le ministère des travaux publics pour la première mission.
- La chambre de commerce concessionnaire et ses adhérents pour les missions de gestion et de l'exploitation.

La distinction en termes d'intervention et d'attribution est commandée par le souci premier de ne confère à l'état et ses démembrements que les actions et en outre, ce souci s'explique par le fait que la durée de vie des infrastructures est telle qu'économiquement son amortissement ne peut revenir à un seule génération.

### **3.2. La deuxième phase**

Elle approfondit l'approche dans plusieurs directions par le nom amalgame des grands ports et de ceux d'eux qui sont de dimensions marginales.

Ainsi, on trouve dans la première catégorie et dans le prolongement des décrets N063-442 et ~63-444 de novembre 1963, les ports autonomes d'Alger (décret N°63-44 du 09 novembre 1963 portant modification du décret N062-268 du 12 mars 1962 instituant le régime d'autonomie), d'Mostaganem, d'Arzew (décret N063-445 du 09 novembre 1963), enfin le port autonome d'Annaba. La deuxième catégorie quant à elle est constituée par les autres ports relevant de la chambre de commerce et du ministère des travaux publics. Elle confère aux port autonomes le statut d'établissement public performant par la même les relations hiérarchiques propres aux institutions déconcentrées en rapport du tutelle l'administration centrale en outre, sur toutes les délibérations du conseil d'administration.

**3.3. na troisième phase:**

C'est l'ère de l'ordonnance ~ 71-29 du 13 mai 1971' avec l'avènement de l'office nationale des ports (ONP) et de l'ordonnance N° 75-40 du 17 juin 1975 portant sur l'organisation des séjours de marchandises dans des ports dont les textes d'applications n'ont jamais connu le jour.

La principale motivation apportée par ces textes à coté de l'ONP réside dans le fait que le nouvel établissement à caractère administratif.

Durant cette phase est crée la société Nationale des Manutentions (SONAMA).

Quant au remorquage, il devient une structure rattachée à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN). Rappelons que jusqu'en 1971, la manutention était rattachée à la Compagnie Algérienne de Navigation.

**3.4. La quatrième phase:**

Cette phase s'inscrit dans le cadre de la politique de restriction des entreprises et obéit scrupuleusement aux objectifs qui l'ont régi. Cette phase se caractérise par le slogan «mettre un terme a la rupture de la chaîne de transport» ; par là même la notion de responsabilité.

Cette phase a durée de 1982 à 1989 et a été couverte notamment par les décrets 82-283 14 Avril 1982 portant création des entreprises portuaires d'Annaba, Skikda, Bejaia, Alger, Oran, Arzew, Mostaganem, Ghazaouet.

**3.5. La cinquième phase:**

Cette étape est marquée par la mise en œuvre effective des lois sur l'autonomie spécialement :

La loi 88-01 du 12 janvier 1988 portant loi d'orientation des entreprises publiques économiques (EPE) ;

La loi 88-02 du 12 janvier 1988 relatives aux fonds de participation; Le titre LEP AL est transformé en société par action SPA.

#### **4. Les réformes en cours.**<sup>25</sup>

Des reformes ont été apportées au secteur des transports avec la loi 98-05 portant nouveau code maritime et visant principalement à:

- L'amélioration des performances en modernisant l'organisation, les méthodes et les technologies dans les opérations portuaires,
- L'adaptation rapide de l'offre de services portuaires aux besoins de l'économie sur le plan de la qualité et de compétitivité, afin de réduire les coûts directs et indirects de transport.
- L'utilisation optimale du complexe portuaire existant et son développement harmonieux.
- La réduction des charges supportées par l'Etat dans ce secteur en facilitant la participation des usages au financement des opérations de développements.
- L'atténuation de la vulnérabilité des approvisionnements du pays.

#### **4.1. Le cadre juridique:**

L'encadrement juridique sur lequel s'appuie la réforme de secteur portuaire est le nouveau dispositif législatif constitué par la loi 98\_05<sup>26</sup> portant code maritime lequel tout en définissant les ports, détermine les

---

<sup>25</sup> - Conférence de Tunis, REG-MED:09.11/10/2002

<sup>26</sup> - Journal officiel de la république algérienne n047, loi n098-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n076-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

principales fonctions inhérentes à l'activité portuaire, précise leurs attributions et domaines d'intervention, particulièrement la séparation des missions de service public des activités commerciales exercées jusqu'à présent par une seule: et même entité au niveau de chaque port (l'entreprise portuaire).

Ainsi, les missions de service public liées à la gestion, la préservation du domaine, au développement, à la coordination, à la police et la sécurité de la navigation maritime et des ouvrages portuaires, sont d'évolués à de nouvelles entités dénommées «autorités portuaires ».

La réforme comprend:

. La démonopolisation des activités portuaires commerciales' et notamment de la manutention, de l'accolage et du remorquage qui ne seront plus du ressort d'un seul opérateur public, mais ouvertes, sur la basd d'un cahier de charges, à l'ensemble des opérateurs qui évolueront ainsi dans un marché concurrentiel.

. Une classification des obligations de l'état et de l'autorité portuaire en matière de financement des investissements d'entretien, de développement et de renouvellement des infrastructures, ouvrages et superstructures portuaires .

. Une définition du rôle et de l'étendu de la fonction de la « police et sécurité» dévolue à l'autorité portuaire à travers une détermination des règles générale relatives à la protection.

Et préservation des ouvrages et installations du domaine portuaire et des modalités de répression des infrastructures à ces règles.

C'est à ce titre que sont intervenus les décrets n0199-200/201/202 promulgués le 18 août 1999 et portant respectivement statut et création de trois autorités portuaires régionales Est, Ouest et Centre et dont la mise en place constitue une des priorités assignées à ce secteur.



#### 4.2. Statuts et missions des autorités portuaires:

Suivant les dispositions de la loi sus citée (loi 98-05)<sup>27</sup> et notamment son article 89], les nouvelles autorités portuaires assurent toutes les missions de service public liée à l'entretien, au développement, à la gestion, la préservation et la conservation du domaine public qui leur est affecté et sur lequel elles disposent d'un droit exclusif de jouissance, ainsi que l'exercice des services de pilotages et de lamanage. Désormais, le statu de ces autorités est défini comme un établissement public à caractère industriel et commercial, date d'une personnalité morale, administré par un conseil d'administration et géré par un directeur général.

Par ailleurs, tant en confiant à l'autorité portuaire des attributions d'animation et de coordination entre des différents intervenants dans l'activité portuaire et de promotion commerciale du ports dont elle a la charge, le texte suscite précise aussi les missions fondamentales énonces précédemment et d'évoluer à l'autorité portuaire:

**. Entretien et développement:** ces autorités auront à assurer l'entretien et la modernisation des infrastructures et également l'intégralité du financement du développement des superstructures, des outillages portuaires et sont tenues, en outre, de jouer un rôle des actifs en matière de planification du développement de l'outil portuaire, à travers notamment une participation Désormais consacré à l'élaboration des schémas de développement portuaire.

