

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE  
Ministère de l'Enseignement Supérieur  
et de la Recherche Scientifique



Université de Mostaganem ABDELHAMID IBN BADIS  
Faculté des Sciences Economiques, Commerciales  
et des Sciences de Gestion  
Département des Sciences Commerciales

SPECIALITE : COMMERCE INTERNATIONAL ET LOGISTIQUE

*Titre de la thèse*

**REFORME DU SECTEUR  
PORTUAIRE ALGERIEN**

**Présentée par :**

**Mme. BERBER Amel**

**Sous la Direction du :**

**Dr. BOUROUBA M'hamed El Hadj**

**Membres du Jury**

- |   |           |
|---|-----------|
| - YUCEFI Rachid, Professeur - Université de Mostaganem            | Président |
| - BOUROUBA M'hamed El Hadj, M.C.A - Université de Mostaganem      | Encadreur |
| - DANI ELKEBIR Maâchou, Professeur - Université de Sidi Bel Abbes | Examineur |
| - BRAINIS Abdelkader, Professeur - Université de Mostaganem       | Examineur |
| - CHAHIDI Mohamed, M.C.A - Université de Sidi Bel Abbes           | Examineur |
| - BECHENNI Youcef, M.C.A - Université de Mostaganem               | Examineur |

Année Universitaire 2016 - 2017

## Résumé

Les ports de commerce algériens sont pris dans un paradoxe important de leur développement. D'un côté, la logique d'extraversion des flux héritée de la période coloniale - et renforcée par la suite - a rendu l'économie algérienne fortement dépendante envers le transport maritime (environ 95% du commerce international algérien). De l'autre, le retard dans la modernisation des infrastructures portuaires accentue leur inadéquation croissante aux normes mondialisées de la logistique moderne. Le passage de l'économie étatisée à l'économie libérale, au début des années 1990, n'a fait qu'aggraver la tendance, les ports étant incapables d'absorber efficacement les flux commerciaux (faible productivité, délais d'attente très longs des navires, saturation des terminaux, accessibilité nautique limitée, etc.), allant jusqu'à ralentir l'insertion même du pays dans l'économie mondiale. Des mesures récentes prises par les autorités algériennes visent à réhabiliter les ports nationaux afin qu'ils puissent, d'une part, assurer leur rôle d'infrastructures de transport et d'outils d'aménagement du territoire, et de l'autre, réduire la dépendance envers les autres ports maghrébins et méditerranéens en attirant plus d'escales directes. À cela s'ajoutent les contrats de management passés avec des partenaires étrangers comme DPW (Dubai Ports World) pour les ports d'Alger et de DjenDjen et Protek International (Singapour) pour le port de Bejaïa. Au final, l'étude tente d'évaluer en quoi ces dynamiques peuvent permettre de résoudre, au moins partiellement, le paradoxe des ports algériens.

**Mots-clés :** port, transport maritime, mondialisation, Algérie, infrastructures portuaires.

## Abstracts

Algerian commercial ports are caught into an important paradox in their development. On the one hand, the flow extraversion logic which has been inherited from the colonial period - still reinforced later on - has made the Algerian economy strongly dependent on maritime transport (about 95% of the Algerian international trade). On the other hand, the slowness in harbor substructure modernization accentuates their growing inadequacy to the globalized standards of modern logistics. The passage from the state control of the economy to the liberal one, in the 1990s has but increased the trend. The harbors being unable to absorb trade flows (weak productivity, very long waiting delays of the ships, terminals saturation, limited nautical access...) to the point of slowing down the country insertion within the world economy. Recent measures taken by the Algerian authorities aim to rehabilitate the national ports so that they might, on the one hand, achieve their role as transport substructures and as means of arranging the territory, and on the other hand to reduce the dependency towards other Maghreb and Mediterranean ports by attracting more direct stopovers. To this can be added the contracts concluded with foreignP partners such as DPW (Dubai Ports World) for the ports of Algiers and Djen Djen, and Protek International (Singapore) for the port of Bejaia. As a conclusion, the study tries to estimate to what extent those dynamics could make it possible to find a solution, at least partly, to the paradox felt by Algerian ports.

**Keywords :** port, maritime transport, globalization, Algeria, Port infrastructure.

*A mon époux, mes enfants et ma famille*

# *Remerciements*

Mes remerciements vont tout d'abord à mon Directeur de thèse, Monsieur **BOUROUBA M'hamed El Hadj**, pour sa bienveillance, sa disponibilité, la pertinence de ses suggestions et son engagement. Ses différentes corrections et ses conseils ont été particulièrement la source de réussite de cette thèse.

Je tiens à remercier également les membres du **jury** qui ont bien voulu m'honorer de leur présence et pour leurs remarques et conseils pertinents.

Mes remerciements profonds vont aussi à Monsieur *Benaïssa BERBER*, Auditeur de l'Entreprise Portuaire de Mostaganem, de m'avoir permis de suivre cette formation et qui m'a été d'une aide et d'un soutien tout au long de la durée d'élaboration de ce travail.

A Monsieur **Claude ALBAGLI** j'adresse un remerciement tout particulier pour son aide et sa disponibilité à chaque fois que j'ai besoin de lui.

Mes remerciements vont aussi à Monsieur **Marc RICHEVAUX**, rédacteur en chef des cahiers du CEDIMES.

Enfin, je remercie ma famille ainsi que mon époux pour leur constant soutien pendant ma thèse.

---

# Sommaire

---

RESUME

REMERCIEMENTS

SOMMAIRE

LISTE DES TABLEAUX

LISTE DES FIGURES

LISTE DES ANNEXES

INTRODUCTION GENERALE ..... 01

## Cadre conceptuel

### Chapitre Premier

#### Evolution et Structure du Trafic Maritime International

##### Section 01 : Evolution du Trafic Maritime International

- A. Situation économique et perspectives au niveau mondial.....13
- B. Trafic maritime mondial .....17
- C. Perspectives d'évolution.....27

##### Section 02 : Evolution de la Flotte Mondiale

- A. Structure de la flotte mondiale .....31
- B. Mise en service de porte-conteneurs et connectivite des transports maritimes réguliers...39
- C. Construction, démolition et nouvelles commandes des navires .....46

##### Section 03 : Evolution des Ports

- A. Trafic des Ports.....50
- B. Evolution des Ports.....53
- C. Quelques-unes des difficultés actuelles des Ports.....57

## Chapitre Deuxième

### La Logistique Portuaire, Dimension et Enjeux

#### Section 01 : Approche Conceptuelle des Ports

A. Le Port : définition, classification et moyens.....	67
B. Le Port, activités.....	72
C. Le Port, évolution du concept.....	77

#### Section 02 : La conteneurisation, Concept et Phénomène

A. La conteneurisation, Apparition et Evolution.....	82
B. La conteneurisation, définition et transport MULTIMODAL.....	86
C. Le Marché du Conteneur.....	91

#### Section 03 : Le Port, Structure des Coûts Maritimes

A. Les coûts de distribution .....	98
B. Les composants des coûts du transport maritime.....	101
C. Rendement et coûts de manutention .....	105

## Partie Empirique

### Chapitre Troisième

#### L'Algérie Portuaire D'aujourd'hui

#### Section 01 : Organisation des ports dans le monde

A. Approche organisationnelle des ports.....	114
B. Panorama de l'organisation portuaire dans le monde.....	121
C. Mondialisation, privatisation et restructuration.....	125

## **Section 02 : Rétrospective du Système Portuaire National**

A. Aperçu historique du secteur portuaire Algérien.....	136
B. Contraintes, limites et insuffisances du système organisationnel en place.....	138
C. Du nouveau système organisationnel.....	156

## **Section 03 : La Vision du Secteur Portuaire Algérien**

A. Les enjeux de la politique portuaire en Algérie.....	165
B. Les objectifs stratégiques du secteur portuaire en Algérie.....	175
C. Plan de mise en œuvre du schéma organisationnel projeté dans le cadre des réformes du secteur portuaire national.....	182

# **Chapitre Quatrième**

## **Réforme Portuaire en Algérie**

### **Section 01 : Pôle EST**

A. Entreprise Portuaire de Bejaïa.....	194
B. Entreprise Portuaire de DjenDjen.....	200
C. Entreprise Portuaire de Skikda.....	207
D. Entreprise Portuaire de Annaba.....	213

### **Section 02 : Pôle CENTRE**

A. Entreprise Portuaire de Ténès.....	218
B. Entreprise Portuaire d'Alger.....	223

### **Section 03 : Pôle OUEST**

A. Entreprise Portuaire de Ghazaouet.....	230
B. Entreprise Portuaire d'Oran.....	234
C. Entreprise Portuaire d'Arzew.....	240
D. Entreprise Portuaire de Mostaganem.....	245

**CONCLUSION GENERALE .....257**

**BIBLIOGRAPHIE**

**GLOSSAIRE**

**ANNEXE**

# Liste des tableaux

<b>Tableau n° 1 :</b> Croissance économique mondiale, 2011-2014 (Variation annuelle en pourcentage).....	13
<b>Tableau n° 2 :</b> Croissance du volume des échanges de marchandises, 2010-2013 (Variation annuelle en pourcentage).....	16
<b>Tableau n° 3 :</b> Évolution du trafic maritime international, diverses années (En millions de tonnes chargées).....	18
<b>Tableau n° 4 :</b> Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2013-2014 (Chiffres au 1er janvier, en milliers de tpl, parts en pourcentage indiquées en italiques).....	33
<b>Tableau n° 5 :</b> Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1er janvier 2014 (En pourcentage du total des navires et des tpl) .....	37
<b>Tableau n° 6 :</b> Livraisons de navires neufs, par grandes catégories de navires et par pays de construction, 2013 (En milliers de tjb).....	47
<b>Tableau n° 7 :</b> Livraisons de navires neufs, par grandes catégories de navires et par pays de construction, 2013 (En milliers de tjb).....	48
<b>Tableau n° 8 :</b> Trafic des ports à conteneurs de 80 pays/économies en développement et économies en transition pour les années 2011, 2012 et 2013 (en EVP).....	35

<b>Tableau n° 9 :</b> Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur trafic en 2011, 2012 et 2013 (En EVP, variation en pourcentage).....	51
<b>Tableau n° 10 :</b> Types de pollution portuaires.....	63
<b>Tableau n° 11 :</b> Dimensions du conteneur.....	88
<b>Tableau n° 12 :</b> Prévisions de la demande en conteneurs par région à l'horizon 2015 (en millions d'EVP) .....	92
<b>Tableau n° 13 :</b> Contrôle de la flotte mondiale par groupes principaux de pays, au 1er janvier 2007.....	97
<b>Tableau n° 14 :</b> Parts en pourcentage de tpl.....	97
<b>Tableau n° 15 :</b> Trafic marchandises par mode de conditionnement « Port Bejaia »...	195
<b>Tableau n° 16 :</b> Trafic conteneurs « Port Bejaia ».....	196
<b>Tableau n° 17 :</b> Trafic passagers « Port Bejaia » .....	196
<b>Tableau n° 18 :</b> Nombre de navires « Port Bejaia ».....	197
<b>Tableau n° 19 :</b> Types des navires à l'entrée « Port Bejaia » .....	197
<b>Tableau n° 20 :</b> Taille des navires « Port Bejaia ».....	198
<b>Tableau n° 21 :</b> Attente moyenne en rade « Port Bejaia ».....	198
<b>Tableau n° 22 :</b> Séjour moyen à quai « Port Bejaia ».....	199
<b>Tableau n° 23 :</b> Trafic marchandises par mode de conditionnement « Port DjenDjen » .....	202

<b>Tableau n° 24 :</b> Trafic conteneurs « Port DjenDjen » .....	202
<b>Tableau n° 25 :</b> Trafic passagers « Port DjenDjen » .....	203
<b>Tableau n° 26 :</b> Nombre de navires « Port DjenDjen » .....	203
<b>Tableau n° 27 :</b> Types des navires à l'entrée « Port DjenDjen ».....	204
<b>Tableau n° 28 :</b> Taille des navires « Port DjenDjen » .....	204
<b>Tableau n° 29 :</b> Attente moyenne en rade « Port DjenDjen ».....	205
<b>Tableau n° 30 :</b> Séjour moyen à quai « Port DjenDjen » .....	205
<b>Tableau n° 31 :</b> Trafic marchandises par mode de conditionnement « Port Skikda » .	208
<b>Tableau n° 32 :</b> Trafic conteneurs « Port Skikda » .....	209
<b>Tableau n° 33 :</b> Trafic passagers « Port Skikda ».....	209
<b>Tableau n° 34 :</b> Nombre de navires « Port Skikda » .....	209
<b>Tableau n° 35 :</b> Types des navires à l'entrée « Port Skikda ».....	210
<b>Tableau n° 36 :</b> Taille des navires « Port Skikda » .....	210
<b>Tableau n° 37 :</b> Attente moyenne en rade « Port Skikda » .....	211
<b>Tableau n° 38 :</b> Séjour moyen à quai « Port Skikda » .....	211
<b>Tableau n° 39 :</b> Trafic marchandises par mode de conditionnement « Port Annaba »	214
<b>Tableau n° 40 :</b> Trafic conteneurs « Port Annaba ».....	215
<b>Tableau n° 41 :</b> Trafic passagers « Port Annaba ».....	215

<b>Tableau n° 42 :</b> Nombre de navires « Port Annaba » .....	215
<b>Tableau n° 43 :</b> Types des navires à l'entrée « Port Annaba » .....	216
<b>Tableau n° 44 :</b> Taille des navires « Port Annaba ».....	216
<b>Tableau n° 45 :</b> Trafic marchandises par mode de conditionnement « Port Ténès »...	219
<b>Tableau n° 46 :</b> Trafic conteneurs « Port Ténès » .....	220
<b>Tableau n° 47 :</b> Trafic passagers « Port Ténès » .....	220
<b>Tableau n° 48 :</b> Nombre de navires « Port Ténès ».....	221
<b>Tableau n° 49 :</b> Types des navires à l'entrée « Port Ténès ».....	221
<b>Tableau n° 50 :</b> Taille des navires « Port Ténès » .....	222
<b>Tableau n° 51 :</b> Trafic marchandises par mode de conditionnement « Port Alger » ...	224
<b>Tableau n° 52 :</b> Trafic conteneurs « Port Alger » .....	225
<b>Tableau n° 53 :</b> Trafic passagers « Port Alger ».....	225
<b>Tableau n° 54 :</b> Nombre de navires « Port Alger » .....	226
<b>Tableau n° 55 :</b> Taille des navires « Port Alger » .....	226
<b>Tableau n° 56 :</b> Trafic marchandises par mode de conditionnement « Port Ghazaouet » .....	231
<b>Tableau n° 57 :</b> Trafic conteneurs « Port Ghazaouet ».....	232
<b>Tableau n° 58 :</b> Trafic passagers « Port Ghazaouet ».....	232

<b>Tableau n° 59 :</b> Nombre de navires « Port Ghazaouet » .....	233
<b>Tableau n° 60 :</b> Types des navires à l'entrée « Port Ghazaouet » .....	233
<b>Tableau n° 61 :</b> Taille des navires « Port Ghazaouet ».....	233
<b>Tableau n° 62 :</b> Trafic marchandises par mode de conditionnement « Port Oran » ....	236
<b>Tableau n° 63 :</b> Trafic conteneurs « Port Oran » .....	236
<b>Tableau n° 64 :</b> Trafic passagers « Port Oran » .....	237
<b>Tableau n° 65 :</b> Nombre de navires « Port Oran » .....	237
<b>Tableau n° 66 :</b> Types des navires à l'entrée « Port Oran ».....	237
<b>Tableau n° 67 :</b> Taille des navires « Port Oran » .....	238
<b>Tableau n° 68 :</b> Trafic marchandises par mode de conditionnement « Port Arzew » .	241
<b>Tableau n° 69 :</b> Trafic conteneurs « Port Arzew ».....	241
<b>Tableau n° 70 :</b> Trafic hydrocarbures « Port Arzew » .....	242
<b>Tableau n° 71 :</b> Trafic hors hydrocarbures « Port Arzew ».....	242
<b>Tableau n° 72 :</b> Trafic passagers « Port Arzew ».....	243
<b>Tableau n° 73 :</b> Nombre de navires « Port Arzew » .....	243
<b>Tableau n° 74 :</b> Taille des navires « Port Arzew » .....	243
<b>Tableau n° 75 :</b> Trafic marchandises par mode de conditionnement « Port Mostaganem » .....	246

<b>Tableau n° 76 :</b> Trafic conteneurs « Port Mostaganem » .....	247
<b>Tableau n° 77 :</b> Trafic passagers « Port Mostaganem » .....	247
<b>Tableau n° 78 :</b> Nombre de navires « Port Mostaganem » .....	248
<b>Tableau n° 79 :</b> Types des navires à l'entrée « Port Mostaganem » .....	248
<b>Tableau n° 80 :</b> Taille des navires « Port Mostaganem » .....	248
<b>Tableau n° 81 :</b> Attente moyenne en rade et séjour à quai « Port Mostaganem » .....	249
<b>Tableau n° 82 :</b> Parts de marché « Port Mostaganem » .....	250

# Liste des Figures

<b>Figure n° 1 :</b> Indice de production industrielle de l'organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et indices du PIB mondial, du commerce mondial de marchandises et du commerce maritime mondial, 1975-2013 (1990 = 100) .....	14
<b>Figure n° 2 :</b> Trafic maritime international, diverses années (En millions de tonnes chargées) .....	19
<b>Figure n° 3 :</b> Trafic maritime mondial, par groupe de pays, 2013 (Part en pourcentage du tonnage mondial) .....	21
<b>Figure n° 4 :</b> Participation des pays en développement au trafic maritime mondial, diverses années (Part en pourcentage du tonnage mondial) .....	22
<b>Figure n° 5 :</b> Trafic maritime mondial, par région géographique, 2013 (Part en pourcentage du tonnage mondial) .....	23
<b>Figure n° 6 :</b> Trafic maritime mondial en tonnes-milles de fret par type de fret, 2000-2014 (En milliards de tonnes-milles) .....	25
<b>Figure n° 7 :</b> Croissance annuelle de la flotte mondiale, 2000-2013 (En pourcentage de tpl) .....	31
<b>Figure n° 8 :</b> Propriétaires de la flotte mondiale, par année de construction des navires (En tpl au 1er janvier 2014).....	32

<b>Figure n° 9 :</b> Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 1980-2014 (Chiffres au 1er janvier, part en pourcentage des tpl).....	34
<b>Figure n° 10 :</b> Tendances des livraisons de porte-conteneurs, 2005-2013 (Porte-conteneurs neufs équipés d'appareils, en pourcentage des livraisons totales de porte-conteneurs).....	35
<b>Figure n° 11 :</b> Propriétaires de la flotte mondiale, par année de construction des navires (En tpl au 1er janvier 2014).....	38
<b>Figure n° 12 :</b> Les 20 principales nations propriétaires de navires selon le critère de la propriété effective, au 1er janvier 2014 (En milliers de tpl, par pays/économie) .....	41
<b>Figure n° 13 :</b> Présence des compagnies de transport maritime régulier : nombre moyen de compagnies par pays et capacité moyenne de charge de conteneurs des navires mis en service (EPV), par compagnie et par pays, 2004-2014 .....	44
<b>Figure n° 14 :</b> Tonnage en commande dans le monde, 2000-2014 (En milliers de tpl) ...	49
<b>Figure n° 15 :</b> Trafic conteneurisé mondial 1999-2020 (en millions d'EVP).....	93
<b>Figure n° 16 :</b> Taux de fret par navire et par jour 1993 -2006. ....	95
<b>Figure n° 17 :</b> Croissance de la flotte mondiale de PC cellulaires .....	96
<b>Figure n° 18 :</b> la hiérarchie des coûts .....	99
<b>Figure n° 19 :</b> Statistique des couts du passage portuaire.....	100

<b>Figure n° 20</b> : schéma détaillé de tous les couts d'exploitation .....	104
<b>Figure n° 21</b> : Décomposition du temps total passé par le navire au port.....	108
<b>Figure n° 22</b> : L'Organisation Maritime Internationale « OMI » .....	108

# Liste des annexes

**Annexe n° 01** : Trafic maritime mondial de 2006 à 2013, par type de fret, par groupe de pays et par région (En millions de tonnes).

**Annexe n° 02** : Trafic maritime mondial de 2006 à 2013, par type de fret, par groupe de pays et par région (Part en pourcentage).

**Annexe n° 03** : Trafic des ports à conteneurs de 80 pays/économies en développement et économies en transition pour les années 2011, 2012 et 2013 (en EVP).

**Annexe n° 04** : Résultats par produits « port de Bejaïa »

**Annexe n° 05** : Trafic marchandises selon mode de conditionnement

**Annexe n° 06** : Trafic conteneurs.

**Annexe n° 07** : Résultats par produits « port de DjenDjen »

**Annexe n° 08** : Résultats par produits « port de Skikda »

**Annexe n° 09** : Résultats par produits « port de Annaba »

**Annexe n° 10** : Résultats par produits « port de Ténès

**Annexe n° 11** : Résultats par produits « port d'Alger »

**Annexe n° 12** : Résultats par produits « port de Ghazaouet »

**Annexe n° 13** : Résultats par produits « port d'Oran »

**Annexe n° 14** : Résultats par produits « port d'Arzew »

**Annexe n° 15** : Résultats par produits « port de Mostaganem »

**Annexe n° 16** : trafic hydrocarbures par ports.

**Annexe n° 17** : trafic global et trafic hors hydrocarbures par ports.

## Introduction générale

L'Algérie assure la quasi-totalité de ses échanges extérieurs par voie maritime, soit près de 95%. Ceci implique que ces ports soient performants. Or ces ports sont déficients et le pays paye 170 millions de dollars par an de surestaries. En effet il est fréquent de voir les ports algériens qualifiés de coûteux et congestionnés.<sup>1</sup> Afin de remédier à cette situation, le pays s'est engagé dans la réforme du modèle de gestion portuaire en autorisant des joint-ventures avec des partenaires étrangers.<sup>2</sup> L'application de la réforme portuaire s'est heurtée à l'hostilité des syndicats du personnel portuaire, notamment les dockers, pour qui privatisation signifie licenciement. Il est admis par ailleurs que la transition vers le modèle aujourd'hui dominant de gestion portuaire par des sociétés privées s'accompagne de coûts sociaux en termes d'emplois perdus et/ou à reconvertir.<sup>3</sup> Ce modèle consiste à concéder les fonctions commerciales du terminal à un partenaire spécialisé qui s'engage selon les clauses contractuelles négociées préalablement avec l'autorité portuaire. Cette dernière conserve une fonction régaliennne avec la responsabilité générale de l'espace foncier.

Ces changements se produisent alors même que l'Afrique dans son ensemble "glisse vers l'Asie" et accueille de nouveaux acteurs portuaires internationaux afin de dynamiser la gestion portuaire et de faciliter la mise en place de chaînes logistiques. Avec le projet Tanger Med, le Maroc accueille d'ores et déjà des opérateurs portuaires globaux comme APM Terminals (Danemark), PSA (Singapour) et Eurogate (Allemagne) en plus de l'opérateur local Marsa Maroc, signe d'une intégration plus poussée dans le système logistique mondial.<sup>4</sup> Le contexte est aussi l'émergence d'une zone euro-méditerranéenne visant le développement d'un système intégré de transport fondé sur des réformes importantes au sein des pays membres.

Les mutations du commerce international et du transport maritime ont eu une influence décisive sur les structures administratives et techniques des ports, les transformant de plus en plus en entreprises autonomes. En effet, de profondes transformations techniques ont accompagné la croissance des décennies 1950 à 1970 dans le monde :

---

<sup>1</sup> Ocean Shipping Consultants, 2009.

<sup>2</sup> décret n° 2006-139 du 15 avril 2006.

<sup>3</sup> Nations Unies, 2009.

<sup>4</sup> Invest in Med, 2009.

diversification des types de navire, accroissement considérable de leur taille et enfin essor de la conteneurisation, ouvrant ainsi un nouveau cycle d'innovations technologiques portant pour l'essentiel sur l'organisation et les pratiques du transport, notamment avec la généralisation des échanges informatisés d'informations.