---

<sup>27</sup> - Journal officiel de la république algérienne n047, loi n098-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n076-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

- **Gestion et exploitation** : cette mission se rapporte à l'utilisation du domaine public portuaire qui lui est affecté et composé d'infrastructures et de superstructures et de défense de grevées et de servitude au profit de la circulation maritime et de développement des Ports et qu'elle a vocation à exploiter, entretenir et préserver et ce en conformité aux lois. Elle peut aussi exploiter directement certains ouvrages et installation spécifiques, jouit aussi de droit de regard sur les tarifs douaniers pratiqués, sur les investissements réalisés par des tiers sur le domaine portuaire. La loi lui confère à elle seule d'assurer les opérations d'avitaillement en eau douce, de pilotage et de lamanage et dans des circonstances particulière les activités commerciales nécessaire au fonctionnement des ports .

. **Préservation et conservation:** sur ce plan, l'autorité portuaire dispose à travers un corps d'agents habilités, d'un pouvoir de police pour régler la navigation et le stationnement des navires, et veille au respect des règles.

Le port est un système de plusieurs dimension et pour qu'il fonctionne efficaces, il doit intégrée toute la chaine logistique avec toutes les infrastructures existantes et un personnel qualifier de haute qualité, donc présenter des installations portuaires et des exploitations qui soit bénéfique a la nation et offrant un cout, soit pour le port on les usagers.

**SECTION 1 : PRESENTATION DU LIEU DE STAGE et les fonctions:****1. Historique du Port de Mostaganem:**

Avant 1833 la petite « Baie aux pirates» située entre la pointe de la Salamandre et celle de Kharrouba servait de Port aux pirates pour le partage du butin, d'où il prit le nom de Mersa El Ganaim qui a donné son nom à la ville de Mostaganem.

De 1848 à 1881, l'essor économique de la région fût tel que le premier débarcadère de 80 mètres de long établi en 1848 s'est allongé progressivement pour atteindre 325 mètres en 1881.

En 1882, est rédigé le premier projet d'aménagement du port, il est déclaré d'utilité publique en 1885. Les premiers grands travaux furent commencés en 1890 et achevés en 1906 d'où le premier bassin du Port prit naissance.

En 1941, la jetée Sud - Ouest fût construite et entre la fin de l'année 1955 et le début de l'année 1959 il a été réalisé progressivement la construction de 430 mètres linéaires de quai date à laquelle le deuxième



**Figure du port de Mostaganem en 1962**

Devant les impératifs de développement, le Port de Mostaganem a vu son trafic évoluer et subir des mutations profondes en fonction des besoins nouveaux.

Aujourd'hui, l'Extension du Port par la création d'un troisième bassin est devenue une nécessité absolue pour le Port, la ville de Mostaganem et son Hinterland.

Le développement du Port et la ville de Mostaganem vont de paire et il n'y aura guerre de répit dans cet accroissement dans une situation de nouvelles réformes économiques engagées qui conduisent le pays à une économie de marché.

## **2. Présentation de l'Entreprise Portuaire de Mostaganem:**

Entreprise Publique Economique/Entreprise Portuaire de Mostaganem EPEI EPM Spa Le port de Mostaganem est un port mixte, commerce et pêche, géré par l'Entreprise Portuaire de Mostaganem née de la restructuration du secteur portuaire algérien le 14 Août 1982 par décret exécutif n° 82-287 et érigée en Entreprise publique économique Société par actions.

L'Entreprise a hérité à compter du mois de Novembre 1982 les activités et moyens détenus par l'Office National des Ports O N P et de la Société Nationale de Manutention SONAMA dissoutes ainsi que de l'activité remorquage dévolue antérieurement à la Compagnie Nationale de Navigation CNAN.

**Les missions essentielles dévolues à l'Entreprise portuaire restructurée sont :**

- \* La gestion du domaine public portuaire, des installations spécialisées, l'exploitation et le développement du Port.
- \* Le monopole des opérations de manutention -acconage, des activités remorquage, pilotage et amarrage.

En date du 29 Février 1989, l'Entreprise Portuaire de Mostaganem a vu le passage à l'autonomie parmi les premières entreprises algériennes qui présentaient une situation financière équilibrée.

A cette date, il fût créée, par acte notarié portant transformation de l'Entreprise publique à caractère socialiste en Entreprise Publique Economique société par actions inscrite au registre de commerce sous le n° 88.B.01, soumise au Code commerce et au Code Civil conformément aux dispositions des lois 88-01, 88-03 et 88-04 du 12 Janvier 1988 portant textes législatifs sur l'autonomie des Entreprises et en application des décrets n° 88-101 du 21 Janvier 1988, 88-119 du 16 Mai et 88-177 du 28 Septembre 1988, l'E.P.E- E.P.M Spa au capital de 25.000.000 de Dinars détenu en totalité par la SOGEPOR TS, Société de Gestion des Participations de l'Etat " Ports ", dont le siège social est sis à Quai de l'Indépendance, Port de Mostaganem.

**La Société par actions E.P.E- E.P.M Spa a pour objet:**

- La gestion de l'exploitation et du développement du Port de Mostaganem.
- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la superstructure portuaire.

- L'élaboration, en liaison avec d'autres partenaires, de programme de travaux d'entretien, d'aménagement et de création d'infrastructures portuaires.
- L'exécution des opérations d'acconage - manutention portuaire.
- L'exercice des opérations de remorquage - pilotage - amarrage et autres.
- L'exercice de toutes les opérations commerciales, financières, industrielles, immobilières se rattachent directement ou indirectement à l'objet social.



**3. Les fonctions administratives et logistiques du port:**

**3.1) Les fonctions administratives du port:**

**A)- Direction des ressources humaines de la fondation et des moyens :**

**1. Attributions:**

La direction des ressources humaines de la formation et des moyens est chargée de Prévoir, d'organiser, de coordonner et de contrôler l'ensemble des actions liées à la gestion des personnels, de la formation et des moyens généraux de l'entreprise.

Elle veille à l'application rigoureuse des lois règlements sociaux (règlement intérieur et convention collective).

- A l'application de l'organigramme de l'Entreprise.
- Au classement des archives et de la documentation.

A la diffusion de toutes documentations utiles à la marche des services.

Elle suit les affaires relatives aux œuvres sociales et de médecine du travail conformément à la législation en vigueur.

**Elle est structurée en trois départements :**

1- Département du Personnel et de la Formation.

2\_ Département des Affaires Générales.

3- Département des Affaires sociales et Culturelles.