Selon des experts d'institutions internationales un classement mondial officiel des ports maritimes de commerce, en fonction du trafic total des marchandises qui y ont transité, est délicat à réaliser tant en regard des modes de calcul de fret, comme les unités de tonnage (long ton et short ton) que de la période de référence (année civile ou année comptable) peuvent varier d'un pays à un autre (les Etats -Unis, par exemple). Plus fondamentalement, le tonnage total ne reflète pas exactement l'activité économique de chaque port , car la valeur ajoutée de la manutention et du stockage de la tonne de pétrole, de charbon ou de minerai est beaucoup plus faible que celle qui est relative l'exécution des mêmes opérations sur une tonne de marchandises diverses alors que si, les raffineries ou les usines sidérurgiques étaient installées sur place on prendrait en compte la valeur ajoutée par la transformation de la marchandise.

Ces remarques étant faites, en mettant le trafic conteneurisé avec le trafic total on peut distinguer les grands ports mondiaux multifonctionnels (Rotterdam, Singapour et Kobe) des terminaux spécialisés ou ports à fonction uniquement industrielles (Chiba, Kawasaki, Ulsan). Ce que nous pouvons relever c'est l'importance du Japon, avec dix ports sur les dix-neuf plus grands ports mondiaux. Cela tient à la géographie d'un archipel qui tire toutes ses ressources en matières premières de l'extérieur et dont la population est concentrée sur le littoral.

Cette situation ne se rencontre pas seulement au Japon : l'ensemble Long Beach -Los Angeles, avec 130 millions de tonnes (Mt) et 4 millions d'Evps, mériterait de figurer sur la liste. Il ne faut pas que le poids du Japon masque l'importance du reste de l'Asie représenté par les « quatre dragons ». Les grands ports des décennies précédentes, New York et Londres, ont disparu de la liste des grands ports du monde; les nouvelles grandes places du commerce mondial sont celles de la diaspora chinoise d'Asie : Hon Kong, Singapour et Taiwan.

Les impératifs du commerce et de la sécurité ont conduit depuis longtemps les nations maritimes à consacrer, par diverses conventions, le caractère international des missions

assurées par les ports maritimes. Les plus importantes d'entre elles sont : la Convention sur le régime international des ports maritimes (Genève, 9 décembre 1923) ; la Conférence sur la facilitation des voyages et du transport maritime (Londres, 9 avril 1965) ; la Convention sur le transit et le commerce des pays sans rivage maritime (New York, 8 juillet 1965).

La nécessaire réorganisation du secteur portuaire algérien s'impose de plus en plus d'autant que les ports constituent à la fois la vitrine du développement de l'activité économique et sociale, l'espace le plus propice permettant la majorité des échanges extérieurs et l'outil le plus adéquat pour mieux répondre aux exigences de l'économie de marché.

Dés lors, l'importance des rôles des ports en tant qu'outil d'un meilleur soutien au développement des activités économiques et sociales, appelle à un nouveau schéma organisationnel, à une restructuration profonde qui s'appuie sur une séparation des fonctions d'autorités et des activités commerciales ou économiques, à un encadrement juridique qui tient en compte le principe même de l'économie du marché et à une professionnalisation de la chaîne portuaire de manière à donner toutes les chances à l'Algérie de mieux s'intégrer dans l'économie mondiale.

Si les principes fondamentaux de cette réforme lancée à partir de 1998 avec la promulgation de la loi 98-05 portant nouveau code maritime consacrent le principe de la séparation des missions de puissance publique ou service public de l'état des activités commerciales susceptibles d'être exercées par des opérateurs publics ou privés, la recherche de l'amélioration des performances du secteur portuaire devient une exigence permanente.

Selon les spécialistes du secteur, la stratégie à privilégier pour la concrétisation de cet objectif devrait s'articuler autour de trois axes visant principalement l'adaptation du cadre institutionnel, la mise en place d'assise réglementaire appropriée et nécessaire au bon fonctionnement des ports, et enfin l'engagement d'actions au plan de l'entretien et du développement des infrastructures et autres installations et s'inscrivant dans une démarche et des perspectives à court, moyen et long terme.

Le nouveau cadre organisationnel fait ressortir d'autres axes pouvant influencer positivement sur la rentabilité des ports, une réduction de la vulnérabilité de l'activité portuaire et une utilisation rationnelle de l'outil portuaire à travers la planification du développement des capacités portuaires et la promotion d'une capacité optimale des ports.

Il vise par ailleurs à susciter et impulser la compétitivité à l'effet d'améliorer les performances des ports devant se traduire par une plus grande efficacité économique et un meilleur soutien au fonctionnement et au développement des autres secteurs d'activités.

En distinguant les missions de puissance publique (missions régaliennes de l'Etat) des missions économiques dévolues aux entreprises, le nouveau schéma d'organisation permettra la réduction des charges d'entretien et de développement supportées intégralement par le passé par l'Etat à travers la mise en place de conditions favorisant la participation des nouvelles entités portuaires et des autres opérateurs dans la prise en charge des investissements.

Il faut rappeler que le nouveau code maritime consacre la démonopolisation et l'ouverture des activités portuaires commerciales, notamment la manutention, l'acconage et la remorquage qui ne seront plus du ressort du seul opérateur public mais ouvertes, sur la base d'un cahier des charges à l'ensemble des opérateurs lesquels évolueront ainsi dans un marché concurrentiel et sous des régimes divers d'autorisation ou d'agrément permettant une participation au financement des opérations de développement.

Le processus de mise en place du nouveau cadre institutionnel doit être soutenu par un dispositif légal et réglementaire approprié. Ainsi les textes réglementaires n°199, 200, 201 et 202 promulgués le 18 août 1999 portant respectivement statut-type et création de trois autorités portuaires régionales, Est, Centre et Ouest en sont les premières instruments et dont la mise en place constitue aujourd'hui une des premières priorités assignées à ce secteur.

Les experts du Ministère des transports notent qu'ainsi il a été retenu au plan institutionnel de passer d'une gestion centralisée à une gestion spécialisée plus

autonome où sont dissociées le rôle de l'autorité portuaire agissant au nom de l'Etat et celui des exploitants des service commerciaux .

Les enjeux et les défis restent donc la mise en œuvre de ce schéma organisationnel des ports algériens et ce dans l'intérêt de l'économie nationale.

Bien qu'un certain nombre d'opérations soient déjà identifiées à travers notamment les différents projections et perspectives définies par un certain nombre d'études réalisées en la matière et des différents plans de développement de certains ports, l'élaboration d'un plan stratégique national de développement du complexe portuaire à long terme est plus que nécessaire.

Ce plan stratégique, objet d'une étude réalisée en Octobre 2005 dans le cadre du projet d'assistance de la Banque Mondiale, est l'instrument indispensable pour la définition d'une véritable politique portuaire à même de permettre l'adaptation de ce secteur à l'économie de marché et son intégration au système universel.

La réforme du modèle de gestion portuaire algérien date depuis plus d'une décennie mais n'a jamais été mise en œuvre. Cette nouvelle évolution du cadre juridique concernant les concessions et les partenariats public-privé présente plusieurs avantages : attirer les investisseurs privés dans les ports, améliorer la rentabilité des ports et ainsi réduire le coût du transport, soulager l'Etat d'une partie des charges financières, faciliter la mise en place des chaines logistiques avec un transport de bout en bout, doter le secteur portuaire d'un cadre législatif et réglementaire adapté aux évolutions actuelles, enfin ouvrir de nouvelles lignes maritimes.

Pour le secteur portuaire depuis l'indépendance du pays en 1962, l'Etat est à la fois acteur et régulateur. Ce rôle est difficile à tenir, eu égard à la situation des ports, qui accusent un retard important du fait notamment de la centralisation de la gestion portuaire (Mohamed-Chérif, 2007). La première restructuration du secteur portuaire intervient en 1982 avec la suppression de l'Office National des Ports et la création de dix entreprises Portuaires. C'est une décentralisation partielle, l'objectif étant de réhabiliter l'autorité portuaire, mais les pesanteurs bureaucratiques demeurent. La seconde réforme a lieu en 1998, dans le but de mettre le secteur portuaire en harmonie avec la réalité économique du pays. La loi n°98-05 du 25 juin 1998 ouvre les activités de

manutention et d'acconage au secteur privé. En 2006 cependant, les ports continuant à souffrir des mêmes maux, l'Etat décide d'élargir le partenariat aux acteurs étrangers par le biais du décret n° 2006-139 du 15 avril 2006.

La plupart des ports algériens n'a pas évolué depuis l'indépendance du pays en 1962, exception faite des ports pétroliers (Arzew, Skikda et Béjaïa). On a pu insister sur le paradoxe portuaire algérien, en partie commun à d'autres pays émergents, qui oppose une forte dépendance maritime à l'absence d'infrastructures portuaires modernes.

Tenant compte des exigences internationales actuellement admises en terme de shipping international, **l'objet** du présent travail est de donner un aperçu sur la nécessaire réorganisation du secteur portuaire algérien et ceci en répondant à la question suivante : **Quel modèle d'organisation des ports doit être adopté par l'Algérie pour améliorer leur performance logistique ?**

## **Hypothèses**

L'effort de l'Algérie en investissement portuaire a concerné, jusqu'aux années 2000, uniquement les ports pétroliers. Les ports polyfonctionnels sont des ports de première génération qui sont simplement des points de rupture de charge avec très peu de compétences logistiques, construits au début de la colonisation française et sont incompatibles avec l'évolution actuelle caractérisée par de grands navires et par l'intermodalisme. Cet état de fait oblige les armateurs qui desservent ces ports à recourir aux cargos de petite taille. Un volume de 60% se situe dans la gamme de 2 000 à 10 000 Tpl (tonnes de port en lourd). Ce sont des navires non économiques qui engendrent d'importants manques à gagner pour les chargeurs algériens payant ainsi des taux de fret plus élevés.

La réforme du modèle de gestion portuaire algérien date de plus d'une décennie. Une nouvelle évolution du cadre juridique portera sur la séparation des fonctions régaliennes des fonctions commerciales, l'introduction du concept de concessions et du partenariat public-privé.

Ces réformes devraient présenter plusieurs avantages, à savoir :

- **Améliorer** la rentabilité des ports et **réduire** le coût du transport ;

- **Attirer** les investisseurs privés dans les ports et soulager l'Etat d'une partie des charges financières ;
- **Faciliter** la mise en place de chaînes logistiques avec un transport de bout en bout ;
- **Doter** le secteur portuaire d'un cadre législatif et réglementaire adapté aux évolutions actuelles.

Il demeure important que les ports algériens puissent redynamiser leurs activités en mobilisant les ressources spécifiques, seules susceptibles d'améliorer leur attractivité en suivant une stratégie résolument commerciale.

L'**objectif** de ce travail de recherche est de :

- **Rechercher** la performance portuaire grâce notamment à l'incitation à l'innovation ;
- **Mettre** en place des règles et procédures incitatives pour l'investissement privé et le faciliter ;
- **Favoriser** la performance logistique ;
- **Optimiser** la valorisation des infrastructures portuaires et de connexion existantes ;
- **Se positionner** dans le contexte national, régional et international ;
- **Tirer parti** du rôle structurant des ports.

### **Démarche méthodologique adoptée**

En vue de répondre à la problématique de cette thèse, nous avons abordé, en première partie - **le cadre conceptuel** - comportant deux chapitres, les points essentiels comme suit :

Dans le **premier chapitre**, nous avons mis la lumière sur l'évolution des Ports et du trafic maritime international, ainsi que sur l'évolution de la flotte mondiale.

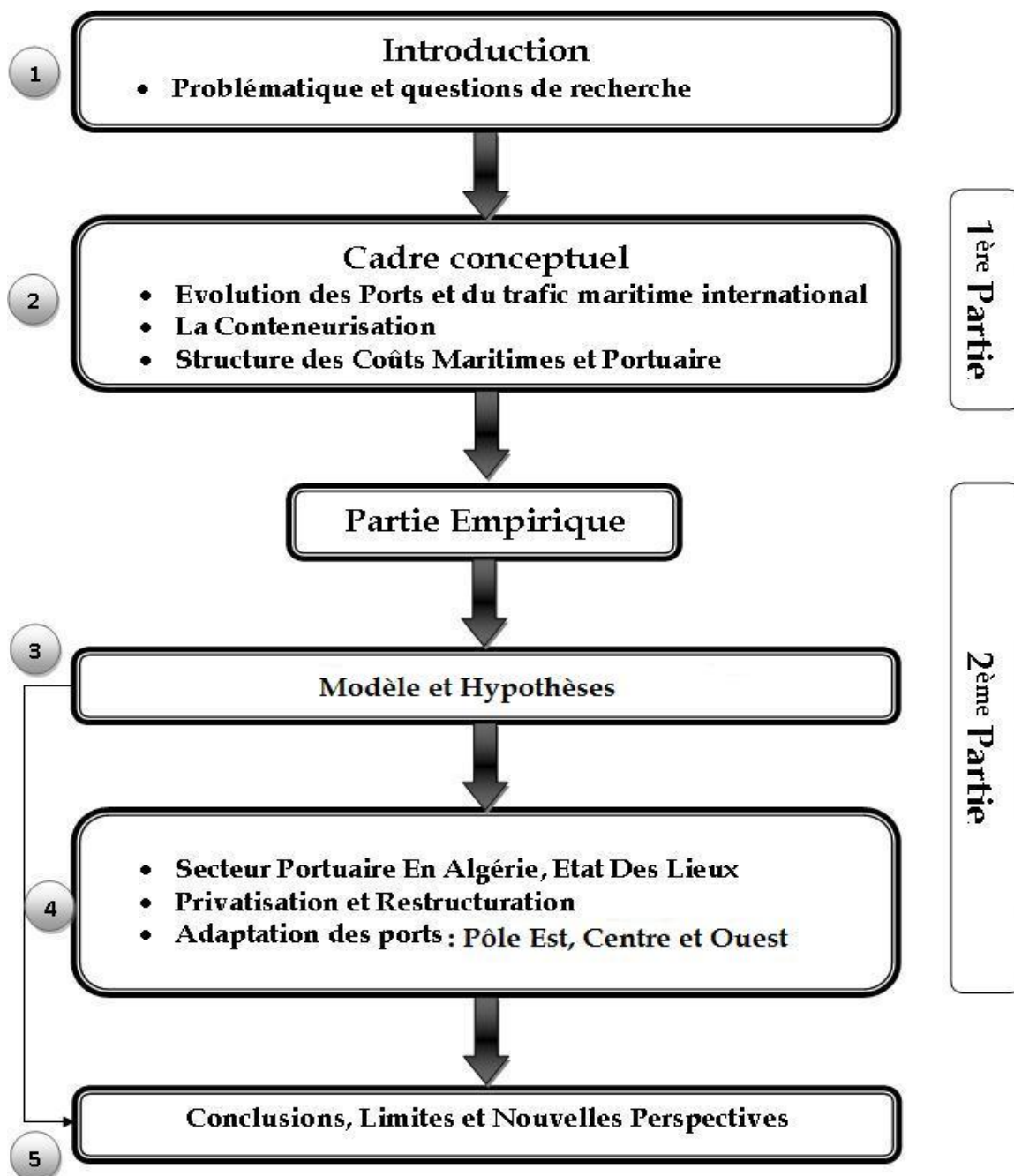
Pour le **deuxième chapitre**, nous avons abordé l'approche conceptuelle des Ports, la notion de la conteneurisation et la structure des coûts maritimes et portuaires.

La **deuxième partie** de cette recherche, consacrée aux - **tests empiriques** - a étudié les dix Ports de commerce de l'Algérie, représentée par le troisième et le quatrième chapitre.

Dans le **troisième chapitre**, nous avons traité l'approche organisationnelle des ports, nous avons mis la lumière sur la rétrospective du système portuaire national, ainsi que la vision du secteur portuaire algérien.

Enfin dans le **quatrième chapitre**, nous avons tenté d'expliquer la réforme portuaire en Algérie par pôle (Est, Centre et Ouest).

L'**objectif de cette deuxième partie** est de proposer des études empiriques des hypothèses de recherche formulées dans la **première partie**. Ainsi, nous avons adopté une démarche empirique qui permet de répondre à notre problématique de la recherche. Notre démarche suivie peut être schématisée de la façon suivante :



Les étapes du Processus de Recherche

## **Mode de récolte de l'information**

Selon la nature des informations recherchées, informations d'ordre général et/ou d'ordre spécifique en vue d'appréhender le contenu et la démarche utilisée, les techniques de collecte utilisées dans mon travail sont :

- **La recherche documentaire** : en consultant les sources externes et internes d'informations (documents, rapports d'activité, statistiques, etc.) ;
- **L'entretien en face à face** : avec les différentes parties prenantes de la communauté maritime et portuaire en vue de voir et d'analyser les différents approches et points de vues concernant les insuffisances de l'actuelle organisation du secteur portuaire algérien et la vision de chaque partie sur la nature des changements à apporter ;
- **L'observation directe et participative** : assister avec les parties concernées et observer les circuits empruntés pour le traitement des navires et des marchandises qu'ils comportent.

## **Concepts clefs**

Port, Communauté maritime et portuaire, Infrastructures et superstructures portuaires, Fonctions régaliennes, Fonctions commerciales, Réformes, Navire.

## **Difficultés Rencontrées**

La complexité de l'activité portuaire, le nombre important des intervenants de la chaîne maritime et portuaire, la disparité des approches conceptuelles du port et de son rôle entre les différentes parties prenantes de la communauté maritime et portuaire et le manque de littérature dans ce domaine rendent notre tâche particulièrement ardue à pouvoir obtenir les informations souhaitées et avancer avec plus de célérité.

# Cadre conceptuel

# Chapitre I

## Evolution et Structure du Trafic Maritime International

### Section 01 : Evolution du Trafic Maritime International

- A. Situation économique et perspectives au niveau mondial
- B. Trafic maritime mondial
- C. Perspectives d'évolution

### Section 02 : Evolution de la Flotte Mondiale

- A. Structure de la flotte mondiale
- B. Mise en service de porte-conteneurs et connectivite des transports maritimes réguliers
- C. Construction, démolition et nouvelles commandes des navires

### Section 03 : Evolution des Ports

- A. Trafic des Ports
- B. Evolution des Ports
- C. Quelques-unes des difficultés actuelles des Ports

## Introduction

La croissance économique mondiale a fléchi en 2013, car l'activité économique a été freinée dans les régions en développement et la situation des pays avancés ne s'est que peu améliorée. Reflétant la croissance timide de l'économie mondiale (2,3 % de croissance du produit intérieur brut mondial (PIB)), les volumes du commerce mondial de marchandises se sont accrus au taux modéré de 2,2 %. Parallèlement, la croissance des expéditions maritimes mondiales a ralenti au taux moyen de 3,8 %, portant les volumes totaux à près de 9,6 milliards de tonnes. S'alignant sur les tendances récentes, cette expansion est en grande partie la résultante de la croissance des flux des marchandises solides, en particulier des marchandises en vrac, qui ont progressé de 5,5 %. Les marchandises solides, notamment, les cinq principaux vracs secs (minerai de fer, charbon, céréales, bauxite et alumine et phosphate naturel), les vracs de moindre importance (produits forestiers et autres produits similaires), les marchandises conteneurisées et les marchandises diverses ont représenté la plus grande partie du commerce maritime (70,2 %) et les cargaisons pétrolières et gazières (pétrole brut, produits pétroliers et gaz) le reste (29,8 %).

Les perspectives de l'économie, du commerce et du transport maritime dans le monde semblent s'améliorer bien que des risques de dégradation persistent. Ceux-ci sont liés, en particulier, à la fragilité de la reprise économique des pays développés, aux difficultés rencontrées par la croissance dans les grands pays émergents et à des tensions géopolitiques qui pourraient s'aggraver. Ces risques pourraient dévier l'économie mondiale de la voie d'une croissance positive. Parallèlement, il existe des signes encourageants, dont le renforcement de la reprise économique des pays développés, les engagements pris par le G20<sup>5</sup> en février 2014 de prendre des mesures pour stimuler la croissance mondiale, les gains pouvant résulter des accords et initiatives de plus en plus nombreux dans le domaine du commerce, l'approfondissement des relations commerciales et d'investissement Sud-Sud, l'essor du commerce horizontal, la demande croissante de consommation, en particulier en Asie de l'Ouest et en Afrique, et l'expansion potentielle des exportations de minéraux et de ressources.

---

<sup>5</sup> Le **Groupe des vingt (G20)** est un groupe composé de dix-neuf pays et de l'[Union européenne](#) dont les [ministres](#), les chefs des [banques centrales](#) et les [chefs d'État](#) se réunissent régulièrement.

## Section 01 : Evolution du Trafic Maritime International

### A. Situation économique et perspectives au niveau mondial

#### 1. Croissance économique mondiale

La croissance économique mondiale a été médiocre en 2013, la situation des pays développés ne s'étant que légèrement améliorée et l'activité économique des régions en développement ayant été freinée par un certain nombre de difficultés. Le PIB mondial a progressé de 2,3 % en 2013, c'est-à-dire au même taux que l'année précédente. Les résultats économiques des trois grands groupes de pays ont été contrastés. La croissance du PIB des pays développés s'est accélérée par rapport à 2012 et a été de 1,3 %, mais elle a ralenti dans les pays en développement et les pays en transition.

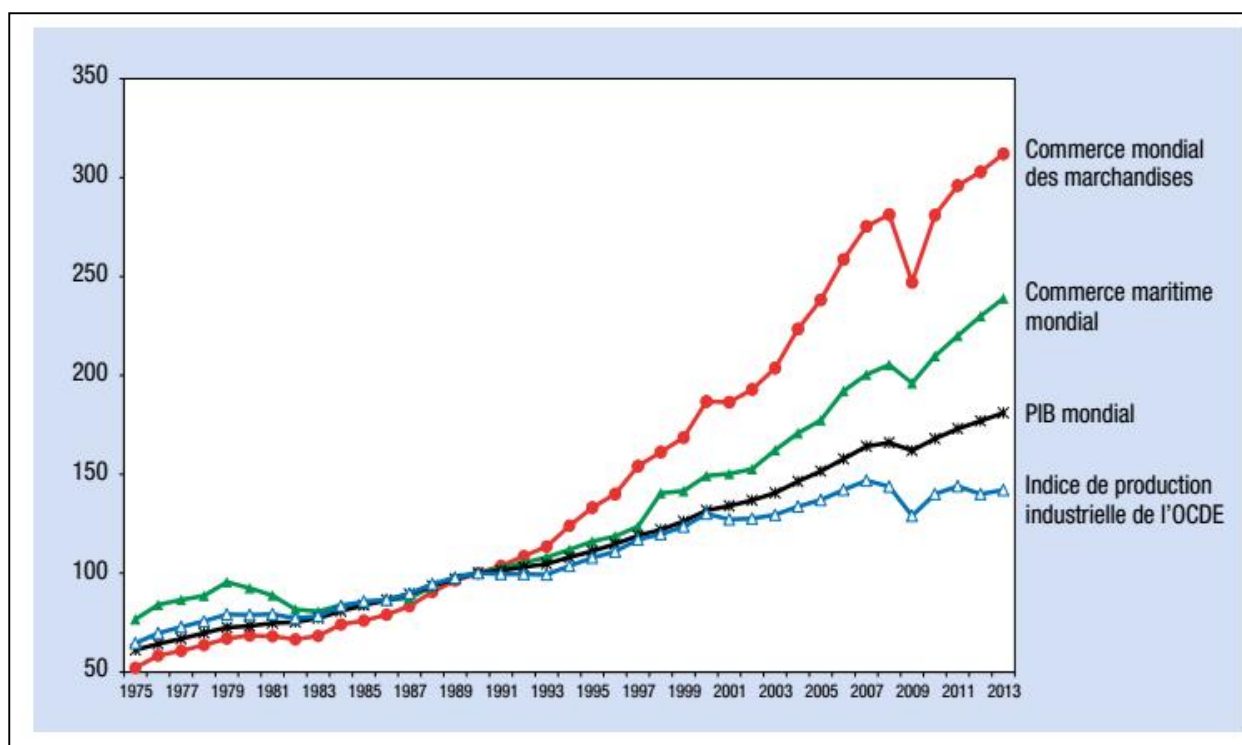
Tableau n° 1 : Croissance économique mondiale, 2011-2014 (Variation annuelle en pourcentage)

Région/Pays	2011	2012	2013	2014*
<b>MONDE</b>	2,8	2,3	2,3	2,7
<b>Pays développés</b>	1,4	1,1	1,3	1,8
dont:				
<b>Union européenne (28)</b>	1,7	-0,3	0,1	1,6
dont:				
<b>Allemagne</b>	2,0	0,0	0,2	0,7
<b>France</b>	3,3	0,7	0,4	1,9
<b>Italie</b>	0,4	-2,4	-1,9	0,1
<b>Royaume-Uni</b>	1,1	0,3	1,7	3,1
<b>Japon</b>	-0,6	1,4	1,6	1,4
<b>États-Unis</b>	1,6	2,3	2,2	2,1
<b>Pays en développement</b>	6,0	4,7	4,6	4,7
dont:				
<b>Afrique</b>	0,9	5,3	3,5	3,9
<b>Afrique du Sud</b>	3,6	2,5	1,9	1,8
<b>Asie</b>	7,2	5,2	5,3	5,6
<b>Chine</b>	9,3	7,7	7,7	7,5
<b>Inde</b>	7,9	4,9	4,7	5,6
<b>Asie occidentale</b>	7,4	3,8	3,8	4,0
<b>Pays en développement d'Amérique</b>	4,3	3,0	2,6	1,9
<b>Brésil</b>	2,7	1,0	2,5	1,3
<b>Pays les moins avancés</b>	3,6	4,9	5,4	5,7
<b>Pays en transition</b>	4,7	3,3	2,0	1,3
dont:				
<b>Fédération de Russie</b>	4,3	3,4	1,3	0,5

Source : CNUCED, Rapport sur le commerce et le développement, 2014.