**1- Structure:**

**Département du Personnel et de la Formation:**

- Supervise et contrôle l'application de la politique de l'entreprise en matière de gestion des personnels.
- Assure la gestion des personnels.
- Prépare les programmes de formation et veille à leur application.
- Participe à l'élaboration du budget en matière de frais de personnel.

**II est structuré en trois services:**

1- Service personnel et formation.

2- Service paie et charges.

3- Service social.

- **Service du personnel et de formation:**

le port de Mostaganem et la logistique

Le service du personnel et de la formation est chargé de la gestion du personnel :

- Il prépare toutes les décisions concernant la gestion des personnels de l'Entreprise et Traite toutes les affaires les concernant.
- Il tient à jour les fichiers des effectifs de l'Entreprise avec toutes les indications utiles Et nécessaires.
- Il veille à l'application de l'organigramme.
- Il veille aux respects des procédures de recrutement, d'avancement et de Reclassement du personnel.

- Il est informé de toutes décisions prises concernant la gestion du personnel.

**Il est chargé dans le cadre de la formation de :**

- Préparer les projets de programmes de formation annuels et pluriannuels, et veiller à Leur application.
- Organiser les tests d'aptitudes professionnels et assurer la sélection du personnel.

**Service paie et charges :**

Ce service est chargé de l'établissement des états de paie, de déclarations de Versements des charges ouvrières et patronales. Il veille à la réglementation en matière salariale.

- **Service social :**

Ce service est chargé des dossiers d'accidents de travail, d'arrêts de travail pour maladie et du remboursement des frais médicaux. Il procède à la liquidation des dossiers de retraite, suit les affaires de médecine du travail et assure l'action médico-sociale des travailleurs.

**b) Département des Affaires Générales:**

Est chargé de la gestion de l'ensemble des approvisionnements de l'Entreprise en Produits et pièces détachées et des moyens généraux. Il veille au classement des archives conformément à la réglementation en vigueur.

**Il se compose des services :**

Approvisionnement.

Moyens généraux.

Gestion des stocks.

- **Service approvisionnement :**

- Il est chargé de l'ensemble des achats de l'Entreprise aussi bien au niveau national

Qu'à l'étranger.

- Il participe à l'élaboration du budget des approvisionnements, procède à l'acquisition

Des matériaux et pièces détachées.

- **Services moyens généraux :**

- Est chargé du suivi de l'ensemble des moyens matériels affectés aux structures de l'Entrepris, des bâtiments et du parc automobiles. Il assure la conservation des archives de l'Entreprise.
- Il organise les actions de relations extérieures de "Entreprise (billet d'avion, Réservation d'hôtel accueil et prise en charge des délégations).
- Il est outre chargé de procéder à l'opération d'assurance de l'ensemble du patrimoine de l'Entreprise.

**Service de gestion des stocks :**

- Est chargé de la gestion des stocks de l'Entreprise. 2tablit l'inventaire des stocks.

Arrête la situation périodique de consommation.

**c) Département des affaires sociales et culturelles:**

Le département des affaires sociales et culturelles est chargé dans le cadre de la réglementation en vigueur de la gestion des activités sociales et culturelles de l'Entreprise.

**Il est structuré en deux services :**

- Service des œuvres sociales.
- Service animation culturelle et sportive.

**• Service des œuvres sociales :**

Est chargé de la tenue de la comptabilité des œuvres sociales, gère au profit des Travailleurs et de leur ayant droit les activités sociales et culturelles (cantine, coopérative...).

**• Service de l'animation culturelle et sportive:**

Est chargé de l'animation sportive et culturelle au profit des travailleurs et leurs

Ayant droit (centre de vacances, sport de masse, excursion, circoncision, et sorties aérées).

**B)- Direction comptabilité et finance:****1- Attributs:**

La direction des finances et de la comptabilité participe activement à la définition des objectifs globaux et veille à leur adoption avec la politique financière de l'Entreprise qu'elle se charge d'exécuter. Elle élabore les procédures et système de gestion et cl' organisation et contrôle la mise en place de ces procédures pour assurer l'application par les différentes

directions de la politique financière. Elle procède régulièrement à l'enregistrement comptable des opérations financières, établit tous les documents exigés par la réglementation, Elle est chargée de la gestion du budget de l'Entreprise et des systèmes et plans informatiques.

**2-Structure :**

**Elle se compose des départements suivants:**

- Département comptabilité.
- Département finance.
- Cellule informatique.

**a) Département comptabilité.**

Est chargé de tenir la comptabilité conformément aux règles du plan comptable national. Il se compose des services:

- Comptabilité générale.
- Comptabilité analytique.
- **Service comptabilité générale:**

Est chargé de l'enregistrement des opérations comptables, de l'élaboration des situations périodiques, de la confection des bilans et autres documents annexes.

Tient l'inventaire des biens de l'entreprise. Il est en outre chargé du contrôle et du suivi de la gestion des stocks, vérifie et comptabilise les charges salariales. Explique les soldes des comptes de bilans.

- **Service comptabilité analytique:**

le port de Mostaganem et la logistique

Le service comptabilité analytique est chargé de tenir une comptabilité permettant de mieux saisir les couts et prix de revient des différentes sections de gestion et de surveiller les conditions internes d'exploitation. Il effectue des synthèses périodiques sur la gestion et propose les mesures d'amélioration à prendre.

**b) Département finances :**

- Assure la gestion financière et tient les documents financiers de l'Entreprise.
- Elabore le budget de l'Entreprise
- Suit les imputations budgétaires et leurs ventilations.

**Il se compose des services finances et recouvrement:**

**Le service finances:**

- Il est chargé du suivi et de l'exécution du budget, et du plan de financement de l'Entreprise.
- Prépare les dossiers d'investissement. Assure le suivi des engagements des crédits alloués.
- Il est en outre chargé de gérer la trésorerie et du suivi des mouvements financiers avec les institutions financières.

- **Le service recouvrement:**

- Il est chargé de l'ensemble des opérations de recouvrement des créances de l'Entreprise.

- Il tient le fichier client et établit des états de créances et des analyses périodiques de la situation de recouvrement de l'Entreprise.
- Il propose la constitution de provisions pour dépréciations de créances. Il saisit le contentieux de l'Entreprise pour les créances litigieuses.

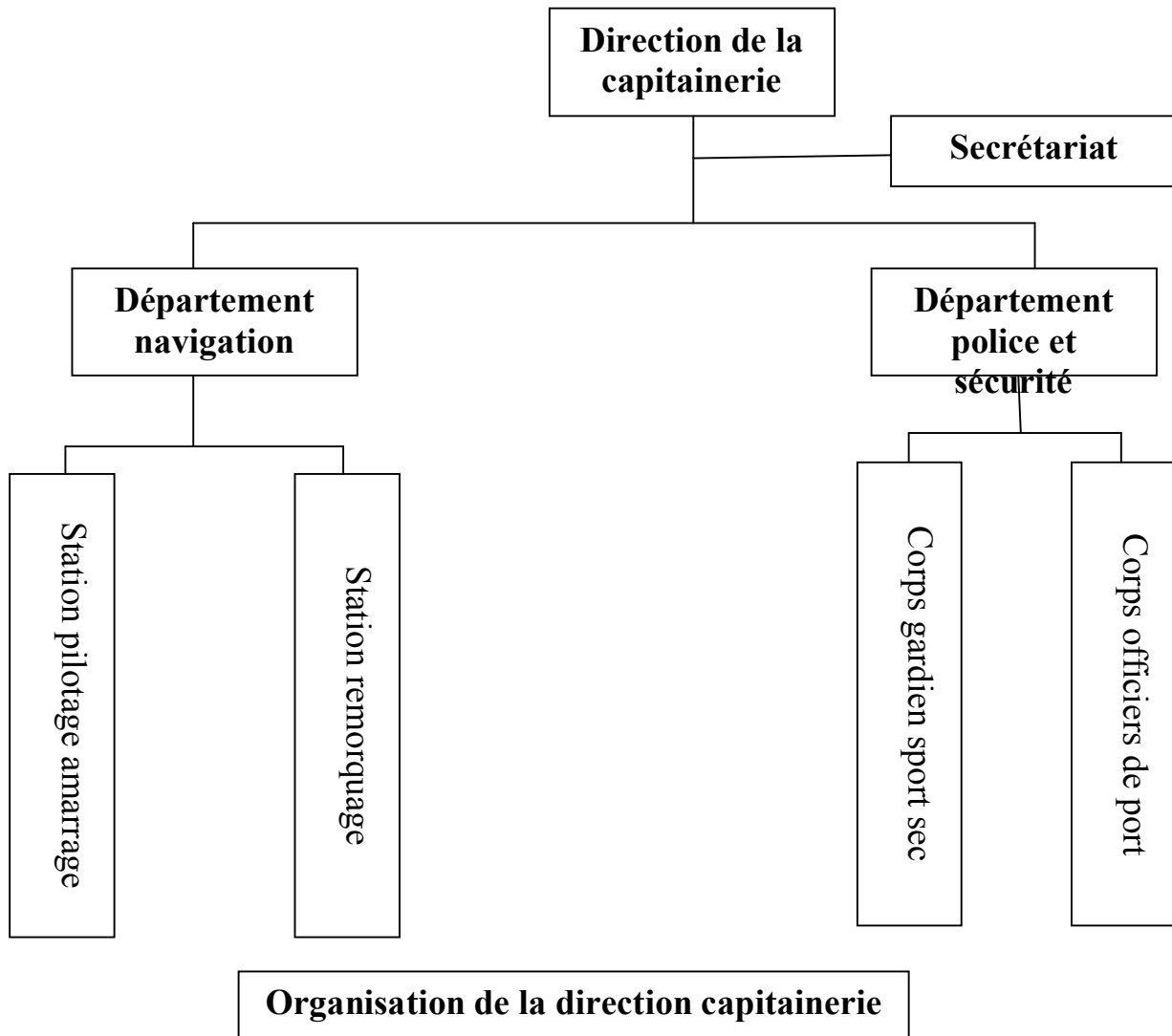
#### **c) Cellule informatique:**

Cette cellule est chargée du développement de l'outil informatique au niveau de l'Entreprise sur la base d'un programme d'informatisation de la gestion de l'ensemble des activités de l'Entreprise.

Elle assiste l'ensemble des directions pour l'élaboration de programmes spécifiques.

**3.2) Les fonctions logistiques du port:**

**A)- Direction de la capitainerie**



**Organisation N°02 : Organisation de la direction capitainerie**



### 1- Attributs:

#### **La direction de la capitainerie est chargée d'assurer:**

Les mouvements de la navigation (entrée, sorties, déhalage ... ). La police et la sécurité dans les limites portuaires.

Elle est structurée en deux départements.

### 2- Structure:

#### **a) Département mouvement de la navigation:**

Ce département est chargé de la mise à quai des navires dans les meilleures conditions D'exploitation et de sécurité et du suivi administratif du personnel marin. Il assure l'entretien du matériel naval de l'entreprise. Il est composé d'une station.

« pilotage/amarrage », d'une station remorquage et d'un atelier de maintenance navale.

#### **b) Département police et sécurité:**

- Il est chargé de l'application de la réglementation en matière de police, d'hygiène et de sécurité.
- Il veille à la protection de l'infrastructure portuaire. Il est en outre chargé de la police de navigation, de la circulation, du stationnement et de la police de conservation du domaine public portuaire.
- Il est composé d'un corps d'officiers et de surveillants de port. ,
- Il est assisté de technicien supérieur et d'animateurs en hygiène et sécurité.

**B)- Direction de l'exploitation commerciale:****1- Attributs :**

Est chargée de la gestion des opérations liées au transit des marchandises (Manutention et entreposage), du domaine portuaire, des installations spécialisées mis à la disposition des usagers. Elle suit l'évolution des techniques d'exploitation portuaire et cherche des moyens adéquats pour leur introduction efficace au sein de l'entreprise.

**2- Structures :****Elle est composée de deux départements:**

- Département acconage.
- Département commercial.
- Cellule études et planification.
- Cellule marketing.
- Cellule contentieux.

**a) Département acconage :**

Est chargé des fonctions manutention et entreposage des marchandises lors des Opérations de chargement et de déchargement des navires.

**Il se compose de trois services:****• Service manutention :**

- Il organise et contrôle la mise en place des moyens humains et matériels nécessaires aux opérations de manutention.

- Il suit les cadences d'embarquement et de débarquement des marchandises. Il est organisé en deux brigades pour couvrir les deux shift jusqu'au jeudi inclus et suivant des horaires adéquats.
- Il est en outre chargé du gardiennage des marchandises.
- **Service entreposage:**

Il prend en charge les marchandises débarquées du navire et celles admises à Transiter avant exploitation, veille à l'utilisation rationnelle des superficies affectées à l'entreposage aux terre-pleins ou dans les magasins. Effectue toutes les opérations de relevage, manipulation et de transfert des marchandises. Il contrôle et transmet les éléments d'entreposage au service facturation. Il est en outre chargé du contrôle des accès à l'enceinte portuaire.

- **Service conteneurs :**

Ce service est chargé de la gestion et du suivi des mouvements des conteneurs vides.

Et pleins à l'embarquement et au débarquement. a) Département commercial:

- a) **Département commercial :**

Il coordonne les activités des services facturation, domaine et installations Spécialisées. Il veille à l'interprétation et à l'application des barèmes en vigueur.