Reflétant l'étroite association existant entre la croissance économique et l'activité industrielle, la production industrielle a peu progressé dans les pays développés comme le montre l'indice calculé par l'organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) (Figure n° 1), qui est passé de 103,9 en 2012 à 104,8 en 2013 <sup>6</sup>.

**Figure n° 1 : Indice de production industrielle de l'organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et indices du PIB mondial, du commerce mondial de marchandises et du commerce maritime mondial, 1975-2013 (1990 = 100).**



*Source : Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED, à partir des Principaux indicateurs économiques de l'OCDE, juin 2014 ; du Rapport sur le commerce et le développement 2014 de la CNUCED ; de l'Étude sur les transports maritimes (diverses éditions) de la CNUCED ; de l'appendice du rapport de l'OMC ; et du communiqué de presse 721 de l'OMC, 14 avril 2014, Le commerce mondial en 2013 et les perspectives pour 2014.*

En même temps, la production industrielle, qui n'a affiché qu'une augmentation marginale, au Brésil, par exemple, est restée presque stationnaire en Inde et en Fédération de Russie (OCDE, 2014) et s'est contractée en République de Corée<sup>7</sup>. En 2013, la croissance de la production industrielle en Chine a ralenti et s'est établie à 9,7 %,

<sup>6</sup> OCDE (2014). Principaux indicateurs économiques, industrie et services. Accessible sur [http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=MEI\\_REAL](http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=MEI_REAL) (consulté le 23 septembre 2014).

<sup>7</sup> Previsions, Clarkson Research Services, 2014a.

contre 10 % en 2012 et 13,7 % en 2011. Ces tendances mettent en évidence une certaine redistribution de la croissance économique, qui se déplace des pays avancés vers les pays en développement.

La croissance du PIB des États-Unis d'Amérique a ralenti et est passée de 2,3 % en 2012 à 2,2 % en 2013, tandis que l'Union européenne a semblé sortir d'une longue récession avec une légère amélioration de la croissance (0,1 % en 2013, contre -0,3 % en 2012). Au Japon, la croissance économique est restée positive et a avancé à un rythme plus rapide qu'en 2012 (1,6 %), reflétant, en particulier, la relance induite par les politiques monétaires en place.

Les pays en développement, qui ont été le moteur de la croissance de l'économie mondiale ces dernières années, se sont trouvés en difficulté en raison de certains problèmes internes et de la conjoncture extérieure défavorable, caractérisée notamment par le manque de dynamisme des investisseurs, le ralentissement relatif de la croissance chinoise et des perturbations dans le secteur financier. Alors que la croissance du PIB a été en moyenne de 7,7 % en Chine contre 9,3 % en 2011 et 7,7 % en 2012, en Inde elle a ralenti à 4,7 %, contre 7,9 % en 2011 et 4,9 % en 2012. L'instabilité politique a continué de peser sur les perspectives économiques de l'Asie occidentale où le PIB a progressé de 3,8 %, soit au même taux qu'en 2012. Dans l'Amérique en développement, la croissance a ralenti à 2,6 % en 2013, en baisse de 3 % par rapport à l'année précédente. En Afrique, la croissance du PIB, qui est tirée principalement par la demande de consommation d'une classe moyenne en expansion et par d'importants investissements dans les industries extractives, a progressé de 3,5 %, plus lentement qu'en 2012. À l'intérieur de la région africaine, les résultats ont été contrastés ; en Afrique du Nord, par exemple, la croissance du PIB a été freinée par des troubles politiques, alors qu'en Afrique du Sud, elle s'est essoufflée, en partie en raison des grèves dans les secteurs minier et manufacturier. Dans les pays en transition, la croissance a été particulièrement touchée par la forte décélération de la croissance du PIB de la Fédération de Russie (1,3 % en 2013 contre 3,4 % en 2012).

La croissance du PIB, du commerce des marchandises et des expéditions maritimes vont de pair et continuent d'évoluer en parallèle (Figure n° 1). En général, la croissance du commerce est plus rapide ou plus lente que celle du PIB, mais depuis les

années 1990, elle a tendance à être deux fois plus rapide <sup>8</sup>. Le commerce des marchandises progressant presque au même rythme que le PIB, la validité du ratio historiquement établi entre le PIB et le commerce est actuellement mise en doute.

## 2. Commerce mondial des marchandises

Le volume du commerce mondial des marchandises (c'est-à-dire les échanges commerciaux en valeur corrigés de l'inflation et des fluctuations des taux de change) a augmenté de 2,2 % en 2013, contre 2,3 % en 2012. Freiné par le ralentissement de la croissance de l'économie mondiale, ce taux reste inhabituellement modéré par rapport à ceux d'avant 2009 (Tableau n° 2).

Tableau n° 2 : Croissance du volume des échanges de marchandises, 2010-2013 (Variation annuelle en pourcentage).

Exportations				Pays/régions	Importations			
2010	2011	2012	2013		2010	2011	2012	2013
13,9	5,5	2,3	2,2	<b>MONDE</b>	13,8	5,4	2,1	2,1
12,9	4,9	0,5	1,3	<b>Pays développés</b>	10,8	3,4	-0,4	-0,4
				dont:				
11,6	5,5	-0,1	1,4	Union européenne (UE-28)	9,4	2,8	-2,5	-1,2
27,5	-0,6	-1,0	-1,8	Japon	10,1	4,2	3,8	0,5
15,4	7,2	4,0	2,6	États-Unis	14,8	3,8	2,8	0,9
16,0	6,7	4,6	5,1	<b>Pays en développement</b>	18,5	7,7	5,3	5,5
				Dont:				
10,3	-6,8	7,8	-1,8	<b>Afrique</b>	6,5	3,9	11,8	5,6
8,1	5,1	3,1	1,5	<b>Amérique en développement</b>	22,3	11,3	3,1	2,4
18,2	8,5	4,5	4,3	<b>Asie</b>	19,3	7,3	5,1	6,1
				dont:				
29,5	13,4	7,4	4,8	Chine	25,0	10,7	6,1	8,8
14,0	15,0	-1,8	7,6	Inde	13,8	9,7	5,5	0,1
4,2	9,1	9,8	2,2	Asie occidentale	8,6	8,2	8,7	8,6
11,4	4,1	1,3	1,0	<b>Pays en transition</b>	17,6	16,8	5,0	2,7

Source : CNUCED, Rapport sur le commerce et le développement 2014.

Note : Les chiffres relatifs aux volumes des échanges sont basés sur les valeurs du commerce mondial de marchandises ajustées selon les indices des valeurs unitaires de la CNUCED.

<sup>8</sup> OMC (2014a). commerce mondial 2013, prévisions pour 2014. Communiqué de presse n° 721. Genève, 14 Avril.

En 2013, la croissance de la demande d'importation des pays développés a été négative tandis que les pays en développement ont vu leur demande d'importation augmenter de 5,5 %. C'est en Asie que les importations ont le plus progressé (6,1 %), la Chine (8,8 %) et l'Asie occidentale (8,6 %) venant en tête. Venaient ensuite l'Afrique (5,6 %) et l'Amérique en développement (2,4 %). La croissance de la demande d'importation dans les pays en transition a reculé rapidement à 2,7 %, ce qui représente une baisse par rapport aux 5 % enregistrés en 2012.

La croissance des exportations en 2013 a été positive dans tous les grands groupes de pays (1,3 % dans les pays développés, 5,1 % dans les pays en développement et 1 % dans les pays en transition). Stimulées par la croissance des exportations de l'Inde et de la Chine (respectivement 7,6 % et 4,8 %), les expéditions de l'Asie ont progressé plus rapidement que celles de toute autre région exportatrice (4,3 %). Venaient ensuite, les États-Unis (2,6 %), l'Amérique en développement (1,5 %), l'Union européenne (1,4 %) et les pays en transition (1 %). Les exportations de l'Afrique et du Japon se sont contractées de 1,8 %, ce qui s'explique, dans le cas de l'Afrique, par la chute du volume des exportations de pétrole de l'Algérie, de la Lybie et du Nigéria.

## **B. Trafic maritime mondial**

### **1. Évolution générale du trafic maritime**

Plusieurs tendances ont influé sur la performance du trafic maritime mondial en 2013, notamment la croissance plus équilibrée de la demande (échanges commerciaux), la persistance de la surcapacité de la flotte mondiale sur tous les segments du marché (voir la section 2 pour une analyse plus détaillée), les niveaux relativement élevés du prix du combustible de soute et un recours plus fréquent à la navigation à vitesse réduite, surtout dans le secteur des navires porte-conteneurs. L'expansion des volumes échangés a ralenti et a été de 3,8 %<sup>9</sup>, signifiant un total de près de 9,6 milliards de tonnes.<sup>10</sup> Le vrac sec (toutes les catégories de marchandises solides transportées en vrac,

<sup>9</sup> Voir annexe n° 02 : Trafic maritime mondial de 2006 à 2013, par type de fret, par groupe de pays et par région (Part en pourcentage).

<sup>10</sup> Voir annexe n° 01 : Trafic maritime mondial de 2006 à 2013, par type de fret, par groupe de pays et par région (En millions de tonnes).

les marchandises diverses et le commerce conteneurisé) a représenté la plus grande part des expéditions totales (70,2 %), suivi des cargaisons pétrolières et gazières (pétrole brut, produits pétroliers, gaz) qui ont compté pour 29,8 % dans le total (**Tableau n° 3 et Figure n°2**). L'expansion observée en 2013 a continué d'être dominée par les expéditions de vracs secs, qui ont progressé de 5,5 % pour s'établir à 6,7 milliards de tonnes.

**Tableau n° 3 : Évolution du trafic maritime international, diverses années (En millions de tonnes chargées).**

Année	Pétrole et gaz	Principaux vracs <sup>a</sup>	Autres marchandises solides	Total (toutes marchandises)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 784
2012	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 844	2 920	3 784	9 548

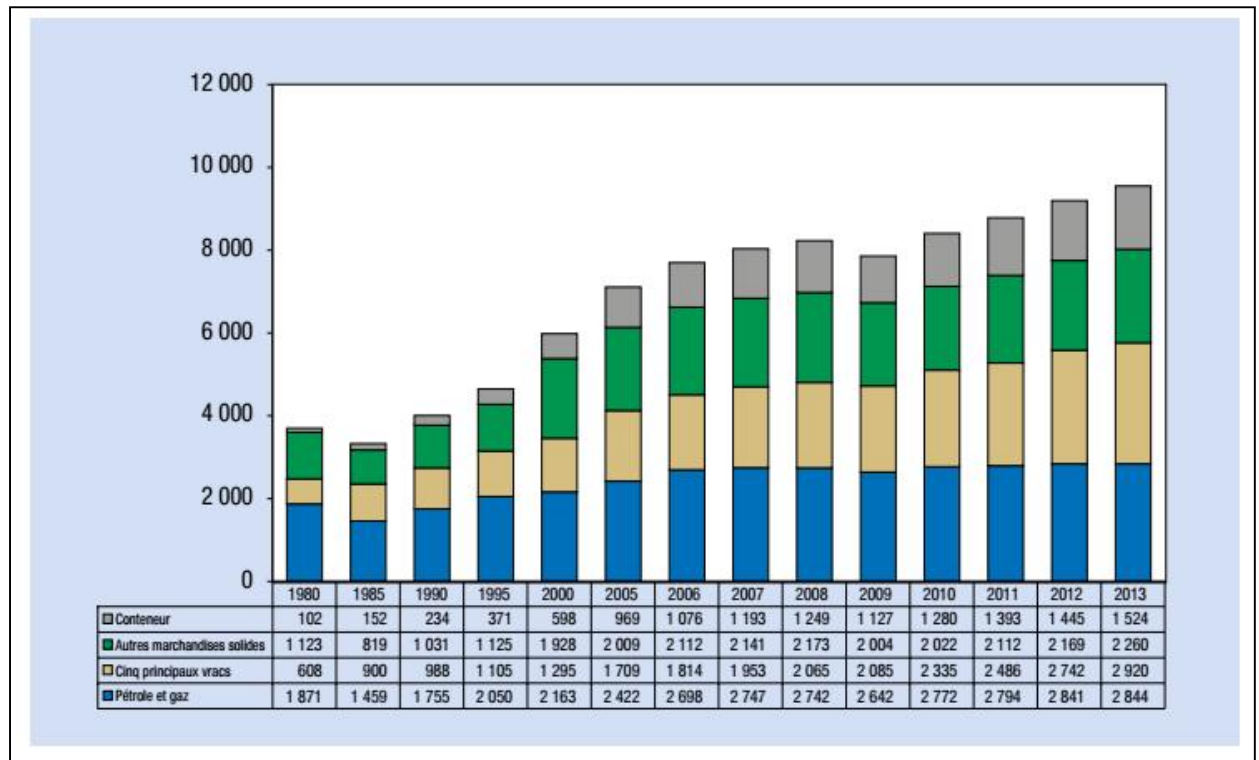
*Source : Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et de données publiées sur les sites Web de l'État, du secteur portuaire et de sources spécialisées. Les données ont été révisées et actualisées pour tenir compte de l'amélioration des rapports, avec des chiffres plus récents et de meilleurs renseignements concernant la ventilation par type de marchandises. Les chiffres pour 2013 sont des estimations fondées sur des données préliminaires ou sur l'année la plus récente pour laquelle des données étaient disponibles.*

En 2013, le vrac sec a continué de dominer le commerce des marchandises solides, les cinq principaux vracs (minerai de fer, charbon, céréales, bauxite/alumine et phosphate naturel) représentant 44,2 % (2,92 milliards de tonnes) du volume total du vrac sec et les vracs de moindre importance (produits forestiers, par exemple), 21 % (1,4 milliard de tonnes) <sup>11</sup>. Le trafic conteneurisé (1,5 milliard de tonnes) et les cargaisons de

<sup>11</sup>Minerai de fer, céréales, charbon, bauxite/alumine et phosphate naturel. Les données de 2006 et des années suivantes sont basées sur diverses éditions de *Dry Bulk Trade Outlook*, publié par Clarkson Research Services.

marchandises diverses (834,9 millions de tonnes) se sont partagés les 35,4 % restants (environ 2,4 milliards de tonnes)<sup>12</sup>. Ce sont les cinq principaux vracs secs qui ont connu l'expansion la plus rapide, au taux de 6,5 %, suivis des marchandises diverses (4,7 %), des marchandises conteneurisées (4,6 %) et des vracs de moindre importance (3,9 %). La croissance du trafic maritime de produits pétroliers et gaziers a affiché des tendances divergentes, les expéditions de pétrole brut ayant diminué (-1,7 %), alors que les volumes de produits pétroliers se sont accrus (3,2 %) et que le trafic gazier est resté stationnaire.

Figure n° 2 : Trafic maritime international, diverses années (En millions de tonnes chargées).



*Source : Études sur les transports maritimes de la CNUCED, diverses éditions. Pour 2006-2013, la ventilation par type de marchandises se fonde sur diverses éditions de Shipping Review and Outlook, publié par Clarkson Research Services.*

Les expéditions de minerai de fer et de charbon stimulées par la forte demande d'importation d'Asie, en particulier de la Chine et de l'Inde, continuent d'alimenter les échanges commerciaux des principaux vracs secs. Les expéditions de minerai de fer ont

<sup>12</sup> Clarkson Research Services (2014a). *Dry Bulk Trade Outlook*. Juin.

augmenté de 7,1 % et le commerce de charbon de 5 % en 2013 <sup>13</sup>. La Chine a compté respectivement pour plus des deux tiers et du cinquième des volumes mondiaux de minerai de fer et de charbon transportés (plusieurs publications de Clarkson Research Services). Malgré un ralentissement relatif de l'expansion économique de la Chine et bien que le pays s'efforce de fonder sa croissance sur la consommation, qui nécessite moins d'échanges de matières premières, plutôt que sur l'investissement, la poursuite de l'urbanisation, les impératifs du développement des infrastructures, notamment de transport, de même que les énormes besoins en énergie continuent de stimuler la demande de minerai de fer et de charbon. Les prix internationaux plus compétitifs du minerai de fer et du charbon sont également des facteurs importants, qui déterminent les volumes commerciaux de la Chine.

Le commerce de marchandises conteneurisées a pris de la vitesse en 2013 et a progressé de 4,6 %, reflétant, en particulier, l'amélioration de la demande d'importation en Europe et aux États-Unis <sup>14</sup>. La baisse des volumes de pétrole brut s'explique, entre autres, par la situation économique médiocre, les niveaux relativement élevés du cours du pétrole et les impératifs de plus en plus stricts de la protection de l'environnement, autant de facteurs qui ont provoqué un tassement de la demande. Le facteur le plus important, toutefois, demeure la révolution du gaz de schiste aux États-Unis et la chute des importations de pétrole brut du pays en présence d'une offre intérieure abondante. Les cargaisons gazières ont été quant à elles limitées par le nombre restreint de nouvelles installations de liquéfaction.

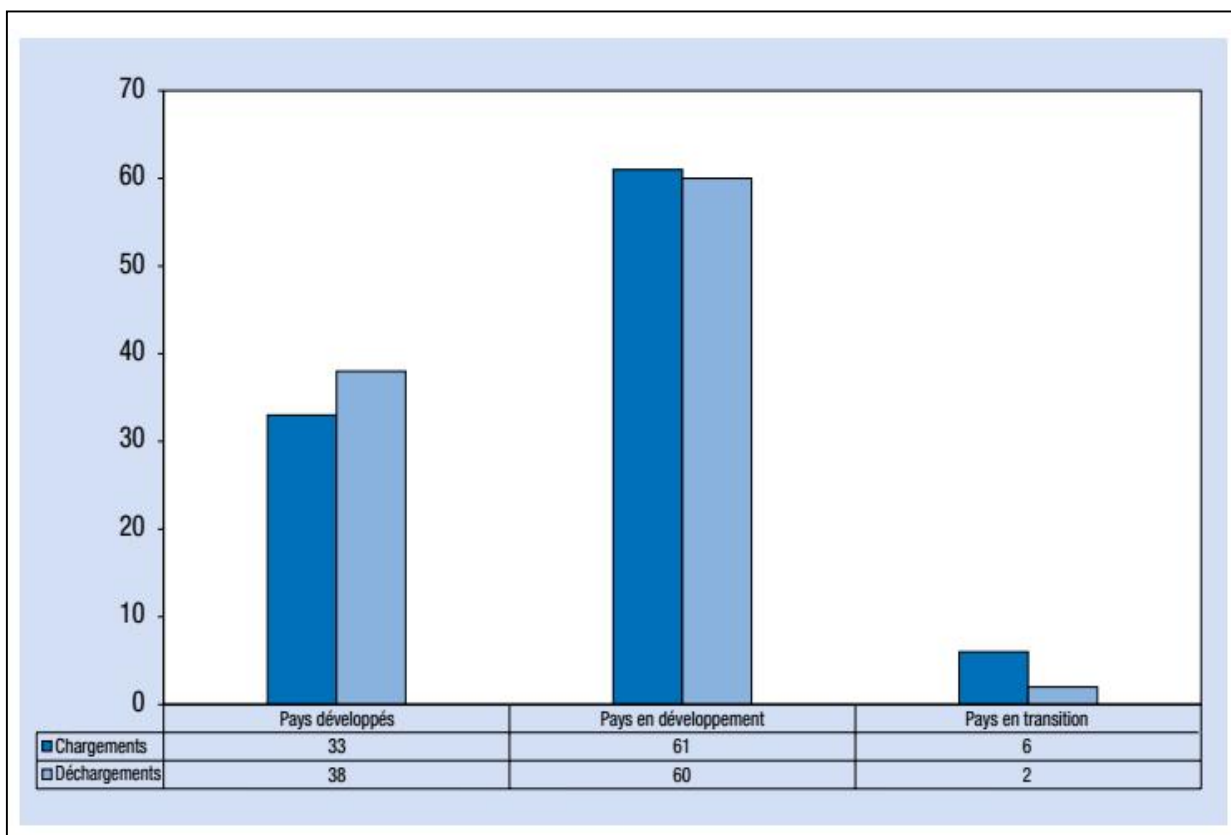
Malgré la décélération de la croissance économique des pays en développement en 2013, ces pays ont continué de renforcer leur contribution au commerce maritime international. En 2013, ils ont représenté 61 % des marchandises chargées dans le monde, contre 60 % en 2012, et leur demande d'importation, mesurée selon le volume de marchandises déchargées, a atteint 60 %, contre 58 % en 2012 (**Figure n° 3**).

---

<sup>13</sup> Idem.

<sup>14</sup> Clarkson Research Services (2014b). *Container Intelligence Monthly*. Juin.

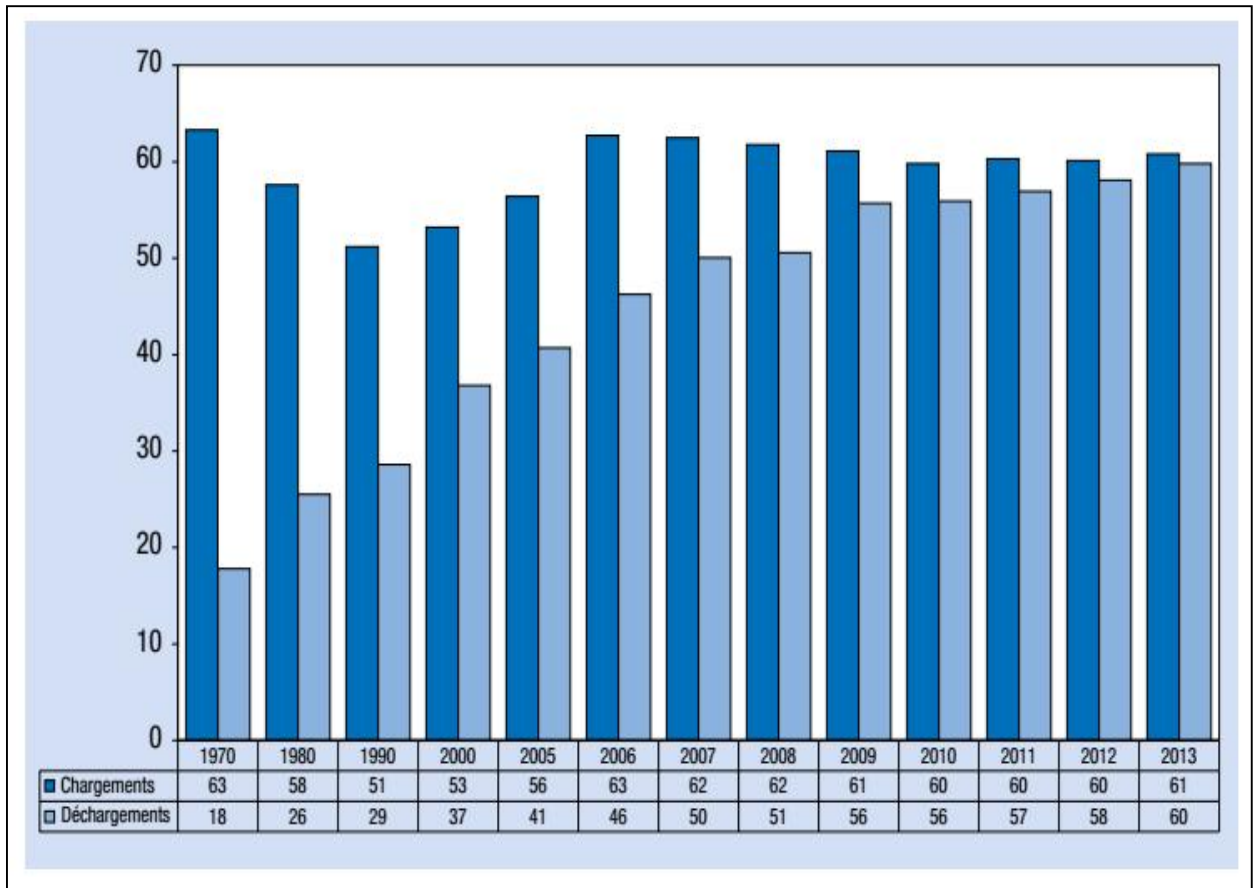
Figure n° 3 : Trafic maritime mondial, par groupe de pays, 2013 (Part en pourcentage du tonnage mondial).