**Il est structuré en deux services:**

- **Service facturation, domaine et installations spécialisées:**

Est chargé du suivi des escales de navires, de l'établissement des factures de contrôle et de la vérification des éléments de facturation.

- **Service statistique:**

Est chargé de l'élaboration des différents rapports périodiques de statistiques de L'Entreprise.

**b) Cellule études et planification:**

- Est chargée de l'élaboration du plan annuel des études spécifiques relatives à la rentabilité économique de l'infrastructure et des installations mécanisées.
- Assure le suivi études d'extension, de modernisations effectuées par les services compétents. Elle est en outre chargée de l'informatisation de la gestion des services de l'exploitation portuaire.

**c) Cellule marketing:**

Est chargée de la prospection et de l'étude des programmes d'importation des opérateurs portuaires et de tout client potentiel de l'Entreprise.

- Elle a aussi à sa charge une action de promotion et d'information des capacités et des Performances des services portuaires.

**d) Cellule contentieux:**

- Elle étudie et prépare les solutions aux litiges (mémoire en défense ou en réponse Contentieux) .

Elle représente l'Entreprise en justice et toutes les affaires en liaison avec les défenseurs de l'Entreprise.

**C)- Direction des travaux et de la maintenance (D.T.M) :****1- Attributs:**

La direction des travaux et de la maintenance est chargée de prévoir, de suivre et de Contrôler les programmes de développement portuaire ainsi que la conservation et la restauration du patrimoine (infrastructure et superstructure). Elle est en outre chargée de la maintenance et de l'assainissement du port. Gère les contrats de marchés conclus par l'entreprise.

Elle est structurée en deux départements et Une cellule des marchés.

**2-Structure :****a) Département maintenance:**

le port de Mostaganem et la logistique

Est chargé de la conception, de la coordination et du contrôle de toutes les Actions de conservation, d'entretien et de réparation du matériel ainsi que de la préconisation du renouvellement du matériel et des pièces de rechanges.

**Il est structuré en deux services:**

- **Service maintenance:**

Est chargé de l'entretien et de la réparation des engins de levage, de Manutention, du parc automobiles et des équipements électromécaniques. Il est en outre chargé de la confection de l'outillage de manutention.

- **Service engins :**

**Est chargé de :**

- L'organisation du travail des conducteurs d'engins.

- Le suivi des engins de manutention.
- La fourniture de l'outillage de manutention.
- La location des engins de manutention.

**a) Département travaux:**

Il est chargé de l'exécution et/ou de contrôle des projets de développement et d'aménagement du port ainsi que des travaux d'entretien. D'éclairage, réseaux divers et d'assainissement. Il suit tous les travaux de dragage, d'infrastructures portuaires exécutées par les travaux publics.

Il est structuré en un seul service, assisté de deux chefs d'équipes (travaux et assainissement) et d'un contremaître chargé de l'entretien du réseau ferroviaire du port.

- **Service travaux et entretien:**

Il est chargé du suivi de l'exécution des travaux (neufs, aménagement, Éclairage, VR.D) conserve à son niveau l'ensemble des plans, et études. Programme la maintenance de la superstructure portuaire (maçonnerie, peinture, électricité, etc .... ).

Il est en outre chargé des opérations d'assainissement de curage des égouts, de désherbage, de jardinage, et d'une manière générale de l'entretien courant du patrimoine immobilier de l'Entreprise.

**Cellule marché:**

Elle est chargée de préparer les projets de marché, lance les appels d'offre et Suit l'exécution des contrats.

**SECTION 02:ETUDE DE CAS (CAS DESCRIPTIVE) :****1.LA LOGISTIQUE DANS LE PORT DE MOSTAGANEM:**

La logistique dans un port est un ensemble de moyens relatifs à l'organisation et comprenant plusieurs éléments entre autres: manutention, approvisionnement, mouvement de la navigation, organisation du travail (moyens humains et matériels), magasins, routes, chemins de fer, etc.

Les ports sont plus ces simples interfaces dans le transport entre le « hinterland» et les « fore lands» ce ne sont plus ces aires de transit de la marchandise, ils se transforment en nœuds locaux articulés dans un réseau logistique portuaire mondialisé géographiquement et structuré fonctionnellement.

**a) Manutention:**

Au port de Mostaganem, la manutention des navires s'effectue pendant deux shifts (de 7h du matin à 19h), le 3<sup>ème</sup> shift de 19h à 1h du matin est organisé sur demande du réceptionnaire de la marchandise.

Au-delà 3<sup>ème</sup> shift c'est-à-dire 19h à 01h du matin, les navires en partance ou en finition sont opérés.

Cette organisation permet de réduire le séjour des navires à quai.

Le maximum d'équipes est affecté au navire toujours dans le sens d'équilibrer le navire dans les meilleurs délais possibles.

**b) Mouvement de la navigation :**

La priorité d'accostage est accordée aux navires ayant de faible tonnages ainsi pour réduire le séjour sur rade les navires et traiter le plus de navires et les libérer.

Le pilotage, le remorquage et l'amarrage sont des prestations fournis par l'entreprise portuaire 24h/24 et ce toujours dans un esprit de gain de temps

#### **b) Evacuation des marchandises/transports:**

Les modes de transport utilisés au port de Mostaganem sur les évacuations des marchandises sont le transport terrestre (camions) et le transport ferroviaire (chemins de fer).

A Mostaganem, il existe plusieurs sociétés privées de transport routier qui s'impliquent dans les évacuations des marchandises du port.

Dotées de plusieurs types de camions (a ridelles, porte chars, plateau .. ) ces sociétés de transport routier sillonnent tous les coins d'Algérie et jusqu'à Hessi Massoud ou ils transportent pour le compte des sociétés pétrolières des tubes et des appareils de forage.

Le transport ferroviaire n'est pas laissée en marge, l'entreprise portuaire consciente de l'importance de ce transport a renoué et développé le rail de chemins de fer dans tout le port sur une longueur de 1281 mètres linéaires. C'est ainsi que tous les postes à quai du port de Mostaganem sont reliés au rail de chemin de fer. Les locomotives de chemin de fer s'introduisent même à l'intérieur du site à céréales pour acheminer quotidiennement 10 wagons de 50 tonnes chacun jusqu' à l'extrême est du pays.

#### **d) Matériel de manutention:**

Pour faire face au trafic de plus en plus important au port de Mostaganem, l'entreprise portuaire de Mostaganem s'est dotée d'un matériel de manutention de fort tonnage (grue de 250t, grue de 50 tonnes mafis et supertankers, etc.