*Source : Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et de données publiées sur les sites Web pertinents de l'État, du secteur portuaire et de sources spécialisées. Les estimations sont fondées sur des données préliminaires ou sur l'année la plus récente pour laquelle des données étaient disponibles.*

Ces chiffres illustrent leur participation accrue au système commercial mondial et l'expansion des échanges Sud-Sud et intra-asiatiques, ainsi que la consommation accrue par ces pays de matières premières et de biens de consommation, conséquence de leur expansion urbaine et démographique et de l'émergence de leurs classes moyennes. Toutefois, la participation et le degré d'intégration aux réseaux commerciaux et aux chaînes logistiques à l'échelle mondiale ont varié selon le pays considéré. En outre, une autre tendance des quatre dernières décennies a été le changement intervenu dans la répartition des volumes transportés entre marchandises chargées et déchargées. Comme la montre la Figure n° 4, les pourcentages des marchandises chargées et déchargées sont presque à égalité depuis quelques années.

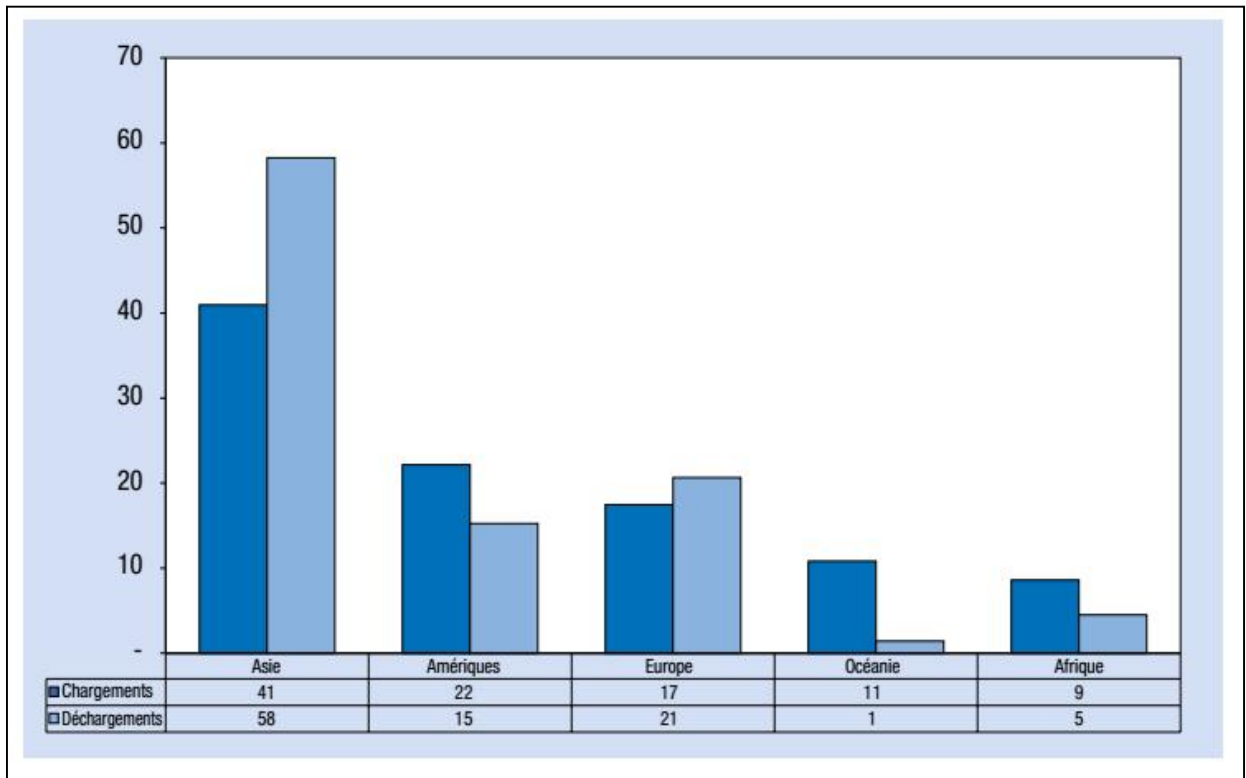
Figure n° 4 : Participation des pays en développement au trafic maritime mondial, diverses années (Part en pourcentage du tonnage mondial).



*Source : Étude sur les transports maritimes de la CNUCED, plusieurs éditions.*

L'Asie est restée la première région du monde pour les chargements et les déchargements en 2013, sa part des importations (déchargements) étant particulièrement élevée (Figure n° 5).

Figure n° 5: Trafic maritime mondial, par région géographique, 2013 (Part en pourcentage du tonnage mondial).



*Source : Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et de données publiées sur les sites Web pertinents de l'État, du secteur portuaire et de sources spécialisées. Les estimations sont fondées sur des données préliminaires ou sur l'année la plus récente pour laquelle des données étaient disponibles.*

Les autres régions importantes pour les chargements ont été, par ordre décroissant, les Amériques, l'Europe, l'Océanie et l'Afrique. S'agissant des déchargements, les autres régions ayant les parts les plus importantes du volume total, après l'Asie, ont été, par ordre décroissant l'Europe, les Amériques, l'Afrique et l'Océanie. Cette répartition va probablement évoluer à l'avenir, car la structure des échanges évolue, les partenaires commerciaux changent, l'Afrique et l'Amérique en développement deviennent des régions à haut potentiel de croissance et les échanges sur les routes secondaires fréquentées par les porte-conteneurs et desservant le commerce Sud-Sud et infrarégional sont en rapide expansion.

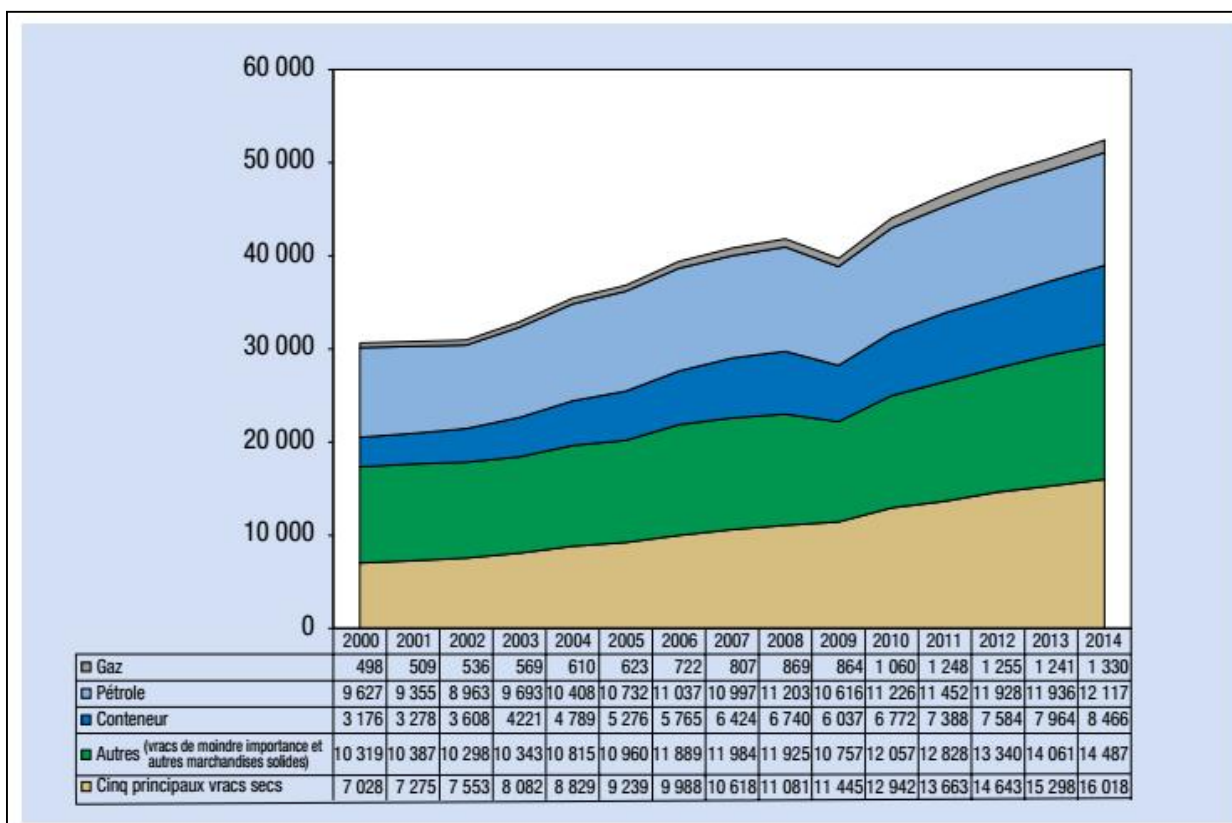
## 2. Trafic maritime en tonnes-milles

En 2013, le trafic maritime mondial en tonnes-milles a augmenté de 3,6 %, totalisant ainsi 50 000 milliards de tonnes-milles. Les expéditions de pétrole brut en tonnes-mille sont diminuées de 1,8 %, reflétant largement la chute des importations de brut aux États-Unis. Prises ensemble, les cargaisons de produits pétroliers et gaziers mesurées en tonnes-milles ont progressé de 3,9 % en raison de la croissance rapide du commerce des produits pétroliers (6,2 %). Les cargaisons gazières ont fléchi de 1,4 %, ce qui s'explique par la diminution des volumes de gaz naturel liquéfié (GNL) expédiés au cours de l'année.<sup>15</sup>

S'il est vrai que les expéditions mondiales de pétrole brut ont diminué en 2013, l'expansion de la demande de pétrole brut importé en Asie et la modification des sources d'approvisionnement ont, dans l'ensemble, soutenu la croissance des expéditions de brut en tonnes-milles. Les expéditions accrues de pétrole brut des Caraïbes et de l'Afrique de l'Ouest vers l'Asie, en particulier vers la Chine, ont stimulé la demande de superpétroliers (VLCC) mesurée en tonnes-milles. L'augmentation de la production intérieure aux États-Unis, qui a eu pour effet de comprimer la demande de brut importé, influe à certains égards sur la croissance des échanges de pétrole brut en tonnes-milles, notamment parce que les expéditions de l'Amérique en développement et de l'Afrique de l'Ouest vers l'Asie pourraient venir neutraliser cette compression de la demande.

**Figure n° 6 : Trafic maritime mondial en tonnes-milles de fret par type de fret, 2000-2014 (En milliards de tonnes-milles).**

<sup>15</sup> Clarkson Research Services (2014c). *Shipping Review and Outlook*. Printemps.



*Source : Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données publiées dans Shipping Review and Outlook, printemps 2014 (Clarkson Research Services, 2014c).*

En 2013, le trafic en tonnes-milles résultant du transport des principaux vrac secs a progressé de 4,5 %. Le commerce de céréales mesuré en tonnes-milles, exposé aux effets des variations climatiques, notamment de la sécheresse, qui modifient les volumes exportés ainsi que la demande de transport en tonnes milles, a augmenté en 2013. La sécheresse qui a sévi aux États-Unis pendant la campagne céréalière 2012-2013 ayant limité la production, les céréales ont dû être transportées sur des distances plus longues du Brésil vers l'Asie. Dans ce contexte, les cargaisons céréalières mesurées en tonnes-milles ont augmenté de 6,2 % en 2013, soutenues également par la croissance des importations de la Chine, surtout de celles qui proviennent de régions lointaines.<sup>16</sup> La croissance du transport maritime de céréales mesuré en tonnes-milles reflète, en particulier, l'augmentation des importations par la Chine de fèves de soja provenant des États-Unis et du Brésil. Au cours des dix dernières années, les importations chinoises provenant du Brésil ont généralement progressé plus rapidement que celles

<sup>16</sup> Bosamia D (2013a). Chinese grain imports on the rise. Clarkson Research Services. 24 octobre.

qui proviennent des États-Unis, ce qui stimule la demande de transport de céréales mesurée en tonnes-milles.

La demande de charbon et de minerai de fer en tonnes-milles a également augmenté en 2013, de 3,6 % et 3,5 % respectivement. Dans le cas du minerai de fer, cette augmentation s'explique par la hausse de la production d'acier, les niveaux plus compétitifs des cours internationaux du minerai de fer, l'amélioration des résultats économiques en Europe, l'expansion du secteur minier et l'atténuation des contraintes limitant l'offre (par exemple, les conditions météorologiques réduisant les exportations en provenance de l'Australie et du Brésil). Depuis 2011, la croissance des importations chinoises de minerai de fer exprimées en tonnes-milles a été largement tirée par l'augmentation des exportations provenant de l'Australie sur une distance relativement courte. Toutefois, on s'attend à ce que cette croissance soit de plus en plus induite par les importations sur de plus longues distances, à savoir en provenance du Brésil où des projets d'expansion de l'activité minière sont en cours.<sup>17</sup>

Les échanges de charbon en tonnes-milles sont alimentés par la montée des importations asiatiques, qui se sont sensiblement accrues depuis 2007, avec la croissance des expéditions sur de plus longues distances (Atlantique et Indonésie/Inde). S'il est vrai que les tonnes-milles importées par l'Europe ont diminué ces dernières années, le commerce mondial de charbon a été dynamisé par la forte croissance des tonnes-milles importées par l'Asie (une hausse de 43,5 % en tonnes-milles depuis 2007). Par conséquent, les importations asiatiques de charbon et les nouvelles tendances observées en tonnes-milles ont stimulé la demande mondiale de services de transport maritime de charbon (vraquiers secs), une tendance qui semble devoir se maintenir.<sup>18</sup> Les tonnes-milles résultant du commerce de phosphate brut ont chuté de 10,9 %, en raison de la baisse aussi bien des volumes échangés que des distances parcourues. Le commerce de bauxite mesuré en tonnes-milles a augmenté sous l'effet d'une progression de 25,7 % des expéditions à destination de la Chine. Cette croissance a été tirée par la rapide expansion de la capacité de production d'alumine en Chine, ainsi que par l'offre limitée et la mauvaise qualité des réserves chinoises de

---

<sup>17</sup> Bosamia D (2013b). Iron ore drivers providing support. Clarkson Research Services. 13 décembre.

<sup>18</sup> Bosamia D (2013c). Changing share of coal exporters to Asia. Clarkson Research Services. 21 août. British Petroleum (2013). Statistical review of world energy 2013. Accessible sur : [http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/statistical-review/statistical\\_review\\_of\\_world\\_energy\\_2013.pdf](http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/statistical-review/statistical_review_of_world_energy_2013.pdf)

bauxite. La Chine est fortement tributaire des importations de bauxite, en particulier en provenance de l'Indonésie, où l'exportation de matières premières fait l'objet de certaines restrictions inquiétantes pour ce commerce. Par conséquent, la Chine s'est approvisionnée ailleurs, par exemple en Australie, en Inde et dans d'autres régions, comme en témoigne l'arrivée en 2012 des premières cargaisons de bauxite en provenance d'Afrique, notamment du Ghana et de la Guinée, et du Guyana.

S'agissant des marchandises conteneurisées, les échanges en tonnes-milles ont augmenté de 5 % en 2013, contre 2,7 % en 2012, reflétant l'augmentation des volumes transportés.<sup>19</sup> Au cours des dix dernières années, la distance moyenne parcourue par ces marchandises a légèrement diminué, le recul du commerce sur de longues distances entre l'Asie et l'Europe et du commerce transpacifique étant compensé par une croissance rapide des flux intra-asiatiques sur des distances plus courtes. Toutefois, avec la croissance rapide du commerce sur des routes secondaires, y compris le commerce Nord-Sud impliquant de plus longues distances, il est probable que la distance moyenne parcourue par les porte-conteneurs augmente.

## C. Perspectives d'évolution

### 1. Croissance économique et commerce de marchandises

Dans l'ensemble, les perspectives de la production économique et industrielle mondiale sont positives, une progression de 2,7 % du PIB mondial étant attendu en 2014, traduisant, en particulier, l'amélioration de la performance des économies des pays développés. Les pays d'Asie, la Chine en tête, sont bien positionnés pour continuer de jouer un rôle moteur dans la croissance mondiale, malgré la décélération de la croissance économique chinoise observée ces deux dernières années et les changements structurels qui s'opèrent actuellement dans la base économique et commerciale de la Chine. L'évolution de la structure de la demande d'importation de la Chine aura probablement des conséquences pour ses partenaires commerciaux et les routes de navigation. Les partenaires commerciaux directement concernés comprennent l'Australie, le Brésil, le Chili, l'Allemagne, l'Indonésie, le Japon, la Malaisie, la

---

<sup>19</sup> Clarkson Research Services (2014c). *Shipping Review and Outlook*. Printemps.

République de Corée et la Province chinoise de Taiwan, qui représentent un pourcentage important des importations chinoises de minerai de fer et de cuivre, ainsi que de machines, de pièces détachées et de composants entrant dans la fabrication de produits électroniques et électriques.<sup>20</sup>

Selon les projections, la croissance devrait s'accroître dans l'Afrique subsaharienne en 2014 et pendant les années suivantes, tirée par l'expansion des marchés intérieurs, à mesure qu'un plus grand pourcentage de la population de la région accède à la tranche inférieure de la classe moyenne et que les investissements se poursuivent dans les infrastructures. Les investisseurs ont de plus en plus conscience du potentiel de croissance de l'Afrique, compte tenu, en particulier, de l'essor du secteur des ressources, du développement des infrastructures et de la demande croissante de consommation.<sup>21</sup> Selon les projections de certains observateurs, d'ici à 2025, la consommation annuelle des pays en développement atteindra 30 000 milliards de dollars et la part de ces pays représentera alors plus de la moitié du milliard de foyers ayant un revenu annuel à 20 000 dollars par an.<sup>22</sup> Si ces projections se matérialisent, la structure et la dynamique de la croissance des échanges commerciaux seront sans doute modifiées. Par ailleurs, les projets d'investissement portuaires en Afrique sont de plus en plus nombreux et on estime qu'ils se chiffreront à plus de 10 milliards de dollars pendant les cinq prochaines années; des projets sont déjà en cours au Ghana, en Namibie, au Nigéria, au Kenya, en Afrique du Sud et en République-Unie de Tanzanie, en vue de relier l'Afrique aux marchés internationaux.<sup>23</sup>

Les perspectives du commerce mondial de marchandises s'améliorent également et celui-ci devrait prendre de la vitesse à 4,7 % en 2014 et 5,3 % en 2015.<sup>24</sup> Les moteurs de croissance comprennent l'augmentation de la demande en Europe, le renforcement de la reprise aux États-Unis et l'essor des échanges intra-asiatiques. L'intégration régionale

---

<sup>20</sup> Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2014). *Situation et perspectives de l'économie mondiale 2014*. Publication des Nations Unies. Numéro de vente E.14.II.C.2. New York.

<sup>21</sup> Economist Intelligence Unit (2012). Into Africa: emerging opportunities for business. *The Economist*. Special report. Accessible sur: <http://www.eiu.com/Handlers/WhitepaperHandler.ashx?f=Into Africa report June 2012.pdf&mode=wp&campaignid=IntoAfrica2012>

<sup>22</sup> Programme des Nations Unies pour le développement (2013). *Rapport sur le développement humain 2013. L'essor du Sud: le progrès humain dans un monde diversifié*. New York. Accessible sur: <http://hdr.undp.org/fr/2013-report>

<sup>23</sup> IHS Maritime Fairplay (2014). Unlocking Africa's potential. 13 février.

<sup>24</sup> OMC (2014a). Commerce mondial 2013, prévisions pour 2014. Communiqué de presse no 721. Genève, 14 avril.

se poursuivra à des degrés différents, certains pays d'Asie orientale, comme la République démocratique populaire lao, la Mongolie et le Myanmar, détenant des parts importantes des échanges infrarégionaux, surtout au niveau du commerce de produits intermédiaires. Une tendance qui se fait jour actuellement est l'essor du commerce horizontal (c'est-à-dire l'échange des mêmes produits), y compris en ce qui a trait aux biens intermédiaires et aux produits finis, ce qui va probablement stimuler le commerce Sud-Sud et déterminer la demande de services de transport maritime.

## 2. Commerce maritime international

Les projections relatives à la croissance du PIB et du commerce de marchandises annoncent une reprise potentielle mais fragile du commerce maritime. En février 2014, le niveau de confiance exprimé par les interviewés se situait à 6,5 sur une échelle de 1 à 10, contre 6,1 en novembre 2013. C'est le niveau le plus élevé depuis que l'enquête a été lancée en mai 2008.

Selon les prévisions, le volume du trafic maritime mondial devrait s'accroître de 4,2 % en 2014, sous l'effet dynamisant de la forte expansion des échanges des cinq principaux vracs secs, en particulier du minerai de fer et du charbon, ainsi que de la reprise du trafic conteneurisé et des expéditions de GNL. L'urbanisation continue de la Chine et les prix internationaux compétitifs du minerai de fer expliquent cette prévision de croissance des échanges des principaux vracs secs. Ceci étant dit, certains observateurs ont également fait remarquer que la période de forte expansion des échanges de produits de base entre 2003 et 2008 est révolue et ne reviendra pas de sitôt.<sup>25</sup>

Les perspectives de l'économie, du commerce et du transport maritime dans le monde semblent s'améliorer bien que des risques de dégradation persistent. Ceux-ci sont liés, en particulier, à la fragilité de la reprise des pays développés, aux difficultés rencontrées par la croissance dans les grands pays émergents et à des tensions géopolitiques qui pourraient s'aggraver. Ces risques pourraient dévier l'économie mondiale de la voie d'une croissance positive. Parallèlement, il existe des signes encourageants dont le renforcement de la reprise économique des pays développés, les engagements pris par

---

<sup>25</sup> *The Maritime Executive* (2014). Shipping confidence hits the highest level since 2008. 28 mars.

le G20 <sup>26</sup> en février 2014 de prendre des mesures pour stimuler la croissance mondiale, les gains qui pourraient résulter des accords et initiatives de plus en plus nombreux dans le domaine du commerce, l'approfondissement des relations commerciales et d'investissement Sud-Sud, l'essor du commerce horizontal, la demande croissante de consommation, en particulier en Asie de l'Ouest et en Afrique et l'expansion potentielle des exportations de minéraux et de ressources.

---

<sup>26</sup> un groupe composé de dix-neuf pays et de l'[Union européenne](#) dont les [ministres](#), les chefs des [banques centrales](#) et les [chefs d'État](#) se réunissent régulièrement.