Il faut signaler au passage que lors du conseil interministériel tenu à Alger en juin 2010, il a été décidé de transférer vers deux ports algériens dont celui de Mostaganem, toutes les marchandises non containerisées destinées au port d'Alger. Cette mesure a incité les responsables de l'entreprise portuaire à intervenir encore en moyens de manutentions pour faire face à ce trafic supplémentaire. C'est ainsi que pour un début ce sont 4 grues de 50 tonnes de marque « liherber » réceptionnées récemment.

Le débarquement de céréales pour des pompes de l'entreprise a été également au manu de l'investissement suite à la décision des pouvoirs publics d'augmenter les importations de céréales et dont la quote-part décidée pour le port de Mostaganem a été é arrêtée à 300000 tonnes par an.

**e) Infrastructure:**

**1-terres pleines:**

L'infrastructure joue un rôle prépondérant dans la logistique d'un port.

Au port de Mostaganem, les terres pleines et leur insuffisance constituent le problème majeur. Une fois la saturation atteinte les navires se voient contraints de ralentir les déchargements en l'absence sous jalon.

La wilaya de Mostaganem a cédé au port ces derniers mois des terrains d'une superficie de 14hectares qui ont. répondu au trafic de véhicules dérouté d'Alger vers Mostaganem.

Les terres pleines actuelles conçues pour 800.000tonnes selon une répondent plus au trafic actuel qui a augmenté et qui a dépassé largement le million de tonnes.

**2-tirant d'eau:**

Les tirants d'eau (profondeurs) sont également dépassés et ne répondent plus à la conception actuelle des navires.

Le tirant d'eau initial du port de Mostaganem est de 09mètres (année1962).

Aujourd'hui il est de 08 mètres, nécessitant donc un dragage.

Toutefois même avec 09mètres, il reste insuffisant et contraint certains navires à alléger dans un autre port avant de venir à Mostaganem ce qui coutera plus cher au réceptionnaire de la marchandises puisqu'il est prévu dans des cas pareils de payer 2 dollars supplémentaires sur le tonnage total de la cargaison quand le navire fait escale dans deux ports pour le même fournisseur.

En conclusion, il est utile de rappeler que la logistique bien structurée doit permettre de réduire les couts, prendre en compte les contraintes de temps, de qualité ou encore de fiabilité pour s'imposer sur le marché national. Actuellement et suite à l'ouverture du marché en Algérie, une concurrence féroce s'est installée entre les différents ports de commerce et les ports ne subissent plus le trafic comme il ya quelques années mais se distinguent par une qualité des prestations traduites par une logistique portuaire fiable caractérisée par une modernisation des équipements de manutentions, une organisation répondant aux exigences actuelles et également une réforme du système de gestion en conformité avec l'ouverture du marché national aux privés.

**2. CARACTERISTIQUE DU PORT:****1- Donnée techniques du port:****1.1- Position géographique :**

Le port de Mostaganem est situé dans la partie Est du golfe d'Arzew.

Latitude : 35° 56' Nord

Longitude : 00°05' Est

**1.2- les bassins****\* Bassins:**

Le port de Mostaganem est formé de deux (02) Bassins totalisant 30 hectares de plan d'eau abrité, Séparés par le mole de l'indépendance.

1<sup>er</sup> Bassin : 14 Ha

2<sup>ème</sup> Bassin : 16 Ha

**1.3- Jetée:** 1.830 m de long

**1.4- Accès:** Passe d'entrée Nord- Ouest

Largeur 100 m

Profondeur 12 m

**1.5- les moles:**

Au nombre de deux (02), le mole de l'indépendance qui sépare les deux bassin et le mole sud-ouest du 2ème bassin. C'est à partir de ce mole que seront initiés: les perspectives de développement du port par la création d'un 3ème bassin entre le mole sud-ouest et la pointe de la salamandre su une distance de 600 mètres environ.

**1.6-Signalisation maritime:**

Les abords du port sont signalés aux navigateurs par : ~ Phare de la jetée nord

- Phare du cap IV! à 15 miles à l'Est du port
- Phare de l'aiguille à 32 miles à l'Ouest du port
- Phare de l'éclat d'Arzew ~ 2 miles à l'Ouest du port.

**,1.2- Données physiques:**

- **Vents dominants:** Vent d'est à nord-est // Vent d'ouest à sud-est

**Force moyenne des vents :** 4 sur échelle beau four - **Visibilité:** Bonne

- Capacités d'Accueil et de Traitement du Port

**- Infrastructures portuaires:**

- 10 postes à quais à vocation commerciale D'une longueur de 1.376 mètres linéaires De quai de tirant d'eau variant de 6,77 à 8,22 mètres.
- 04 postes spécialisées céréales, Sucre roux, bitumes et vin et d'une rampe Ro/Ro.
- 02 postes à quai de servitude X et Y de 80 mètres linéaires de quai chacun.
- 01 quai se pêche de 130 mètres.
- 02 appontements de pêche d'une longueur de 90 mètres chacun.

Appl						

**Tableaux N°01** : Définition technique des bassins du port de Mostaganem❖ **Superstructures portuaires:**• **Surfaces non couvertes:**

60.000 M<sup>2</sup> de terre-pleins pour l'entreposage, le stockage et le transit des marchandises. Quais: 10 Postes à quai pour 1 296 ML

**Quai Nord - Est:** 117 ML (Poste 0)

**Quai du Maghreb:** 412 ML (Postes 1,2 et 3)

**Mole de l'Indépendance:** 270 ML (Poste 4 et 5)

**Nouveau quai:** 217 ML (NP1 et NP2)

**Quai Sud - Ouest:** 280 ML (Poste 6 et 7)

• **Surfaces couvertes :**

**17 docks portuaires d'une superficie de 8.100 m<sup>2</sup> dont 60300 m<sup>2</sup> à usage commercial.**

• **Voies de dessertes:**

• **Réseau routier:** 4885 ML

• **Réseau ferroviaire:** 3 747 ML (Tous les quais sont desservis par un réseau

complètement rénové), voies

utilisées occasionnellement (céréales,

mêlasse, tubes et rails).

### ❖ Installations Spécialisées

#### • Station de Bitume NAFTAL

Construite en 1929 sur le quai Nord - Est sur une assiette de 2 524 m<sup>2</sup>, dotée de 03 bacs de stockage d'une capacité de 4.700 Tonnes pour le traitement de 30.000 Tonnes / An.

#### • Silo à Céréales appartenant à l'Office Algérien Interprofessionnel des Céréales O.A.I.C.

Construit en 1986 sur une assiette de 4 640 m<sup>2</sup>, d'une capacité de 30.000T et doté de 02 portiques à grains d'un débit de 300 T/H chacun.

#### • Silo à Sucre

Réalisé en 1971 par Société de Gestion et de Distribution Alimentaire SOGEDIA (devenue Société de Raffinage de Sucre SORASUCRE) sur une assiette de 5 697 m<sup>2</sup>, d'une capacité de réception de 16.000 Tonnes de sucre en vrac pour le transit de 150.000 T / An.

#### • Autres installations

- **Cale de halage:** composé de deux nord et de capacité de 100 tonnes chacun et un ber central de 250 tonnes destinés exclusivement à la réparation et le carénage des embarcations de pêche (chalutiers, sardinier).
- **Ponts bascules:** deux: (02) d'une capacité de charge utile de 50T et 60Tonnes pour le pesage des marchandises en vrac dont un électronique et l'autre manuel.

❖ **Equipements de manutention:**

- 01 Grue TEREX / DEMAG 250 Tonnes AC-1
- 02 Grues LIEBHERR 50 Tonnes LTM 50-3-1
- 04 Super stackers 45 Tonnes PPM
- 02 Grues électriques ENCC 8/15 Tonnes
- 01 Pelle rétrochargeuse KOMATSU
- 02 Pelle rétro charge use CASE
- 01 Mini Chargeur NEW ROLLAND
- 35 Chariots élévateurs de 1,5 à 32 Tonnes
- 01 Tracteur Ro/Ro 35 Tonnes SISU
- 02 Tracteur Ro/Ro 45 Tonnes FERRARI
- 01 Pompe à grains VIGAN 140 Tonnes/H
- 01 Pompe à grains NEUERO 180 Tonnes/H

**Engins immobilisés: 09**

- 01 Chariot TOYOTA
  - 04 Chariot TOYOTA 4T
  - 02 Chariot TOYOTA 6T
- } En réparation
- 02 Grues électriques CAILLARD

❖ **Facilités Portuaires**

• **Pilotage**

Assuré 24h /24 h par la capitainerie du port aux moyens de 3 pilotins et 2 canots d'amarrage.

• **Remorquage**

Assuré de jour comme de nuit par un remorqueur ISSER 2 d'une puissance de 1700 chevaux.



- **Fourniture d'eau douce**

L'opération d'avitaillement en eau douce s'effectue par l'intermédiaire de vingt(20) bouches à quai pour les navires de commerce et est facilitée par le remorqueur pour les navires en rade

- **Moyens de lutte anti-incendie :**

L'entreprise portuaire de Mostaganem dispose de moyens matériels et humains en cas de sinistre déclaré à bord d'un navire ou dans l'enceinte du port. L'opération anti-feu est facilitée par l'implantation d'une unité de la protection Civile au 2ème bassin du port.

L'existence de trois (03) bouches d'incendie normalisée le long des quais, d'un remorqueur moderne et puissant équipé de moyens de lutte contre les incendies et de pompes d'évacuation constituent un dispositif approprié anti-feu du port et de ses installations.

**1-3 Typologie produit :**

<b>Produits</b>
<b>Produits Agricoles</b>
Animaux vivants
Blé
Seigle, Avoine, Orge et Maïs
Pomme de Terre de Semence
Fruits et légumes
Bois
Semences potagères
Autres

<b>Denrée Alimentaires</b>
Sucre cristallisé
Lait
Vins
Café
Mélasse
Soja
Autres
<b>Combustibles, minéraux solides</b>
Houille
Autres
<b>Produits Métallurgiques</b>
Tubes
Fer
Autres
<b>Minéraux &amp; Mâter. de Construction</b>
Ciments
Baryte
Kaolin
Autres
<b>Produits pétroliers</b>
Bitumes-en vrac
Huile lubrifiante
<b>Produits chimiques</b>
Hélium

Autres
<b>Engrais</b>
Engrais naturel
Engrais manufacturé
<b>Marchandises diverses</b>
Matériels, équipements, appareils ...
Véhicules, camions et mat. de transports
Tuyaux en ciment & plastique

**Tableau N° 02 : Tableaux de typologie des produits**

**3. LES PROJETS DU PORTS De MOSTAGANEM:****Projet n°1 :****Création d'un troisième bassin**

En matière de perspectives de développement du port, l'étude d'extension du port par la création d'un 3<sup>ème</sup> bassin confiée au laboratoire des études maritimes a été en 1999.

Cet ouvrage sera réalisé dans le prolongement naturel du site actuel du port en concours définitif de l'état en 03 phases pour un cout évalué à 19 milliards de da.

L'infrastructure de ce projet porte sur :

- Prolongement de la jetée principale de 980 mètres linéaires.
- Construction d'une jetée secondaire de 540 mètres linéaires.
- Construction d'un terminal à conteneur de 17 ha extensible à 21 ha avec des fonds de 12,50m et d'une longueur de quai de 500m de long.
- Construction d'un terminal céréalier et de vrac solide de 9 ha avec des tirants d'eau de 14m de profondeur et 300m de longueur de quai.

L'étude s'est inscrite dans le cadrer d'une approche globale traitant les différentes options possibles d'aménagements des ports de l'ouest pour prendre en charge les déficits des capacités portuaires prévisibles aux horizons 2010-2015.

Générer un trafic supplémentaire estimé à 1,5 millions avec pour conséquence immédiate la suppression. des allèges de navire effectuées dans d'autres ports et la réalisation d'un certain nombre de structure de stockage pour les vrac.

Quant au trafic conteneurs, indépendamment du fait qu'une bonne partie de la région ouest pourrait être effectuée au niveau du port, des trafics conteneurisés spécifiques induits par les projets en cours de réalisation dans la zone d'Arzew tel que le polyéthylène en sac.

**Projet n°02 :****Réalisation d'une gare maritime :****Objectifs:**

Dans la perspective de l'ouverture prochaine de lignes passagères entre le port de Mostaganem, le sud de l'Espagne et le sud de la France, une gare maritime sera bientôt réalisée au port de Mostaganem.

- Superficie terre-plein à récupérer sur la mer: 16500m<sup>2</sup>
- Longueur de quai: 160 MIL.

**Projet n°03 :****3.1) La télésurveillance (VTMIS) :**

Recommandation principale des experts américains de NMI chargé de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire.

Mise en place du système intégré de Contrôle de la sécurité et la sûreté maritime et portuaire et d'échange de données informatisées.

Le VTMIS permet après identification des navires, de suivre leurs trajets depuis les points d'arrivée, de noter leur temps de passage (ET A ... ) et d'enregistrer les différents paramètres des trajectoires (direction, vitesse ) qui peuvent être archivés pour reconstituer les événements en cas d'accidents.

Des liens avec une banque de données permettent d'afficher à tout moment les caractéristiques des navires.

Objectif:

Doter le port d'équipements de télésurveillance par circuit vidéo et détecteurs d'intrusion.

### **3.2) Réalisation d'un parc spécialisé dans l'entreposage des produits dangereux**

Objectif:

Augmenter le trafic annuel d'environ 1000.000 *MIT*.