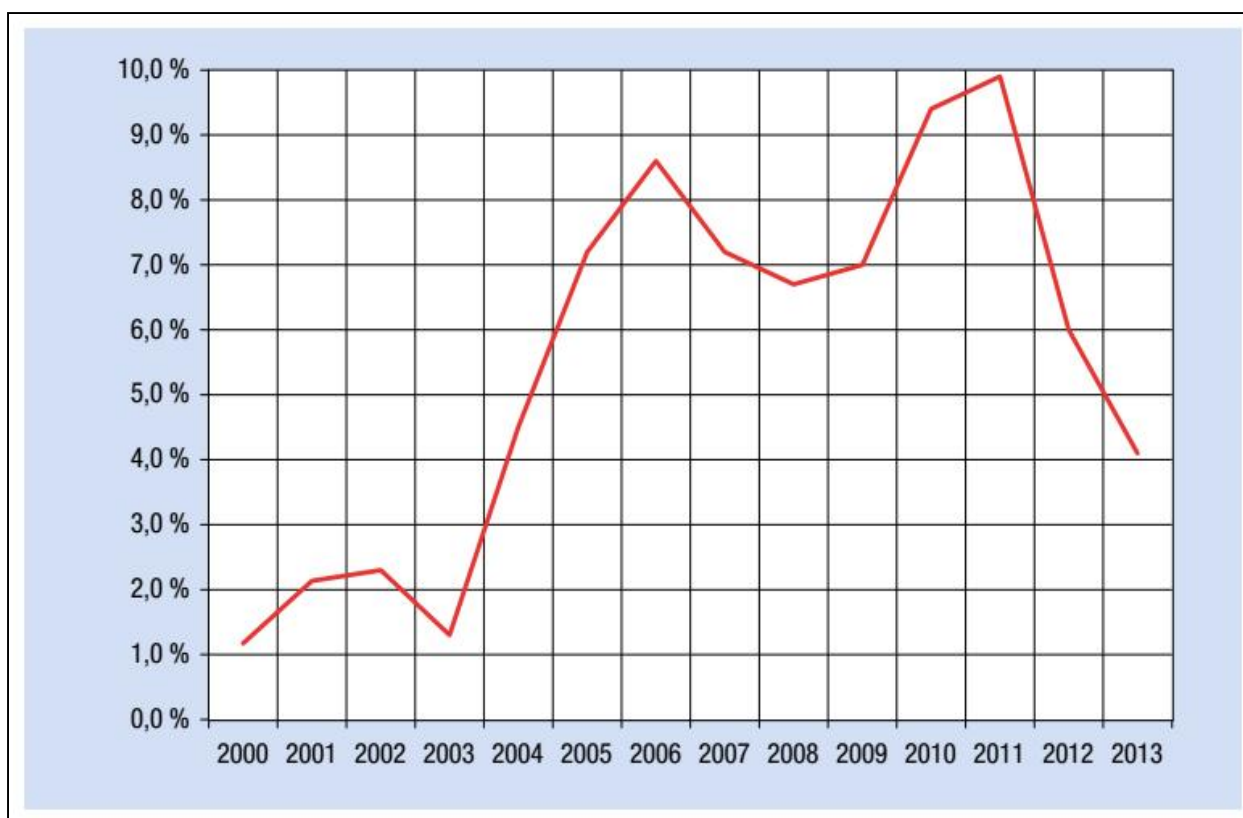
## Section 02 : Evolution de la Flotte Mondiale

### A. Structure de la flotte mondiale

#### 1. Croissance de la flotte mondiale et principales catégories de navires

Au cours de l'année s'achevant le 1er janvier 2014, la flotte mondiale a augmenté de 65,9 millions de TPL<sup>27</sup>, une hausse de 4,1 % par rapport au 1er janvier 2013. Cette croissance annuelle est plus faible que celle enregistrée pendant l'une quelconque des dix années précédentes (Figure n°7), mais elle est néanmoins plus élevée que la tendance observée jusqu'ici en 2014. L'augmentation nette de 65,9 millions de la flotte mondiale en 2013 résulte de l'addition de 112,8 millions de tpl dont il faut soustraire 46,9 millions de tpl représentant les démolitions, pertes et autres mises hors service de navires.

**Figure n° 7 : Croissance annuelle de la flotte mondiale, 2000-2013 (En pourcentage de tpl).**

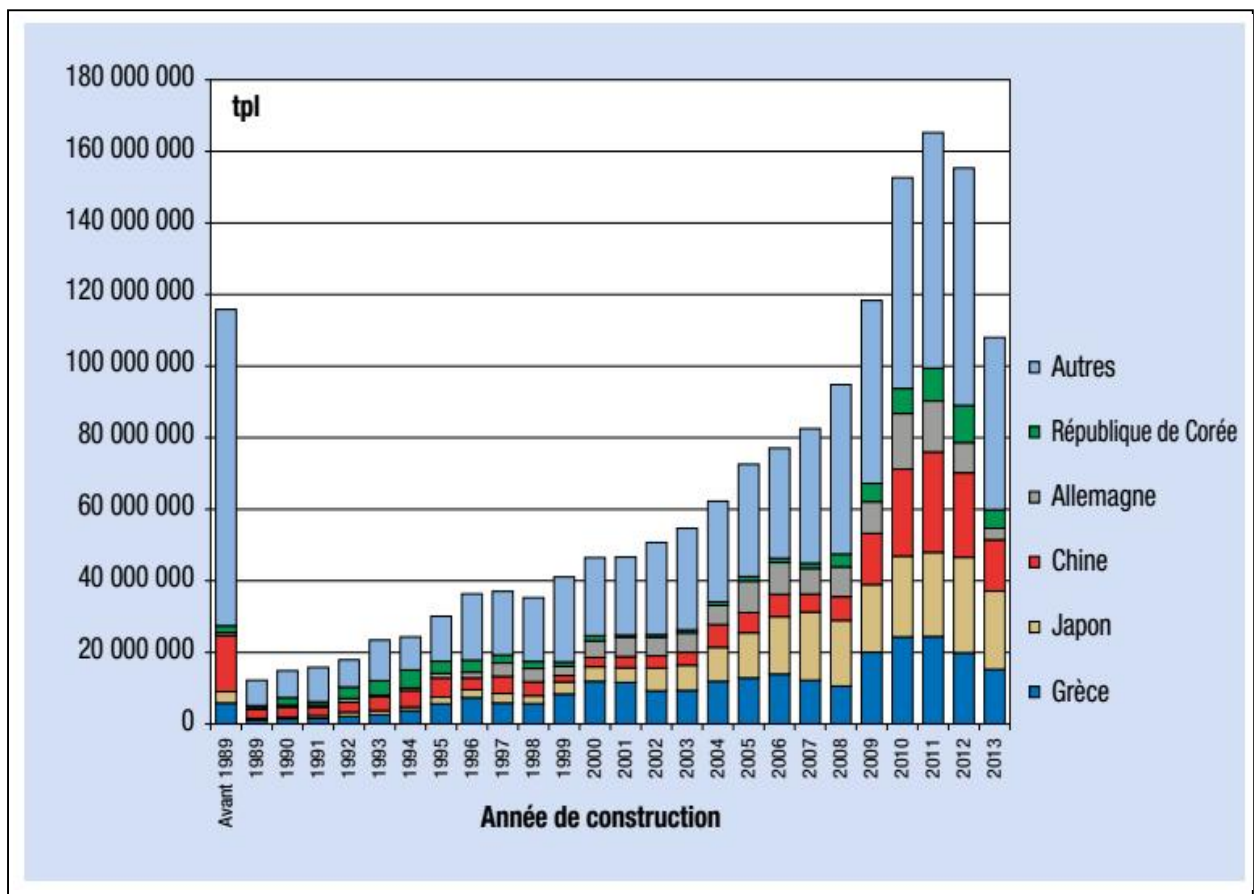


*Source : CNUCED, Étude sur les transports maritimes, plusieurs éditions.*

<sup>27</sup> Le port en lourd (tonnes de port en lourd, TPL) désigne la capacité de chargement d'un navire, le poids maximum qu'il peut transporter, incluant équipage, soutes, vivres, etc.

L'année 2012 a marqué le retournement du cycle le plus dynamique de toute l'histoire de la construction navale, comme le mentionne l'édition de l'année dernière de l'étude ; la preuve en est que les nouvelles livraisons n'ont cessé de baisser tout au long de 2013 (Figure n°8). En chiffres absolus, le tonnage des navires construits en 2013 est moins important que pendant l'une quelconque des cinq années précédentes.

**Figure n° 8 : Propriétaires de la flotte mondiale, par année de construction des navires (En tpl au 1er janvier 2014).**



*Source : Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services ; navires de 100 tjb ou plus.*

La croissance la plus élevée en 2013 a été observée dans le secteur des vraquiers secs (+5,8 %), suivi des porte-conteneurs (+4,7 %), des autres types de navires (+4 %) et des pétroliers (+1,9 %). La flotte des navires de charge classiques a stagné (-0 %). Parmi les autres types de navires, ce sont les navires de ravitaillement au large (+5,1 %) et les navires gaziers (+4,7 %) qui ont affiché les taux de croissance les plus élevés (Tableau n° 4).

Tableau n° 4 : Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2013-2014 (Chiffres au 1er janvier, en milliers de tpl, parts en pourcentage indiquées en italiques).

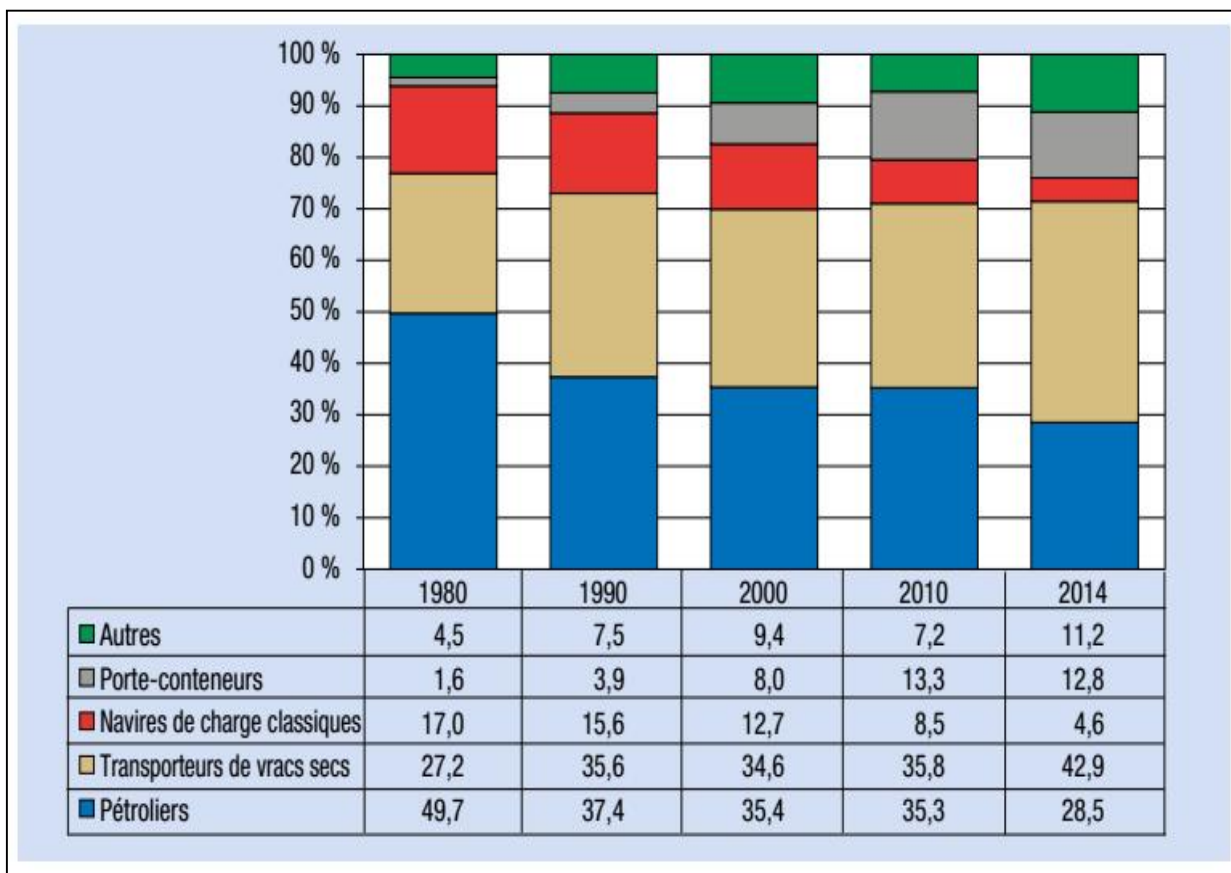
<i>Principales catégories</i>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Variation en pourcentage 2014/2013</b>
<b>Pétroliers</b>	472 890 <i>29,1 %</i>	482 017 <i>28,5 %</i>	1,9 %
<b>Vraquiers</b>	686 635 <i>42,2 %</i>	726 319 <i>42,9 %</i>	5,8 %
<b>Navires de charge classiques</b>	77 589 <i>4,8 %</i>	77 552 <i>4,6 %</i>	0,0 %
<b>Porte-conteneurs</b>	206 547 <i>12,7 %</i>	216 345 <i>12,8 %</i>	4,7 %
<b>Autres catégories:</b>	182 092 <i>11,2 %</i>	189 395 <i>11,2 %</i>	4,0 %
<b>Transporteurs de gaz</b>	44 346 <i>2,7 %</i>	46 427 <i>2,7 %</i>	4,7 %
<b>Chimiquiers</b>	41 359 <i>2,5 %</i>	42 009 <i>2,5 %</i>	1,6 %
<b>Ravitailleurs</b>	68 413 <i>4,2 %</i>	71 924 <i>4,3 %</i>	5,1 %
<b>Transbordeurs et autres navires à passagers</b>	5 353 <i>0,3 %</i>	5 601 <i>0,3 %</i>	4,6 %
<b>Autres catégories/n.d.</b>	22 621 <i>1,4 %</i>	23 434 <i>1,4 %</i>	3,6 %
<b>Total mondial</b>	1 625 750 <i>100,0 %</i>	1 691 628 <i>100,0 %</i>	4,1 %

*Source : Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.*

*Note : Navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus.*

En janvier 2014, la flotte mondiale a atteint un total de 1,69 milliard de TPL (Tableau n° 4). Les vraquiers représentent 42,9 % du tonnage total, suivis des pétroliers (28,5 %) et des porte-conteneurs (12,8 %). Depuis 1980, la part des vraquiers secs dans la flotte mondiale a augmenté de 58 % alors que celle des pétroliers a diminué de 43 %. Par ailleurs, avec la conteneurisation croissante des marchandises autres que les vracs, la part de la flotte de porte-conteneurs a fait un bond de 677 % depuis 1980, en même temps que la part des navires de charge classiques chutait de 73 % (Figure n°9) Dans la flotte de porte-conteneurs, la tendance favorisant les navires sans engin de levage se maintient. De moins en moins de navires neufs sont équipés de leurs propres appareils (c'est-à-dire de portiques à conteneurs), ce qui signifie que les ports doivent être dotés de portiques de manutention pour charger et décharger les conteneurs.

Figure n° 9 : Flotte mondiale par grandes catégories de navires, 1980-2014 (Chiffres au 1er janvier, part en pourcentage des tpl).

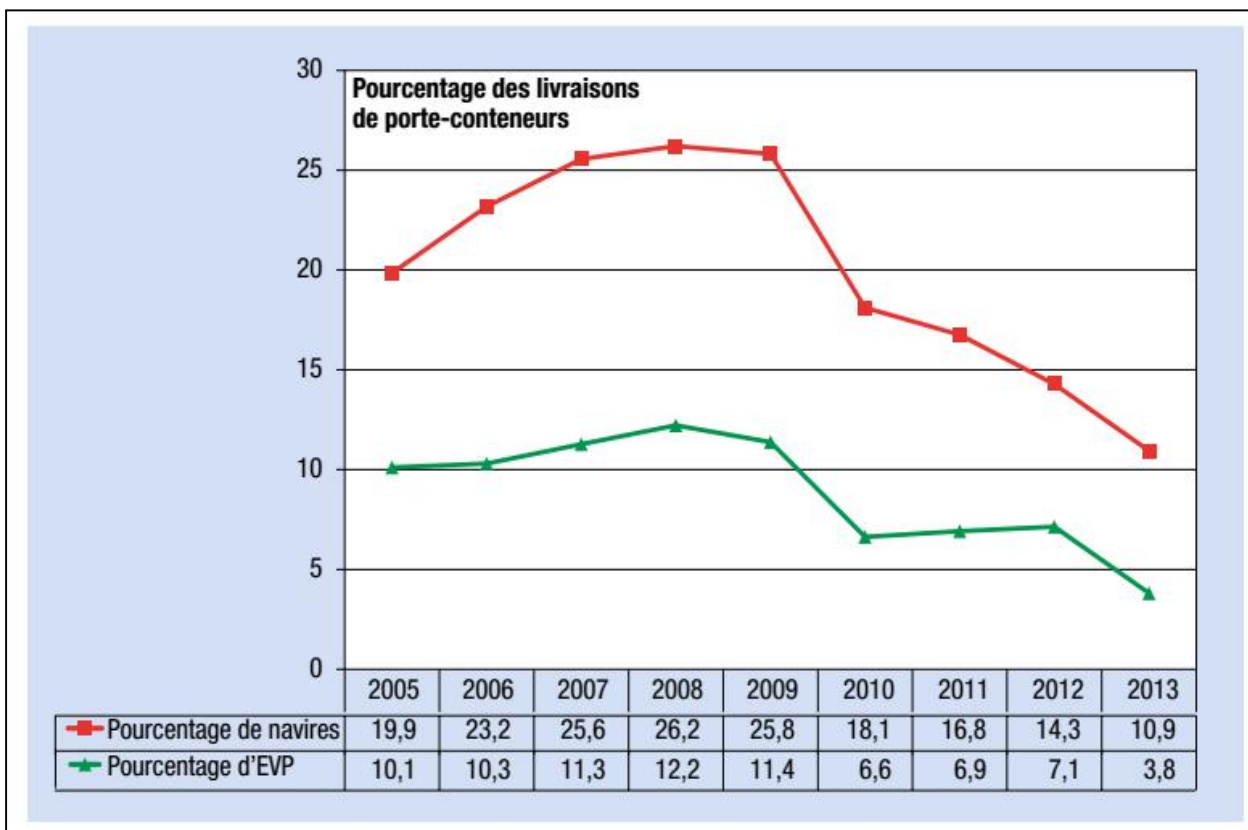


*Source : Graphique établi par le secrétariat de la CUNCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services et figurant dans des éditions précédentes de l'Étude sur les transports maritimes.*

*Note : Sont inclus tous les navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus, à l'exclusion des péniches, des bateaux de pêche, des navires de guerre, des yachts et des plates-formes fixes et mobiles de forage en mer et des barges pétrolières (exception faite des unités flottantes de production, stockage et déchargement en mer et des navires de forage).*

En 2013, les navires équipés d'appareils de levage représentaient 3,8 % à peine de la capacité de charge additionnelle des porte-conteneurs, le pourcentage le plus bas jamais enregistré (Figure n°10). Cette tendance est importante, en particulier pour les petits ports des pays en développement, qui dépendent encore souvent des navires avec appareils pour leur commerce extérieur.

Figure n° 10: Tendances des livraisons de porte-conteneurs, 2005-2013 (Porte-conteneurs neufs équipés d'appareils, en pourcentage des livraisons totales de porte-conteneurs).



*Source : Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.*

À plus long terme, tous les ports maritimes à conteneurs devront investir dans leurs propres portiques de manutention pour assurer le chargement et le déchargement des marchandises transportées par des navires sans appareils de plus en plus grands.

La taille des porte-conteneurs ne cesse d'augmenter. De nouveaux records ont été atteints en 2013 et 2014 par les nouveaux navires livrés, à commencer par les porte-conteneurs de 16 000 EVP<sup>28</sup> mis en service par CMA-CGM<sup>29</sup> au début de 2013, dont le record a été battu au milieu de 2014 par la série de 20 navires de 18 270 EVP de Maersk,<sup>30</sup> record qui devrait être à son tour battu par les navires de 19 000 EVP

<sup>28</sup> unité approximative de mesure de [conteneur](#) qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 [pieds](#) et de 40 pieds. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire.

<sup>29</sup> Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime, est le 3<sup>e</sup> armateur mondial de transport maritime en conteneurs et le premier français.

<sup>30</sup> un grand armateur opérant partout à travers le monde, qui est la plus grande entreprise du Danemark.

construits en République de Corée pour China Shipping à la fin de 2014.<sup>31</sup> La capacité de charge exacte d'un navire est parfois matière à discussion, car celle-ci peut inclure des conteneurs vides, et certains analystes ont contesté le chiffre 19 000 EVP cité pour les prochains navires de China Shipping (*Lloyd's List Containerisation International*, 2014). Toutefois, mise à part la taille des plus gros navires, la taille moyenne des nouvelles livraisons et des navires mis en service continue d'augmenter, ce qui crée des difficultés pour les infrastructures et le fonctionnement des ports maritimes sur tous les marchés.

## 2. Répartition par âge des navires de la flotte marchande mondiale

En janvier 2014, la flotte mondiale en tonnage de port en lourd avait moins de dix ans, suite au processus continu de rajeunissement des dernières années. Une flotte plus jeune est une bonne chose, non seulement parce que ses coûts de fonctionnement sont moins élevés, mais aussi parce qu'elle permet aux propriétaires de navires de se conformer aux réglementations plus strictes en matière de sûreté et de sécurité et émet moins de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>).

Les navires immatriculés dans les pays développés restent un peu plus jeunes que ceux qui sont immatriculés dans les pays en développement, encore que cette différence d'âge soit de moins en moins prononcée. Pour tous les groupes de pays et toutes les catégories de navires, l'âge moyen est plus bas par tpl que par navire, puisque plus les navires sont de construction récente plus ils ont tendance à être plus grands, ce qui signifie que leur poids est mathématiquement plus élevé, un facteur qui influe sur le calcul de leur poids moyen par tpl. Ce sont les porte-conteneurs et les pétroliers qui ont l'âge moyen le plus bas, alors que la catégorie des navires de charge classiques est la seule dont l'âge moyen par navire a augmenté entre 2013 et 2014, du fait qu'il se construit actuellement beaucoup moins de navires de ce type (Tableau n° 5) et qu'un grand nombre d'entre eux sont conservés pour les échanges commerciaux de cabotage insulaire et côtier.

---

<sup>31</sup> Dynamar B.V. (2014). *Dynaliners Trades Review*. Mai.

Tableau n° 5 : Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1er janvier 2014 (En pourcentage du total des navires et des tpl).