Assurer le transit des produits dangereux dans les meilleures conditions de sécurité.

## **Conclusion**

La logistique est l'intégration de deux ou plusieurs activités dans le but de contrôler et mettre en œuvre un flux efficient de matière première, produits finis et semi-finis, de leur point d'origine au point de consommation. La logistique peut inclure plusieurs activités, notamment la prévision de la demande, le contrôle de stocks, la manutention des matériaux, le traitement de commande, le traitement des marchandises retournées, l'entreposage, le stockage et la liste reste encore longue.

Notre travail de recherche a pour objectif de démontrer l'indisponibilité de la logistique dans une entreprises en particulier le port de Mostaganem objet de notre stage.

En effet, notre travail consiste à illustrer l'importance de la logistique dans nos entreprises. Nous avons entamé ce sujet par des généralités sur la logistique, ensuite, nous avons essayé d'établir son rôle dans les sociétés locales. Pour cette raison, et vu son importance économique pour la région, le port de Mostaganem est pour nous une opportunité pour mener notre recherche. Du coup, il était primordial de parler du transport maritime et ses différents modes. Ensuite donner un aperçu sur l'organisation des systèmes portuaires.

Nous avons mené notre recherche au sein du port de Mostaganem pendant plus de quatre mois, durant lesquels nous avons suivi et interrogé les agents des différentes structures du port de Mostaganem, tout en sachant que ce n'était pas évident, du fait ou manque d'assistance, et d'ouvrage.

Notre premier constat est que malgré l'importance du trafic au niveau du port qui génère un chiffre d'affaire considérable, cette entreprise pourrait avoir un meilleur rendement en tenant compte un peu plus de la logistique. En fait, nous avons remarqué qu'il existe un manque important de moyens, et cela

concerne également le stockage qui malgré la superficie du port, les dépôts estent insuffisants.

Le port de Mostaganem supporte à la fois le trafic lié aux transactions commerciales d'import et d'export mais aussi les marins pêcheurs qui à leur tour envahissent les espaces de stockage, Tout en soulignant que le port de Mostaganem a accueilli dernièrement l'importation de véhicules qui nécessite une surface de stockage plus importante.

Du coup, nous recommandons à l'entreprise portuaire de Mostaganem, afin d'améliorer la capacité du port, et augmenter son chiffre d'affaire de se pencher plus vers la logistique. La formation professionnelle est à notre avis une nécessité dans cas du personnel du port notamment les opérationnels, ensuite viens l'investissement dans du matériels (tel que les grues, les chariots, etc.). Un compromis doit être rapidement trouvé avec les marins pêcheurs afin de libérer les espaces de stockage.

Tout de même, il est indispensable de rappeler que cette entreprise envisage des projets dans un avenir proche tel que la réalisation d'une gare maritime, et la construction d'un troisième bassin plus profond qui pourrait accueillir des navires de grand gabarie.

Finalement, nous pouvons dire que l'application de la logistique au sein du port de Mostaganem pourrait être un moyen efficace pour-développer et améliorer son potentiel économique.

Nous avons en perspective de continuer notre recherche dans ce domaine de la logistique et du transport maritime, car les enjeux sont de plus en plus important et beaucoup reste encore à faire. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons en faire un thème de recherche future.



## Référence Bibliographique

### Les ouvrages:

Nation -unies, Manuel de gestion portuaire, New. York, 2000.

Codes des Transports, 1<sup>er</sup> Edition, 2003.

Jean GROSDIDIER DE MATONS, Droit économie et finance portuaires, édition 2000.

Manuel de gestion portuaire, CNUCEDI980, les différents types d'organisation Portuaire présentée par Dominique velu

MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives, OPU 2004

VIGARIE, A les pays en développement et la mère .Cahier de sociologie économique, le havre, 1979.

Lois et Décrets: Code des ifran sports, Berti éditions année 2000

Code maritime Algérien (C.M.A)

Petit Larousse illustré, 1991.

ALAIN LE BA YON, Dictionnaire de droit maritime, DIDACT DROIT ,2004.

### Revues:

Revue du port d'Alger n041, Octobre 2001, les ports secs présentés par Azhar Hani, CMA/CGAICG; M Algérie

Revue le phare n°01, Avril 1999, le Port et son rôle dans l'économie, présenté par Kamel CHEROUATI,

- Journal officiel de la république algérienne n047, loi n098-05 du 25 juin 1998 modifiant Et complétant l'ordonnance n076-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

**Cours de formation supérieur/séminaires et journées d'études:**

- Communication du professeur Fatima BOUKHTMI Chargé de cours Université d'Mostaganem, documentation du I" salon des transports du II au 15 mars 2001, Alger.

- F ARID BENHAS SEL, docteur d'état en gestion, Professeur et Consultant Senior au Canada, Séminaire à B.P. Bejaia du 23/24 oct. 1999 sur le Management portuaire, manuel du participant.

-MICHEL BAUX, l'organisation des ports le monde, Cours de formation IPER-LE HAVRE, septembre 2000.

-Conférence de Tunis, REG-MED:09.11110/2002

**Les sites:**

[www.run-supplychain.com/Lexigue.htm](http://www.run-supplychain.com/Lexigue.htm) (consulté le 19 mars 2014)

[www.Lexicom.free.fr/lexicomgl.htm](http://www.Lexicom.free.fr/lexicomgl.htm) (consulté le 11 janvier 2014)

[www.intellego.fr/soutier-scolaire-Universite/aide-scolaire-marketingllexique-commercial-Iettre-L/5060](http://www.intellego.fr/soutier-scolaire-Universite/aide-scolaire-marketingllexique-commercial-Iettre-L/5060) (consulté le 19 mars 2014)

<http://fr.wikipedia.org/wiki/logistique> (consulté le 19 mars 2014)

<http://Fr.wiktionary.org/wiki/logistique> (consulté le 19 mars 2014)

<http://www.techno-sciece.net/?ougl+et=gl+ossaire&definition=868> (consulté le 19 mars 2014)

<http://www.techno-science.net/?qnglet=glossaire&definition=868> (consulté le 19 mars 2014)

[http://www.cultureco.com/blog/blogs/bts-immobilier/economie-entreprise/logistique et l'approvisionnement](http://www.cultureco.com/blog/blogs/bts-immobilier/economie-entreprise/logistique-et-lapprovisionnement) (consulté le 19 mars 2014)

[www.OPCATRANSPORT.Htm](http://www.OPCATRANSPORT.Htm)

# **Chapitre I**

## **Le concept de la logistique**

# **Chapitre II**

## **l'organisation du système portuaire**

# **PARTIE PRATIQUE**

## **Chapitre III**

### **Le port de Mostaganem et la logistique**

# **Conclusion Générale**

# **Références bibliographi ques**



# Annexes