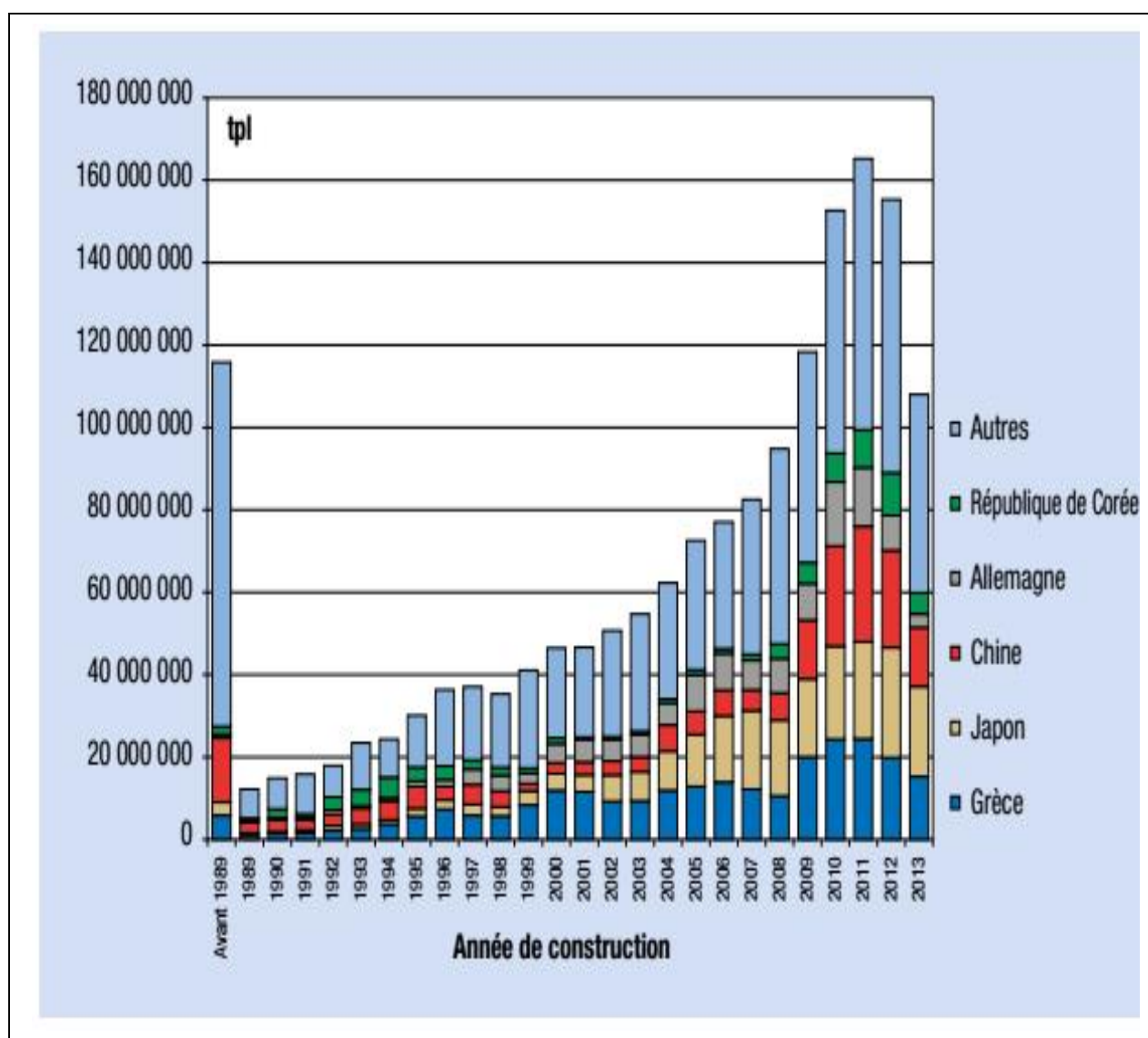
Groupe de pays Types de navires		0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 + ans	Âge moyen (années) 2014	Âge moyen (années) 2013	Variation 2014/2013
Monde: Vraquiers	Navires	47,99	15,93	10,89	12,12	13,08	9,37	10,39	-1,03
	tpl	53,23	16,24	10,04	10,83	9,65	8,07	8,87	-0,80
	Tonnage moyen (tpl)	81 009	74 485	67 342	65 267	53 883			
Monde: Porte-conteneurs	Navires	22,21	32,38	16,58	18,32	10,52	10,96	11,34	-0,38
	tpl	35,03	33,57	15,19	11,32	4,89	8,26	8,78	-0,52
	Tonnage moyen (tpl)	66 709	43 851	38 765	26 139	19 667			
Monde: Navires de charge classiques	Navires	12,33	13,20	6,88	10,02	57,57	24,56	24,36	0,20
	tpl	23,78	15,73	9,88	9,89	40,72	18,16	18,67	-0,50
	Tonnage moyen (tpl)	7 911	5 192	6 660	4 257	2 917			
Monde: Pétroliers	Navires	21,16	20,09	11,55	8,93	38,27	18,10	18,21	-0,11
	tpl	36,17	29,38	21,32	7,81	5,31	8,52	8,68	-0,16
	Tonnage moyen (tpl)	90 009	77 733	99 398	48 082	7 585			
Monde: Autres	Navires	18,16	14,68	9,33	8,57	49,26	22,14	22,15	-0,02
	tpl	23,45	23,65	12,31	7,75	32,84	15,55	15,61	-0,06
	Tonnage moyen (tpl)	6 867	8 875	7 351	5 101	3 997			
Monde: Tous les navires	Navires	16,54	13,86	7,88	8,20	53,52	20,18	20,32	-0,14
	tpl	41,36	23,01	14,16	9,64	11,83	9,52	10,02	-0,50
	Tonnage moyen (tpl)	42 035	31 242	32 875	21 451	6 330			
Pays en développement: Tous les navires	Navires	21,56	15,47	7,96	9,74	45,27	19,85	20,09	-0,25
	tpl	43,49	17,62	10,00	11,53	17,35	10,45	11,09	-0,65
	Tonnage moyen (tpl)	36 525	22 119	24 931	22 149	7 144			
Pays développés: Tous les navires	Navires	22,24	18,90	12,77	11,15	34,94	18,31	18,47	-0,17
	tpl	40,48	26,71	16,97	8,39	7,45	8,70	9,11	-0,42
	Tonnage moyen (tpl)	49 283	39 446	38 312	21 944	7 371			
Pays en transition: Tous les navires	Navires	8,12	6,68	2,87	4,65	77,67	28,33	28,09	0,24
	tpl	25,61	21,15	12,98	9,93	30,32	15,06	15,51	-0,45
	Tonnage moyen (tpl)	20 426	21 804	29 082	13 401	2 467			

Source : Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

Note : Navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus.

Les flottes des cinq principaux pays propriétaires de navires (la Chine, l'Allemagne, la Grèce, le Japon et la République de Corée) sont plus jeunes que la moyenne des flottes des autres pays propriétaires. Ils possèdent 58,5 % du tonnage livré au cours des cinq dernières années, alors que leurs flottes ne représentent que 23,7 % des flottes de plus de 25 ans (Figure n°11).

**Figure n° 11 : Propriétaires de la flotte mondiale, par année de construction des navires (En tpl au 1er janvier 2014).**



*Source : Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services ; navires de 100 tjb ou plus.*

## **B. Mise en service de porte-conteneurs et connectivité des transports maritimes réguliers**

### **1. Transport de conteneurs et commerce international**

Récemment, on a à nouveau mis l'accent sur l'importance de la conteneurisation pour le commerce mondial. Comme l'indique *The Economist*, « les conteneurs ont plus fait pour la mondialisation que la libération des échanges ».<sup>32</sup> Une nouvelle étude portant sur l'introduction de la conteneurisation jusqu'en 1990 a conclu que la conteneurisation avait un impact plus puissant sur la mondialisation que la libéralisation des échanges, en particulier pour les pays développés et le commerce Nord-Nord. En revanche, l'étude a conclu que, pendant les premières phases de la conteneurisation, le processus progressif d'emportage des marchandises avait eu un impact relativement faible sur les échanges impliquant les pays en développement.<sup>33</sup>

Dans le même ordre d'idées et compte tenu du fait que les échanges de marchandises conteneurisées demeurent essentiellement assurés par des compagnies de transports maritimes réguliers, il semble bon de noter qu'une étude récente de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et de la Banque mondiale, établie à partir de données plus récentes, a constaté que la connectivité des transports maritimes réguliers (il s'agit de mesurer la capacité d'un pays de mener à bien ses échanges de marchandises conteneurisées avec l'étranger en utilisant les transports maritimes réguliers) avait une incidence plus forte sur le coût des échanges que les indicateurs de la « performance logistique », de la « connectivité aérienne », du « coût de la création d'une entreprise » et de l'« abaissement des droits de douane » réunis.<sup>34</sup>

Depuis 2004, le LSCI (Liner shipping connectivity index) fournit un indicateur de l'accès de chaque pays côtier au réseau de transports maritimes réguliers. La série chronologique complète est publiée sous forme électronique sur UNCTADstat (UNCTADstat – base de données statistiques, 2013). Les données de base sont fournies

---

<sup>32</sup> *The Economist*, 2013.

<sup>33</sup> Bernhofen, D. et al. 2013. Estimating the effects of the container revolution on world trade. Lund University, Working Paper 2013/4, Department of Economics, Lund University.

<sup>34</sup> Arvis J-F. et al. (2013), "Trade costs in the developing world: 1995-2010", Policy Research Working Paper, No. 6309, World Bank, Washington, DC.

par Lloyds List Intelligence <sup>35</sup> ; le LSCI est établi à partir de cinq éléments qui rendent compte comme suit de la mise en service de porte-conteneurs par des compagnies de transports maritimes réguliers dans les ports d'escale d'un pays :

- le nombre de navires ;
- leur capacité de charge de conteneurs totale ;
- le nombre de compagnies assurant les services de transport en exploitant leurs propres navires ;
- le nombre de service fournis ;
- la taille (en EVP) du plus grand navire mis en service.

En utilisant la série chronologique décennale du LSCI et des données de base, la présente section examine les principales évolutions enregistrées dans le monde en ce qui concerne la mise en service des navires, avant de traiter des tendances du LSCI dans diverses régions d'Amérique latine, d'Afrique et d'Asie.

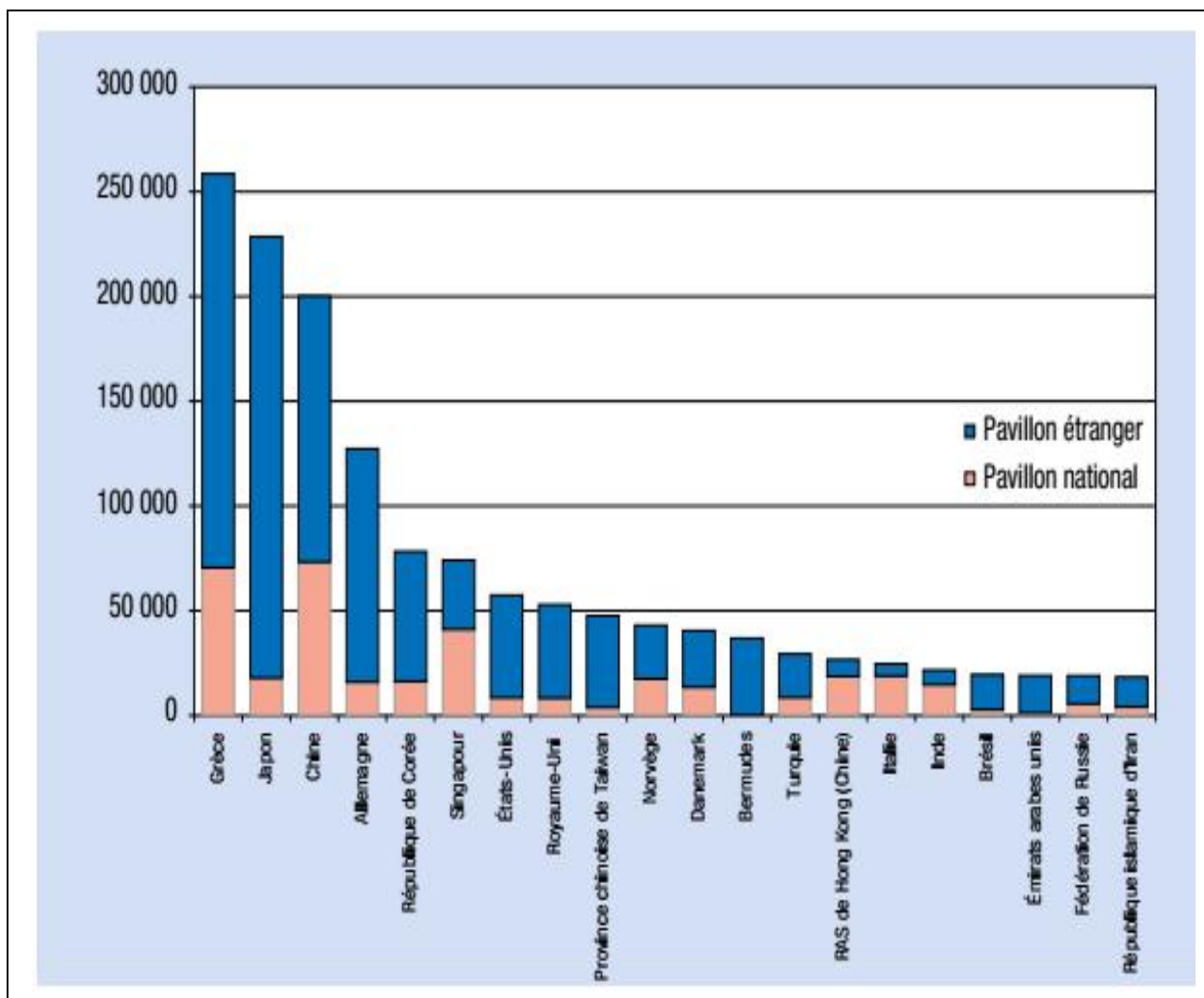
## **2. Des navires plus grands mis en service par des compagnies moins nombreuses**

Deux tendances importantes se sont fait jour au cours des 10 dernières années, qui représentent les deux facettes d'un même problème. D'un côté, les navires sont devenus plus gros et, d'un autre côté, les compagnies se sont faites plus rares sur la plupart des marchés (Figure n°12).

---

<sup>35</sup> *Lloyd's List Intelligence - Containers* (2013). Voir <http://www.lloydslistintelligence.com/llint/containers/index.htm>

Figure n° 12 : Les 20 principales nations propriétaires de navires selon le critère de la propriété effective, au 1er janvier 2014 (En milliers de tpl, par pays/économie).



*Source : Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.*

*Note : Navires à propulsion de 1000 tjb ou plus.*

En ce qui concerne la taille des navires, la capacité moyenne de charge de conteneurs du plus grand navire exploité dans 159 pays couverts par la base de données de la CNUCED a presque doublé depuis 2004, passant de 2812 EVP il y a 10 ans à 5540 EVP en 2013. La taille des plus grands navires existants a elle aussi presque doublé au cours de ces 10 ans (passant de 8238 EVP à 16020 EVP), et même si les nouveaux hyper-porte-conteneurs ne sont mis en service que sur un petit nombre de routes (principalement entre l'Europe et l'Asie), ils ont évincé de ce marché les navires précédemment utilisés, qui ont dû trouver du fret sur d'autres routes, notamment les routes Nord-Sud et les

routes intra régionales. En d'autres termes, même si les plus grands navires de 15000 EVP ou plus ne sont pas mis en service en Amérique latine, en Afrique ou en Asie du Sud, leur mise en service n'en a pas moins un impact important sur ces régions, à mesure que l'effet de cascade oblige les navires de 8000 EVT ou plus (qui étaient les plus gros en 2004) à trouver de nouveaux marchés. Cette tendance devrait se poursuivre. Pour le moment, le carnet de commande de porte-conteneurs est dominé par les navires post-Panamax, qui représentent 92% de la capacité de charge de conteneurs commandée.<sup>36</sup>

S'agissant du nombre de compagnies, la moyenne par pays a diminué de 27% au cours des 10 dernières années, passant de 22 en 2004 à 16 seulement en 2013. Cette tendance a des incidences importantes sur le niveau de concurrence, surtout en ce qui concerne les plus petites nations commerçantes. Une moyenne de 16 prestataires de services peut encore suffire pour assurer le fonctionnement d'un marché concurrentiel en offrant en moyenne aux chargeurs d'un pays donné un large éventail de choix, mais sur certaines routes maritimes, en particulier celles qui desservent les plus petits pays en développement, la diminution de la concurrence a ouvert la voie à des marchés oligopolistiques. Par exemple, en 2004, 22 pays étaient desservis par trois transporteurs, voire moins, tandis qu'en 2013, 31 pays se retrouvent dans cette situation peu enviable. Même sur les principales routes Est-Ouest, les analystes ont dit craindre que les chargeurs ne voient l'éventail de choix se traduire pour eux, à mesure que les navires de taille moyenne seront évincés.

Les transporteurs ont réagi à l'croissement de la demande non en augmentant le nombre de navires mis en service, mais en utilisant des navires plus gros. En 2004, le nombre moyen par pays de navires mis en service est resté quasi constant, tandis que la capacité totale de charge de conteneurs a progressé de plus de 80%.

Du point de vue des chargeurs, l'augmentation de la taille des navires et celle de la capacité totale de charge en EVP sont dans l'ensemble des éléments positifs. Tant une capacité de charge importante dans un contexte de croissance des échanges de marchandises conteneurisées que le doublement de la taille des navires pour réaliser des économies d'échelle devraient abaisser le coût du transport. Toutefois, la

---

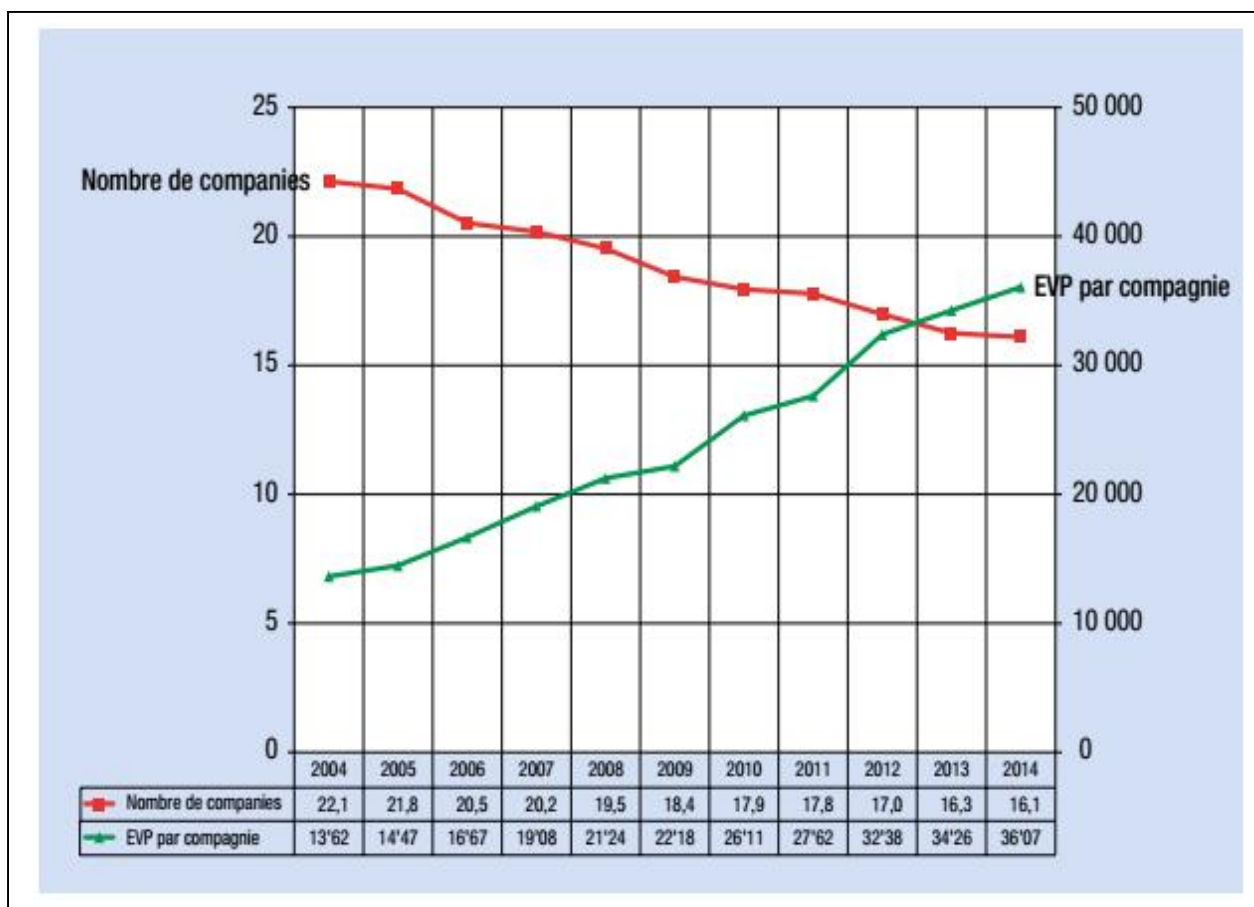
<sup>36</sup> Clarkson Research Services (2013c). *Dry Bulk Trade Outlook*. Juillet.

diminution des coûts d'exploitation unitaires réalisée par les transporteurs grâce à la mise en service de navires plus récents, plus gros et moins énergivores peut ne pas être nécessairement répercutée sur les chargeurs, c'est-à-dire les importateurs et les exportateurs. Le processus de concentration du fret dans des navires de plus grande capacité lui-même peut faire que la même capacité soit désormais proposée par un plus petit nombre de fournisseurs, d'où une concurrence moindre et, dans certains marchés oligopolistiques, une situation dans laquelle les chargeurs sont en fait confrontés à une hausse des taux de fret et à une diminution de leurs options en matière de services.

### **3. Tendances régionales**

Globalement, grâce à des navires plus gros et à l'augmentation de la capacité de charges de conteneurs mise en place en provenance et à destination des ports du monde, le LSCI moyen dans la plupart des pays montre que leur connectivité a progressé. Depuis 2004, 120 pays ont enregistré une amélioration de leur LSCI, tandis que cet indice a reculé dans 39 autres pays. La Figure n°13 illustre les tendances dans certains pays en développement d'Amérique latine, d'Afrique et d'Asie.

Figure n° 13 : Présence des compagnies de transport maritime régulier : nombre moyen de compagnies par pays et capacité moyenne de charge de conteneurs des navires mis en service (EPV), par compagnie et par pays, 2004-2014.



*Source : Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's List Intelligence.*

Sur la côte ouest de l'Amérique du Sud et centrale, le Panama semble le pays le mieux connecté aux réseaux mondiaux de transports maritimes réguliers, grâce principalement à son canal. Ce pays participe à moins d'échanges commerciaux que ses voisins du sud, mais ses terminaux à conteneurs fournissent des services de transbordement à presque tous les pays d'Amérique du Nord, centrale et du Sud, en reliant les services de transports réguliers Est-Ouest et Nord-Sud, l'Equateur n'a pas été en mesure d'assurer la même croissance du LSCI que ses voisins, ce qui tient en partie aux difficultés auxquelles son principal port, Guayaquil, a dû faire face en ce qui concerne les travaux de dragage du chenal d'accès et à l'insuffisance des investissements consentis dans les portiques spécialisés. Sur la côte Est de l'Amérique

du Sud, le Brésil affiche le LSCI le plus élevé, suivi de près par l'Argentine et l'Uruguay. Beaucoup plus petit que ses voisins, l'Uruguay n'en a pas moins su attiré les services de transports réguliers pour le transit et le transbordement du fret. La République bolivienne du Venezuela, dont la principale exportation est le pétrole brut, n'a pas enregistré aucune augmentation de la mise en service de porte-conteneurs au cours des 10 années écoulées.

En Afrique de l'Ouest, le Nigéria a obtenu la plus forte progression de son LSCI, stimulée principalement par la croissance de la demande de produits importés. D'une façon générale, les LSCI des pays d'Afrique de l'Ouest évoluent pour l'essentiel en parallèle, car les mêmes compagnies mettent en service les mêmes navires qui mouillent dans la plupart des ports de côte. Le LSCI de la Côte d'Ivoire a enregistré des baisses importantes en 2006 et en 2010, lorsque les troubles politiques et les embargos économiques ont dissuadé les compagnies de transports réguliers de desservir le port d'Abidjan. En Afrique de l'Est, Djibouti a dépassé ses voisins et est devenu un important centre de transbordement, reliant les services Est-Ouest aux services de collecte de l'Afrique de l'Est et australe. Il sert également de point d'accès à l'Ethiopie sans littoral voisine et prend en charge les marchandises destinées au Soudan du Sud.

En Asie du Sud, le LSCI du Bangladesh, de l'Inde et du Pakistan correspond presque exclusivement à la mise en service des navires qui assurent les échanges de ces pays avec l'étranger. A Sri Lanka, de grands porte-conteneurs sont mis en service pour assurer la liaison avec les services de collecte, notamment avec l'Inde, tirant ainsi parti des restrictions au cabotage qui continuent de rendre les ports indiens moins intéressants pour des opérations de transbordement à destination des différents ports de ce grand pays.

En Asie du Sud-Est, la Malaisie a vu son LSCI croître beaucoup plus vite que celui de ses voisins, l'Indonésie et la Thaïlande, pour presque atteindre le LSCI de Singapour. Si l'on compare l'évolution à Singapour et celle de la Malaisie, il est intéressant d'observer que le LSCI de ces deux pays évolue pour l'essentiel en parallèle, les mêmes compagnies et navires fournissant les mêmes services à travers le détroit de Malacca. Cependant, les données fournies pour 2007 et 2008 font également état d'une certaine

concurrence, lorsque la capacité d'un pays d'attirer des compagnies de transports réguliers supplémentaires peut s'exercer au détriment du LSCI des autres pays.

En Asie de l'Est, la République de Corée et le Japon ont commencé l'année 2004 avec le même LSCI. Depuis, celui du Japon est demeuré relativement stagnant, passant de la neuvième place du classement en 2004 à la quinzième en 2013. Au cours de la même période, la République de Corée a attiré des navires plus nombreux et plus gros, destinés en partie à prendre en charge les propres échanges de ce pays, mais aussi à fournir des services de transbordement pour le fret à destination et en provenance des ports des pays voisins. Depuis 10 ans, la Chine a le LSCI le plus élevé non seulement de sa région, mais aussi de tous les pays couverts par cet indice.

## **C. Construction, démolition et nouvelles commandes des navires**

### **1. Livraisons de navires neufs**

Près de 93 % du tonnage (tjb) livré en 2013 a été construit dans trois pays uniquement : la Chine, qui détenait 36,9 % du marché, la République de Corée(35,2 %) et le Japon (20,6 %).

La Chine construit essentiellement des vraquiers et ce sont les navires de charge classiques qui lui assurent sa plus grande part de marché (56 % du total mondial pour cette catégorie de navires). Le Japon se spécialise surtout dans la construction de navires de transport de marchandises solides (34 % du marché et 81 % du tonnage total construit au Japon en 2013). La République de Corée domine les marchés des porte-conteneurs (69 %), des navires gaziers (81 %) et des pétroliers (60 %) (Tableau n°6).

Tableau n° 6 : Livraisons de navires neufs, par grandes catégories de navires et par pays de construction, 2013 (En milliers de tjb).

	Chine	Japon	République de Corée	Philippines	Reste du monde	Total mondial
Pétroliers	3 369	875	6 904	84	249	11 480
Vraquiers	17 444	11 785	3 486	1 133	701	34 549
Navires de charge classiques	1 258	247	301		435	2 240
Porte-conteneurs	3 164	513	9 998	140	676	14 490
Gaziers	126	366	2 109		11	2 613
Chimiquiers	112	171	265		102	651
Ravitailleurs	464	41	1 062		772	2 339
Transbordeurs et autres navires à passagers	13	12		3	695	724
Autres	23	511	607		100	1 240
<b>Total</b>	<b>25 974</b>	<b>14 521</b>	<b>24 732</b>	<b>1 360</b>	<b>3 740</b>	<b>70 326</b>

*Source* : Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.

*Note* : Navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus.

## 2. Démolition de navires

Bien qu'encore élevé, le total des démolitions en 2013 a diminué de 20 % par rapport aux chiffres de 2012. La Chine et l'Asie du Sud continuent de dominer le marché du recyclage de navires, représentant à elles deux 92 % du tonnage (en tjb) démoli en 2013. Les vraquiers ont représenté 44 % du tonnage démoli en 2013, suivis des pétroliers (20 %) et des porte-conteneurs (18 %). Le Bangladesh a affiché sa plus grande part de marché dans la catégorie des vraquiers (33 %), la Chine dans celle des navires gaziers (65 %), l'Inde dans celle des porte-conteneurs (61 %) et le Pakistan dans celles des pétroliers (46 %) et des ravitailleurs (66 %) (Tableau n°7).

Tableau n° 7 : Livraisons de navires neufs, par grandes catégories de navires et par pays de construction, 2013 (En milliers de tjb).

	Chine	Inde	Bangladesh	Pakistan	Lieux inconnus du sous-continent indien	Turquie	Divers et autres lieux inconnus	Total mondial
<b>Pétroliers</b>	748	791	994	2 680	278	57	296	5 844
<b>Vraquiers</b>	3 524	2 934	4 222	1 335	132	241	277	12 665
<b>Navires de charge classiques</b>	332	930	202	99	12	332	306	2 211
<b>Porte-conteneurs</b>	795	3 195	888	22	119	77	128	5 223
<b>Gaziers</b>	249	63			6	29	35	382
<b>Chimiquiers</b>	13	75	23	40		13	53	218
<b>Ravitailleurs</b>	13	127	115	943	39	3	190	1 429
<b>Transbordeurs et autres navires à passagers</b>		109				171	42	322
<b>Divers</b>	450	186	63			49	10	758
<b>Total</b>	<b>6 124</b>	<b>8 409</b>	<b>6 506</b>	<b>5 118</b>	<b>586</b>	<b>973</b>	<b>1 336</b>	<b>29 052</b>

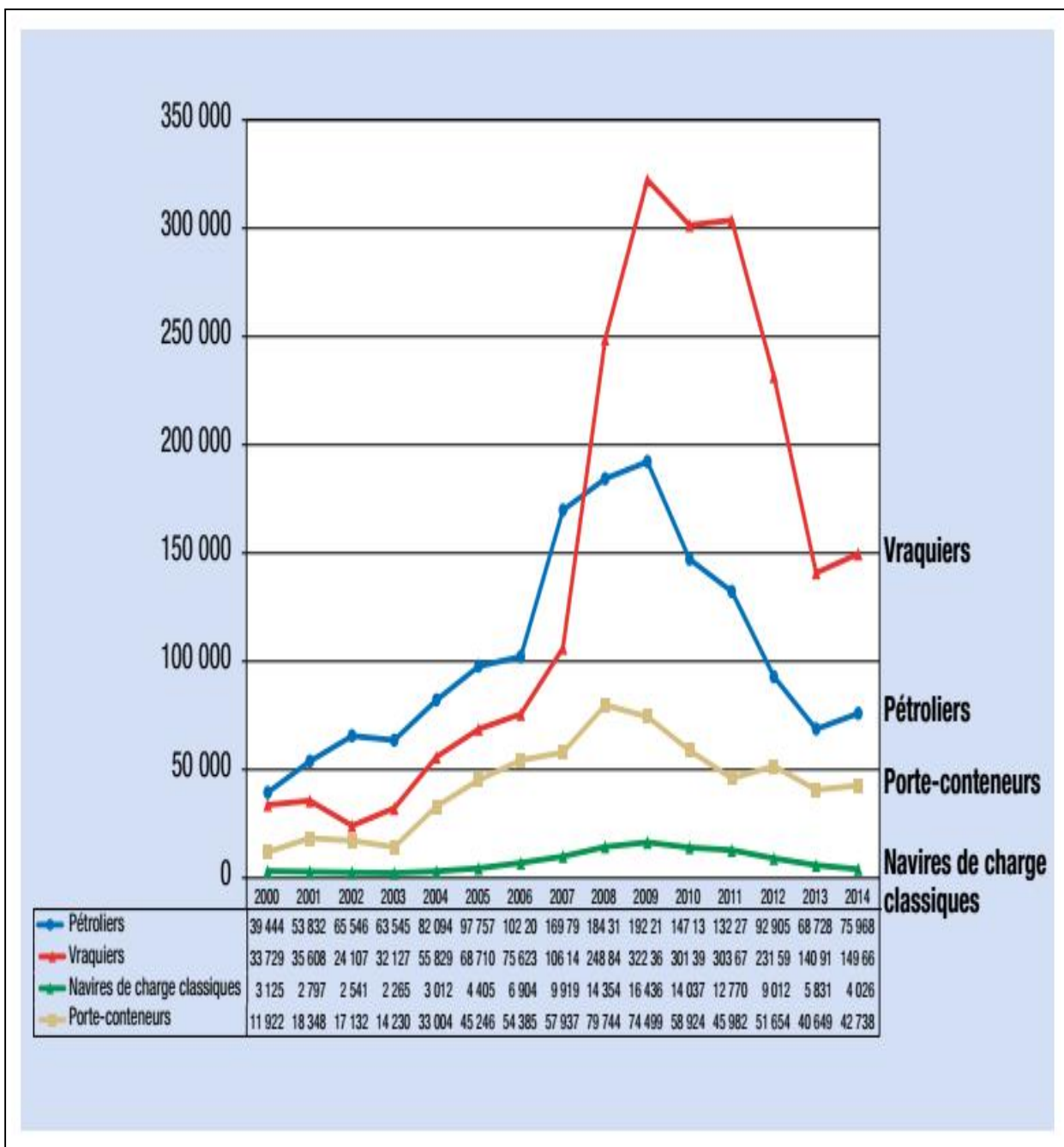
*Source : Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services.*

*Note : Navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus.*

### 3. Tonnage en commande

Après les pics enregistrés en 2008 et 2009, le carnet de commandes n'a cessé de se dégarnir pour toutes les grandes catégories de navires jusqu'au début de 2013. Dans le courant de 2013, pour la première fois depuis la crise économique et financière, le carnet de commandes a recommencé à se remplir, encore que faiblement, pour les vraquiers, les pétroliers et les porte-conteneurs. Seules les commandes de navires de charge classiques ont continué à baisser, car, en général, cette catégorie de navires a de moins en moins sa place dans le commerce maritime. Au début de 2014, il y avait dix fois plus de commandes de porte-conteneurs que de commandes de navires de charge classiques (Figure n°14). S'agissant des livraisons futures de navires, même si les commandes ont maintenant repris, il faudra attendre plusieurs années pour voir démarrer un nouveau cycle d'activité dans la construction navale, vu la baisse considérable des commandes les années antérieures.

Figure n° 14 : Tonnage en commande dans le monde, 2000-2014 (En milliers de tpl).



*Source : Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Clarkson Research Services*

*Note : Navires de commerce maritime à propulsion de 100 tjb ou plus ; chiffres au 1er janvier.*

## Section 03 : Evolution des Ports

### A. Trafic des Ports

#### 1. Ports à conteneurs

Le Tableau n° 8 <sup>37</sup> énumère les 80 pays en développement et économies en transition dont le trafic national annuel dépasse 100 000 EVP. <sup>38</sup> En 2013, le trafic de conteneurs des pays en développement a, selon les estimations, progressé de 7,2 % pour atteindre 466,1 millions d'EVP. Cette progression est supérieure à celle de 5,2 % enregistrée l'année précédente. On estime à 651,1 millions d'EVP le trafic de conteneurs tous pays confondus, soit 5,6 % de plus que l'année précédente.

La part des économies en développement dans le trafic mondial a augmenté de 1 % et s'est établie à environ 71,6 %. Ces dernières années, la part des pays en développement dans le trafic mondial de conteneurs a augmenté progressivement ; la participation accrue de ces pays aux chaînes de valeur mondiales et l'utilisation de plus en plus fréquente de conteneurs pour le transport de marchandises solides ont contribué à cette progression. Quatre seulement des pays en développement et des économies en transition énumérés au Tableau n° 8 (la Colombie, l'Égypte, Hong Kong (Chine) et Oman) ont connu une croissance négative de leur trafic portuaire en 2013, contre 12 pays l'année précédente. Dans le cas de la Colombie, cette situation semble s'inscrire dans le contexte plus vaste d'une baisse régionale du trafic portuaire, car, en général, les ports du bassin des Caraïbes font face à une diminution du commerce extérieur. <sup>39</sup> En ce qui concerne l'Égypte, la situation politique incertaine semble décourager certains transporteurs. <sup>40</sup> Ces dernières années, Hong Kong (Chine) a eu du mal à maintenir sa position en tête de la liste face à la forte concurrence de Shanghai et de Singapour. S'agissant d'Oman, la diminution des mouvements de conteneurs semble être due à la

<sup>37</sup> Voir annexe n° 03 : Trafic des ports à conteneurs de 80 pays/économies en développement et économies en transition pour les années 2011, 2012 et 2013 (en EVP).

<sup>38</sup> les chiffres du trafic portuaire de 126 pays/économies sur : <http://stats.unctad.org/TEU>

<sup>39</sup> *The Gleaner* (2014). Regional port activity affected by decline in foreign trade - CEPALC. 28 juin. Voir: <http://jamaica-gleaner.com/latest/article.php?id=53939>

<sup>40</sup> UKPRwire (2014). New market study published: Egypt Shipping Report Q2 2014. Voir: [http://www.ukprwire.com/Detailed/Automotive/New\\_Market\\_Study\\_Published\\_Egypt\\_Shipping\\_Report\\_Q2\\_2014\\_339558.shtml](http://www.ukprwire.com/Detailed/Automotive/New_Market_Study_Published_Egypt_Shipping_Report_Q2_2014_339558.shtml)

vive concurrence des ports voisins, mais contraste avec les volumes de marchandises diverses transportés, qui ont augmenté de 9,5 % (Business Monitor Online, 2014).

Les 10 premiers pays en développement et pays en transition sont tous situés en Asie. Seize des 20 premiers pays en développement et pays en transition se trouvent également en Asie et trois en Amérique centrale et du Sud (Brésil, Mexique et Panama) et un en Afrique (Égypte). Le pays ayant la plus grande part du trafic de conteneurs reste la Chine. Lorsqu'on inclut Hong Kong (Chine) et la Province chinoise de Taiwan, la moitié des 20 premiers ports sont chinois. Le trafic des ports chinois, à l'exception de Hong Kong (Chine), a enregistré une croissance positive de 8,7 %, atteignant 173,9 millions d'EVP. Les ports chinois, à l'exception de Hong Kong (Chine) et des ports de la Province chinoise de Taiwan ont représenté environ 26,8 % du trafic mondial de conteneurs en 2013, contre 25,8 % l'année précédente.

Tableau n° 9 : Les 20 premiers terminaux à conteneurs et leur trafic en 2011, 2012 et 2013 (En EVP, variation en pourcentage).

Nom du port	2011	2012	Chiffres préliminaires pour 2013	Variation en pourcentage 2012-2011	Variation en pourcentage 2013-2012
Shanghai	31 700 000	32 529 000	36 617 000	2,62	12,57
Singapour	29 937 700	31 649 400	32 600 000	5,72	3,00
Shenzhen	22 569 800	22 940 130	23 279 000	1,64	1,48
Hong Kong (Chine)	24 384 000	23 117 000	22 352 000	-5,20	-3,31
Busan	16 184 706	17 046 177	17 686 000	5,32	3,75
Ningbo	14 686 200	15 670 000	17 351 000	6,70	10,73
Qingdao	13 020 000	14 503 000	15 520 000	11,39	7,01
Guangzhou	14 400 000	14 743 600	15 309 000	2,39	3,83
Doubaï	13 000 000	13 270 000	13 641 000	2,08	2,80
Tianjin	11 500 000	12 300 000	13 000 000	6,96	5,69
Rotterdam	11 876 921	11 865 916	11 621 000	-0,09	-2,06
Port Klang	9 603 926	10 001 495	10 350 000	4,14	3,48
Dalian	6 400 000	8 064 000	10 015 000	26,00	24,19
Kaohsiung	9 636 289	9 781 221	9 938 000	1,50	1,60
Hambourg	9 014 165	8 863 896	9 258 000	-1,67	4,45
Long Beach	6 061 099	6 045 662	8 730 000	-0,25	44,40
Anvers	8 664 243	8 635 169	8 578 000	-0,34	-0,66
Xiamen	6 460 700	7 201 700	8 008 000	11,47	11,20
Los Angeles	7 940 511	8 077 714	7 869 000	1,73	-2,58
Tanjung Pelepas	7 500 000	7 700 000	7 628 000	2,67	-0,94
<b>Total, 20 premiers</b>	<b>274 540 260</b>	<b>284 005 080</b>	<b>299 350 000</b>	<b>3,45</b>	<b>5,40</b>

Source : Secrétariat de la CNUCED et Dynamar B.V., juin 2014.

Note : Dans cette liste, le port de Jurong n'est pas inclus dans Singapour.

Le Tableau n° 9 indique les 20 principaux ports à conteneurs du monde pour la période 2011-2013. Ces ports ont représenté environ 46 % du trafic mondial des ports à conteneurs en 2013. Ils ont collectivement enregistré une progression de 5,4 % de leur trafic en 2013, contre une augmentation estimée à 3,5 % en 2012. La liste comprend 15 ports de pays en développement, tous situés en Asie ; les cinq autres ports se trouvent dans des pays développés, dont trois en Europe et deux en Amérique du Nord. Les 10 premiers ports sont tous situés en Asie, ce qui atteste de la place importante de la région dans le commerce des produits finis et semi-finis. Le port de Shenzhen a gravi un échelon dans la liste et a pour la première fois dépassé le port de Hong Kong (Chine), pour devenir le troisième port à conteneurs du monde. En 2013, Hong Kong (Chine) a enregistré une croissance négative de 3,3 %, la plus forte diminution observée dans les 20 ports en question. Rotterdam a reculé de 2 %, mais a réussi à rester le onzième port à conteneurs du monde. Anvers, Los Angeles et Tanjung Pelepas ont également connu une croissance négative en 2013. Qingdao a gravi deux échelons dans la liste et Doubaï, Long Beach et Xiamen un échelon. Avec une croissance de 24,2 %, le Port de Dalian a beaucoup avancé et a amélioré son classement de cinq places. Dalian a la plus grande zone franche de la Chine, la Zone franche de Dalian, qui s'étend sur 251 kilomètres carrés, ce qui aide à stimuler les échanges commerciaux passant par le port. En 2013, le PIB de Dalian a augmenté au taux annuel de 9 %, dépassant 765,08 milliards de RMB (123 milliards de dollars), le secteur primaire ayant progressé de 4,8 % et le secteur secondaire de 9,4 %. La croissance du secteur des services a été de 9,1 %, de telle sorte qu'à la fin de 2013, il y avait 639 établissements financiers dans la ville, une indication de son importance croissante.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> Rainy Yao C (2014). China regional focus: Dalian, Liaoning Province. *China Briefng*. Avril. Accessible sur: <http://www.china-briefng.com/news/2014/04/23/china-regional-focus-dalian-liaoning-province.html>

## B. Evolution des Ports

Le développement du secteur portuaire est un processus essentiel pour tout pays souhaitant réussir dans le commerce international. Les ports sont la voie d'accès aux partenaires commerciaux dans le monde et le transport maritime est l'un des moyens de transport offrant le meilleur rapport coût-efficacité sur de longues distances. À travers l'histoire, les ports ont toujours été considérés comme un atout important pour un pays, car, en plus d'être la porte d'entrée du pays, ils sont également le point de recouvrement des taxes à l'importation et des droits d'accise. Cependant, leur rôle ne cesse d'évoluer et il existe une différence entre les pays en développement et les pays développés à cet égard. Dans nombre de pays en développement, les taxes perçues dans les ports constituent la plus grande partie des revenus publics. Par exemple, l'Autorité portuaire de Tanzanie est l'un des principaux contribuables du pays. En 2011, elle a versé 43 millions de dollars et la Tanzania International Container Terminal Services 15 millions de dollars, et ensemble ils sont le troisième contribuable du pays, ce qui témoigne de l'importance du port pour le PIB national. En 2009-2010, la République-Unie de Tanzanie a perçu 4 500 milliards de shillings tanzaniens (2,8 milliards de dollars) de taxes, dont 30 % environ au titre de la taxe sur la valeur ajoutée et 30% au titre de l'impôt sur le revenu, les droits d'accise représentant 18 % du total et les droits d'importation environ 9 %. <sup>42</sup> Dans un rapport récent de la Banque mondiale, il est dit que l'amélioration de l'efficacité du port permettrait un recouvrement plus efficace de l'impôt, ce qui aiderait à son tour à augmenter considérablement les recettes fiscales. <sup>43</sup> Ainsi, le développement et la réforme des ports sont essentiels pour la santé financière d'un pays. Toutefois, dans les pays développés, les taxes perçues dans les ports jouent un rôle moins important de nos jours. C'est dû, en partie, à l'évolution de la fiscalité dans ces pays avec, par exemple, l'avènement de l'impôt sur le revenu et des prélèvements sur les salaires et, en partie, aux efforts visant à simplifier les processus

---

<sup>42</sup> Tanzania Episcopal Conference, National Muslim Council of Tanzania and Christian Council of Tanzania (2012). The one billion dollar question: How can Tanzania stop losing so much tax revenue. Juin. Accessible sur: <http://www.kirkensnodhjelp.no/contentassets/a11f250a5fc145dbb7bf932c8363c998/one-billion-dollarquestion.pdf>

<sup>43</sup> World Bank Group Africa Region Poverty Reduction and Economic Management (2013). Tanzania economic update: Opening the gates: How the port of Dar es Salaam can transform Tanzania. Issue 3. Mai. Accessible sur: [http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2013/05/16/000442464\\_20130516111239/Rendered/PDF/777290WPOP13340nomicOUpdateOReport.pdf](http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2013/05/16/000442464_20130516111239/Rendered/PDF/777290WPOP13340nomicOUpdateOReport.pdf)

portuaires et à faciliter la circulation des marchandises. Aux États-Unis, par exemple, les droits d'accise et les droits de douane représentent respectivement 3 % et 1 % du total des revenus publics.<sup>44</sup>

## 1. Les routes de transit

Dans les Amériques, l'élargissement du canal de Panama, qui a débuté en 2007, reste la raison principale de nombreux projets de développement portuaire. Malgré une série de difficultés et des dépassements de budget en 2013-2014, l'achèvement des travaux est maintenant prévu pour décembre 2015. Ils comprennent l'addition d'un troisième jeu d'écluses au système actuel ainsi que l'approfondissement et l'élargissement (jusqu'à 54,86 mètres) des canaux existants pour permettre le passage de porte-conteneurs faisant jusqu'à 13 500 EVP et d'autres navires de grande taille. Les plus grands porte-conteneurs actuellement en circulation ne pourront pas transiter par le canal élargi. Le coût du projet d'élargissement du canal se chiffre actuellement à 7 milliards de dollars, ce qui représente un dépassement de budget de 1,6 milliard de dollars. En 2013, les péages ont totalisé 1,8 milliard de dollars, soit 0,2 % de moins que l'année précédente, et, selon les prévisions de l'Autorité du canal de Panama, lorsque le canal élargi deviendra opérationnel, le trafic accru rapportera un milliard de dollars de revenus additionnels.

Le canal de Panama dessert plus de 144 routes maritimes reliant entre eux 160 pays et quelque 1700 ports à travers le monde. Le nombre total de franchissements du canal a été de 12045 en 2013, 6,5 % de moins que l'année précédente. Sur ce total, 25 % environ des navires transitant par le canal (3103) ont été des porte-conteneurs, ce qui représente une diminution de 6,4 % par rapport à l'année précédente. Pourtant, on estime que les porte-conteneurs transportent 52 % du fret maritime mondial en valeur et qu'ils sont donc particulièrement importants pour le commerce mondial. En 2013, plus de 319 millions de tonnes de fret (3,9 % de moins qu'en 2012) ont transité par le canal, soit 3,4 % du commerce maritime mondial. Les bénéficiaires immédiats de l'agrandissement du canal de Panama seront vraisemblablement les ports de la côte est des États-Unis, comme le port de New York et celui de Virginie.

---

<sup>44</sup> National Priorities Project (2014). Federal revenue: Where does the money come from? Voir: <https://www.nationalpriorities.org/budget-basics/federal-budget-101/revenues/>

Un rival du canal de Panama retient l'attention au Nicaragua. Une proposition relative à la construction du canal du Nicaragua a été adoptée par le congrès en juin 2013. Ce canal sera probablement trois fois plus long (278 kilomètres) que le canal du Panama. S'il est construit, le canal du Nicaragua sera plus large que celui du Panama et pourra accueillir les plus gros navires de transport de marchandises existant actuellement. Le coût du canal est estimé à 40 milliards de dollars et il sera construit et géré par une société chinoise, la Hong Kong Nicaragua Canal Development Investment Co. Ltd. Cette société a obtenu une concession de 50 ans pour construire et exploiter le canal, avec une option de prorogation pour une nouvelle période de 50 ans. Le projet du canal du Nicaragua emploiera directement 50000 personnes environ et 200000 autres en bénéficieront indirectement. La construction devrait commencer en décembre 2014 et prendre cinq ans.<sup>45</sup>

S'il est évident que les incidences de la construction de canaux de transit sont nombreuses, elles restent difficiles à évaluer avec certitude. Tout projet d'agrandissement fait intervenir de multiples protagonistes et comporte de nombreuses inconnues, compte tenu surtout des incertitudes qui caractérisent la situation économique mondiale et de la rapidité du progrès technologique, notamment en ce qui a trait à la taille et à la conception des navires.

## 2. Autres faits nouveaux concernant les Ports

En 2013, le poids des conteneurs a été au centre de l'attention des terminaux à conteneurs dans le monde. Suite à un accord conclu à l'OMI, la vérification du poids des conteneurs va devenir obligatoire. La vérification obligatoire du poids des conteneurs remplis avant d'être embarqués à bord des navires fera partie d'une révision de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui doit entrer en vigueur en juillet 2016. Les restrictions de poids devront être respectées par les responsables de l'emportage et par les expéditeurs, mais le plus probable est que la vérification s'effectue au port. Les ponts bascules et l'utilisation de verrous tournants munis de capteurs de poids sur les portiques de levage seront probablement les deux

---

<sup>45</sup> NBC News (2014). Route of proposed Nicaraguan Canal disclosed. 8 juillet. Voir: <http://www.nbcnews.com/news/latino/route-proposed-nicaraguan-canal-disclosed-n150721>

méthodes préférées de vérification du poids des conteneurs. Ces règlements ont été proposés à la suite d'incidents récents très médiatisés comme le naufrage du MSC-Napoli en 2007.

Le gouvernement britannique, préoccupé par la dépendance technologique des compagnies de transport maritime régulier qui naviguent sur la route la plus fréquentée du monde, la Manche, a commencé à installer sept stations eLoran le long des côtes du pays. Ces stations côtières viendront compléter les systèmes mondiaux de localisation, qui resteront le principal moyen que les capitaines de navires utiliseront pour déterminer la position et le cours des navires en cas d'incidents, par exemple en cas de brouillage intentionnel ou accidentel des signaux par des personnes ou par des phénomènes météorologiques extrêmes (par exemple, des ouragans ou des blizzards) ou par des phénomènes extra-atmosphériques (par exemple, les tempêtes solaires). D'ici à 2019, 20 stations additionnelles de la taille d'une armoire de classement seront installées autour du Royaume-Uni et de l'Irlande. Des consultations sont en cours entre le Royaume-Uni et la République de Corée pour déterminer comment un système similaire pourrait être mis en place dans la péninsule coréenne.

Les systèmes de gestion de terminaux, un outil de planification des ressources des entreprises, sont monnaie courante à l'intérieur des terminaux portuaires. Il existe divers systèmes, qui, en général, ont été mis au point en interne dans de grands ports comme Singapour ; c'est le cas du système de gestion informatique intégrée des terminaux conçu par PSA pour répondre aux besoins de ce port. Toutefois le numéro un mondial sur le marché est Navis,<sup>46</sup> une division de Cargotec Corporation qui produit des logiciels sur commande. Son système de gestion de terminaux de dernière génération, SPARCS N4, permet aux clients d'exécuter de multiples opérations couvrant plusieurs zones géographiques à partir d'un même point central, ce qui explique sa popularité auprès des exploitants mondiaux de terminaux ayant un vaste portefeuille international. SPARCS N4 est présent dans 47 pays sur 107 sites, dont 63 sont pleinement opérationnels.

---

<sup>46</sup> Navis (2014). Navis SPARCS N4 reaches critical milestone with 100 terminals globally. Communiqué de presse du 13 février. Accessible sur: <http://navis.com/news/press/navis-sparcs-n4-reaches-critical-milestone>

## **C. Quelques-unes des difficultés actuelles des Ports**

### **1. Des navires toujours plus grands et une plus grande concentration dans le secteur du transport de marchandises**

L'une des grandes difficultés rencontrées actuellement par les ports est la nécessité de moderniser leurs installations pour pouvoir accueillir des navires plus grands et les pressions qui en résultent pour les opérations de manutention du fret, en termes de temps et d'espace. L'augmentation de la taille des navires signifie que les ports doivent investir dans des portiques plus grands capables d'atteindre les conteneurs les plus éloignés du poste d'accostage. Traditionnellement, les portiques à conteneurs ont été conçus pour charger et décharger des navires d'une largeur équivalant à 13 conteneurs, mais à partir de 1988, les propriétaires de navires ont commencé à commander des navires post-Panamax et il a fallu installer des portiques de plus grande portée (jusqu'à 18 conteneurs) sur les routes principales. Les navires de dernière génération nécessitent des portiques capables d'opérer sur des portées encore plus grandes (22-23 conteneurs) et les compagnies de transport maritime pressent les ports d'investir dans ce genre d'équipement de quai sous peine d'être exclus des grands axes commerciaux Est-Ouest. Les grands navires d'aujourd'hui évincent les grands navires d'hier, qui sont alors retirés des routes Est-Ouest à gros volumes sur lesquelles les installations portuaires sont à la pointe du progrès, et réaffectés à des routes Nord-Sud desservant des ports moins grands traitant des volumes moins importants. Les routes Nord-Sud tendent à desservir les ports des pays en développement, qui sont alors mis à rude épreuve et doivent investir dans des portiques de plus grande portée, faute de quoi ils risquent d'être relégués au rang de ports de collecte. Ceux qui investissent dans les infrastructures doivent souvent veiller à ce que celles-ci soient «parées pour l'avenir» pour être à même de répondre à l'avenir à de nouvelles situations encore inconnues. Ainsi, le défi pour les planificateurs de ports est de comprendre comment le marché va évoluer pour leur clientèle. Les économies d'échelle et l'intégration des chaînes logistiques au cycle de production sont des tendances qui s'affirment de plus en plus. La technologie, en améliorant la gestion des stocks et la fiabilité des navires, permettra peut-être d'utiliser les navires comme des entrepôts flottants. Les porte-conteneurs de demain seront encore plus grands et la construction de navires de 22 800 EVP et 24 000

EVP est même déjà envisagée. Ces porte-conteneurs mesureront environ 64 mètres de largeur et 487 mètres de longueur. Selon les spécialistes du secteur, la longueur des navires ne dépassera probablement pas 400 à 450 mètres environ, la raison principale étant qu'il serait plus coûteux de construire des navires plus longs. Les navires moins longs et plus larges sont plus stables et ont un plus faible tirant d'eau, ce qui leur permet de mieux desservir les ports des pays en développement qui ne peuvent se permettre les frais de dragage. En outre, les navires de grande largeur ont besoin de moins d'eau de ballast que les navires plus étroits, ce qui signifie qu'ils contribuent moins à l'invasion dangereuse de micro-organismes non endémiques qui sont une source importante de pollution de l'environnement de certaines régions fragiles.<sup>47</sup> Ainsi, il n'est pas nécessaire que les ports construisent des postes d'accostage plus longs, à moins qu'ils ne souhaitent accueillir de nombreux navires en même temps; en revanche, ils doivent construire des chenaux d'accès plus profonds, des bassins d'évitage plus larges, fournir plus de services de pilotage, renforcer les quais et se doter d'aires de stockage plus étendues, ainsi que de systèmes plus perfectionnés de gestion des terminaux. En fait, la vraie limitation n'est pas seulement financière, c'est aussi une question d'espace. Hors du port, les routes, les voies navigables intérieures et le réseau ferroviaire doivent pouvoir accueillir ces volumes accrus de fret. En outre, il faut plus de véhicules de transport de marchandises, de wagons de chemin de fer, de péniches ou de camions. Vu la préférence des transporteurs terrestres pour le transport routier (plus prévisibles et fiables en raison du régime de propriété), les émissions de carbone ne manqueront pas d'augmenter, de même que d'autres externalités connexes. La construction du terminal sur un site vierge permet sans doute de résoudre certains des problèmes, mais en crée également d'autres. Les portiques de plus grande portée sont également plus hauts, exposant portiques et portiqueurs à de plus grands risques d'instabilité en cas de vents violents. Il pourrait en résulter un ralentissement de l'ensemble des opérations et une augmentation des erreurs humaines. Certains ports, comme Felixstowe et Doubaï sont déjà équipés de portiques à conteneurs pouvant desservir les super-post-Panamax et ayant une portée de 69,5 mètres. Outre l'aspect pratique, ces portiques sont un argument commercial, car le port peut se vanter de pouvoir accueillir des porte-conteneurs de toutes les tailles ; ceci montre qu'il peut-être

---

<sup>47</sup> *Lloyd's List Containerisation International* (2013). A matter of time. Décembre.

avantageux pour les ports d'être «présents pour l'avenir». Le choix est particulièrement difficile pour les ports qui sont la porte d'entrée principale d'un pays et d'une région et qui doivent déterminer s'ils doivent pouvoir accueillir des navires ayant une capacité d'environ 5000 EVP (les Panamax actuels) à 13500 EVP (les Panamax de 2015). Miser sur l'achat de portiques capables de répondre à la demande future est plus risqué dans le cas de ces ports. L'acquisition de plus grands portiques n'est pas une panacée et ce n'est pas le seul coût que devra encourir un port pour desservir des navires plus grands. Dans le terminal de Jebel Ali à Doubaï, l'achat de 19 portiques s'est accompagné d'une commande de 50 portiques de parc sur rail automatisés, dont quatre ont été livrés récemment. Ces portiques, qui font 50 mètres de large et 32 mètres de haut, permettront le levage jumelé et le stockage des conteneurs par piles de 10 en largeur et 6 en hauteur.<sup>48</sup>

## 2. Les préoccupations environnementales

Comme la plupart des secteurs industriels, le secteur portuaire fait l'objet de pressions accrues pour l'amener à réduire son impact sur l'environnement. En 2015, il est prévu que les Nations Unies adoptent des objectifs de développement durable faisant fond sur les Objectifs du Millénaire pour le développement. Ces objectifs, qui sont actuellement débattus dans le cadre d'une série de dialogues au sein du Groupe de travail ouvert sur les objectifs de développement durable, devraient être finalisés et présentés à la session de septembre 2015 de l'Assemblée générale des Nations Unies à New York pour adoption. Les nouveaux objectifs seront fondés sur le document final de la Conférence Rio+20 intitulé «L'avenir que nous voulons» et concerneront les multiples aspects du développement durable, dont l'un des plus importants est d'assurer que le développement ait le moins d'impact possible sur l'environnement.

Les ports agissent sur l'environnement de plusieurs manières. Par exemple, les travaux de construction sur un site vierge peuvent déplacer la flore et la faune indigènes. Le sillage des navires peut avoir des effets négatifs sur les espèces sauvages et détruire certains habitats. La construction de ports à proximité des villes peut affecter la santé

---

<sup>48</sup> Seatrade (2014). UAE Special Report. Accessible sur:  
<http://www.seatradeglobal.com/publications/generalshipping-publications/uae-special-report.html>

des personnes qui vivent et travaillent dans les environs. Certains matériaux de construction, comme le ciment, ont un impact largement documenté sur l'environnement à tous les stades de leur transformation, de l'extraction à l'application finale. Le dragage des chenaux de navigation et des postes d'accostage a un impact sur la zone concernée et sur l'endroit où les produits de dragage sont déversés. Ces produits sont parfois chargés de toxines, qui proviennent des véhicules ou des marchandises polluantes et sont entraînés dans la mer par les eaux de pluie ruisselant des quais.

Avant de construire un port, on effectue généralement une étude d'impact sur l'environnement, qui est suivie de consultations avec les parties concernées et les groupes d'intérêt. Le déplacement des habitats naturels et des espèces sauvages est alors étudié et mis en balance avec les gains résultant de la construction du port pour l'économie locale, afin d'établir un rapport d'analyse des coûts et des avantages. Ces consultations publiques peuvent prendre des années et coûter des millions pour aboutir au bout du compte au maintien du statu quo. C'est ce qui s'est produit, par exemple, dans le cas de la proposition de construction d'un projet portuaire de 600 millions de livres sur le site vierge de Dibden Bay à Southampton, au Royaume-Uni. D'une part, les arguments économiques avancés étaient que :

- le pays avait besoin d'une plus grande capacité de manutention de conteneurs ;
- des emplois seraient créés par la construction du port puis par son exploitation ;
- l'efficacité accrue permettrait de réduire les coûts pour les consommateurs ;
- l'économie locale serait stimulée.

D'autre part, les arguments en faveur de l'environnement et contre le projet étaient que celui-ci :

- menaçait des milieux naturels déterminés ;
- comportait un risque de marées noires ;
- détruirait certains habitats ;
- aurait un impact visuel sur le paysage.

En définitive, le débat sur la construction éventuelle d'un terminal à conteneurs en eau profonde a duré quatre à cinq ans, a coûté 50 millions de livres sterling à Associated

British Ports et n'a abouti à rien.<sup>49</sup> Plusieurs années plus tard, un nouveau port à conteneurs, DP World's London Gateway, a été construit à environ 100 miles au nord-est sur une friche industrielle devenue disponible pour une nouvelle utilisation sur la Tamise.

Les activités portuaires peuvent être une source d'émissions de GES causées par les moteurs diesel inefficaces des portiques, des chariots gerbeurs à fourche télescopique et d'autres véhicules portuaires. Ceux-ci ne sont généralement pas soumis à des inspections rigoureuses comme le sont, par exemple, les véhicules des visiteurs ou, dans certains cas, des trois équipes de travailleurs portuaires qui assurent vingt-quatre heures sur vingt-quatre les services nécessaires dans tout port moderne. Les bâtiments destinés aux travailleurs sur l'aire des quais consomment également de l'énergie pour le chauffage et la climatisation assurant le maintien de températures appropriées pour le personnel. Les marchandises elles-mêmes peuvent être une source de pollution lorsque leur manutention ou leur stockage est excessivement bruyant ou soulève des poussières. La manutention de certaines marchandises est particulièrement difficile ; c'est le cas, par exemple, du ciment, du kaolin, des minerais de fer et de charbon, qui ont tendance à répandre des poussières polluantes. D'autres vracs, comme les fertilisants et les aliments pour animaux ont de fortes teneurs en matières organiques et/ou en nutriments et tout déversement dans la mer peut entraîner par endroits un enrichissement en éléments nutritifs et un appauvrissement en oxygène et détruire ainsi la flore et faune marines.

Certains ports accueillent également des transbordeurs, ce qui signifie parfois de longues files d'attente de voitures et de camions. L'éclairage des ports peut aussi être une nuisance, lorsque les opérations portuaires se poursuivent durant la nuit et exigent que les quais restent éclairés. Les activités des fournisseurs de services locaux sont aussi une source additionnelle de pollution ; l'utilisation pour les transports locaux de moyens de locomotion moins polluants, fonctionnant par exemple au gaz naturel comprimé, suscite beaucoup d'intérêt. Les vibrations des moteurs des navires manœuvrant dans les eaux du port peuvent également être nuisibles pour l'environnement. Les navires ont toujours été les principaux pollueurs dans les ports,

---

<sup>49</sup> *Southern Daily Echo* (2009). Southampton container port needs Dibden Bay development, say bosses. 13 juillet. Voir: <http://www.dailyecho.co.uk/news/4489713.display/>

parce qu'ils utilisent un carburant à forte teneur en GES. Par exemple, la teneur en soufre du carburant utilisé par la plupart des voitures diesel est en moyenne de 0,3 % à 0,5 %, tandis que la teneur en soufre des carburants marins était jusqu'à récemment plafonnée à 4,5 % et ne sera ramenée à 0,5 % qu'en 2020, en vertu d'un règlement de l'OMI au titre de l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL). Toutefois, les manœuvres des navires dans les eaux des ports sont essentiellement effectuées avec l'aide de remorqueurs, ce qui signifie que les responsables des ports peuvent exercer un certain contrôle sur la contribution de ces remorqueurs à l'empreinte carbone des ports. Dans les zones où la pollution atmosphérique est très préoccupante, les ports investissent dans des installations d'alimentation électrique à quai pour réduire l'utilisation de carburant marin par les navires accostés. Les ports de Los Angeles et de Long Beach, par exemple, ont été parmi les premiers à utiliser des techniques de raccordement des navires au réseau électrique terrestre. Récemment, le coût de l'installation de tels raccordements dans un terminal de navires de croisière du port de Seattle a été estimé à 1,5 million de dollars par poste d'accostage et à 400 000 dollars par navire.<sup>50</sup>

Le risque de pollution dû à des déversements accidentels est bien réel. Étant donné que les véhicules qui déplacent les marchandises (camions, chariots gerbeurs à fourche télescopique ou chariots cavaliers) ont peu d'espace pour manœuvrer, des accidents finissent par se produire. Par conséquent, toute planification stratégique de la gestion d'un port doit nécessairement comporter une évaluation des risques, accompagnée de plans d'intervention rapide et de mesures d'atténuation des effets sur l'environnement.

En outre, ce n'est pas seulement le port lui-même qui pollue, mais aussi les services auxiliaires qu'ils attirent et qui viennent s'implanter à proximité, par exemple les chantiers de réparation de navires/de conteneurs ou les usines pour l'approvisionnement du port. En raison peut-être d'une mauvaise connectivité de l'arrière-pays, d'autres entreprises décident souvent de s'installer près du port, qui agit alors comme un aimant attirant d'autres activités industrielles et fait partie de toute une chaîne d'activités polluantes. Dans le cas de certaines marchandises, il est plus lucratif de les raffiner avant exportation (sous forme de lingots, par exemple, dans le cas du

---

<sup>50</sup> *Port Technology International* (2014). The economics of cold ironing. Accessible sur: [http://www.porttechnology.org/technical\\_papers/the\\_economics\\_of\\_cold\\_ironing/#.U61ckXZ\\_yf8](http://www.porttechnology.org/technical_papers/the_economics_of_cold_ironing/#.U61ckXZ_yf8)

minéral de fer); toutefois, les opérations de raffinage consomment beaucoup d'énergie et sont souvent localisées à proximité d'un port. Les raffineries sont souvent alimentées par des centrales électriques fonctionnant au charbon, un motif de préoccupation aussi bien pour les municipalités que pour les ports.

Les principaux polluants produits dans les ports et aux alentours sont les GES, le CO<sub>2</sub>, le méthane (CH<sub>4</sub>), l'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O), les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les particules en suspension et les oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>).<sup>51</sup> Les dangers que représentent les substances nocives pour l'environnement comprennent les dommages aux ressources biologiques (toxicité), la bioaccumulation, les effets négatifs sur la santé humaine (ingestion, inhalation et contact avec la peau) et les atteintes au cadre naturel.<sup>52</sup> On peut distinguer trois types de pollution portuaire : les émissions, la manutention des marchandises et la pollution accidentelle (Tableau n° 10).

Tableau n° 10 : Types de pollution portuaires.

<b>Émissions</b>	<b>Manutention des marchandises</b>	<b>Accidents</b>
Automobiles	Éclairage	Déversements d'hydrocarbures
Camions	Poussière	Déversements de cargaisons
Voies ferrées	Bruit	Déversements de déchets et de boues
Navires	Vibrations	Polluants provenant des eaux de ballast
Grues		Lessivage des sols et surfaces
Équipement portuaire		
Bureaux (climatisation/ chauffage)		

Source : Secrétariat de la CNUCED.

<sup>51</sup> World Ports Climate Initiative (2010). Carbon foot printing working group - guidance document. Accessible sur: [http://wpci.iaphworldports.org/data/docs/carbon-footprinting/PV\\_DRAFT\\_WPCI\\_Carbon\\_Footprinting\\_Guidance\\_Doc-June-30-2010\\_scg.pdf](http://wpci.iaphworldports.org/data/docs/carbon-footprinting/PV_DRAFT_WPCI_Carbon_Footprinting_Guidance_Doc-June-30-2010_scg.pdf)

<sup>52</sup> Royaume-Uni – Marine Special Areas of Conservation Project (2014). Environmental impacts of port and harbour operations. Accessible sur: [http://www.ukmarinesac.org.uk/activities/ports/ph3\\_2.htm](http://www.ukmarinesac.org.uk/activities/ports/ph3_2.htm)

## Conclusion

Dans un monde toujours plus interdépendant et globalisé, les réseaux de transport qui relient entre elles les chaînes d'approvisionnement mondiales, sont les moteurs de la prospérité économique future et d'un développement international durable.

L'augmentation du commerce mondial entraîne un **développement du transport maritime**. On observe une croissance rapide des échanges par la mer, ce qui entraîne un fort développement des compagnies maritimes et des ports. Ce secteur assez vaste se développe essentiellement dans les pays en voie de développement notamment en Asie où le développement de nouvelles infrastructures portuaires permet à ces régions d'être au premier rang pour les échanges mondiaux. Les six plus grands ports de conteneurs au monde sont situés en Asie, avec comme premier Singapour. Au début de 2007, la flotte mondiale a, pour la première fois, dépassé 1 milliard de tonnes de port en lourd (tpl) pour atteindre 1,04 milliard de tpl.

L'amélioration de la performance des terminaux de certains ports est de bon augure pour l'organisation et la planification futures de tous les ports. De la même manière que le conteneur est devenu une norme universelle, un phénomène similaire peut être actuellement observé avec les systèmes de gestion portuaire. Les systèmes informatisés capables de s'intégrer à d'autres systèmes à l'échelle mondiale joueront un rôle déterminant à l'avenir. À mesure que les navires de grande taille seront réaffectés en cascade aux routes desservant les pays en développement, les ports de ces pays se verront obligés d'adopter de nouvelles technologies. D'autres parties, telles que des ports plus grands ou de gros clients, pourront plus facilement aider ces pays à améliorer l'efficacité de leurs ports. L'avenir sera placé sous le signe de la collaboration portuaire et les écarts de performance entre les ports diminueront à travers le monde.

# Chapitre II

## La Logistique Portuaire, Dimension et Enjeux

### Section 01 : Approche Conceptuelle des Ports

- A. Le Port : définition, classification et moyens
- B. Le Port, activités
- C. Le Port, évolution du concept

### Section 02 : La conteneurisation, Concept et Phénomène

- A. La conteneurisation, Apparition et Evolution
- B. Activités relatives au Traitement des Marchandises
- C. Le Marché du Conteneur

### Section 03 : Le Port, Structure des Coûts Maritimes

- A. Les coûts de distribution
- B. Les composants des coûts du transport maritime
- C. Rendement et coûts de manutention

## Introduction

Définis comme des points de transbordement entre la navigation maritime et les transports terrestres, les ports ont connu des transformations considérables pour s'adapter aux évolutions récentes de la chaîne des transports. Agrandis, modernisés, multipliant les quais spécialisés en eau profonde traitant un type bien précis de navires, ils ont bénéficié d'importants investissements dont les enjeux sont énormes, les orientations retenues engageant les différents acteurs pour plusieurs décennies.

Le transport maritime emprunté par des migrations humaines et fournissant le cadre des échanges des marchandises dont la quantité est bien supérieure à celle des transports terrestres, a servi depuis des siècles à rapprocher les grands foyers de civilisation. Les infrastructures terminales maritimes, points de jonction entre ce trafic gigantesque et les réseaux continentaux sont devenues d'importants carrefours commerciaux où les marchandises sont déchargées, stockées et parfois transformées avant d'être évacuées par voies terrestres ou maritimes. Ce transport maritime est l'épine dorsale du commerce international et, par conséquent, de l'économie mondiale.

Comme les modes aériens et terrestres, le transport maritime évolue sur son espace propre ; un espace à la fois géographique par ses attributs physiques mais aussi stratégique par son emploi. Un port qui se veut à vocation universelle doit pouvoir accueillir tous les bâtiments en service, ce qui veut dire qu'il faut pouvoir disposer de fonds de 12 à 15m et dans le même temps renouveler l'équipement de l'exploitation : engins de levage, entrepôts spécialisés, canalisations, moyens d'accès et de dégagement.

Les entreprises de manutention et les établissements portuaires qui sont naturellement les acteurs clés dans les mutations des transports maritimes sont contraints à s'adapter aux nouvelles données car l'avènement du conteneur a entraîné des mutations dans le transport maritime en développant et en renforçant l'importance relative des lignes régulières, permettant ainsi un abaissement du coût du transport et favorisant le transport multimodal. Les conteneurs sont acheminés de leur point d'origine à leur destination finale par une chaîne de transport multimodal dont le transport maritime est l'un des segments. Ainsi le développement du conteneur représente une véritable révolution dans la technique du transport et même dans la structure du commerce des armateurs.

## Section 1 : Approche Conceptuelle Des Ports

### A. Le Port : définition, classification et moyens

#### 1. Essai de définition

Le Port est « *un espace aménagé pour recevoir des navires, les charger et les décharger. C'est un bassin formant un abri naturel ou artificiel sur les rives d'un océan, d'un lac ou d'une rivière et permettant l'ancrage, le mouillage ou le stationnement à quai des bateaux à couvert de la houle et des grands vents* ». <sup>53</sup>

**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. Au un sens plus large, c'est un lieu aménagé, dans lequel les navires viennent accoster soit pour y opérer, soit pour s'y abriter ou y réparer.

**Au sens générique du terme**, les Ports Maritimes sont donc 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.

La mission principale d'un Port est d'accueillir le navire et de lui offrir un abri à l'intérieur duquel il pourra mener à bien ses opérations commerciales et/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 de moyens performants de transit, de traitement des navires et 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 constitue à ce titre :

---

<sup>53</sup> Jean GROSDIDIER DE MATONS, Droit Economie et Finances Portuaires, édition 2000, pages 3 et 4.

- **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 ;
- **Un lieu** offrant les meilleures prestations de service pour le transit de marchandises destinées à l'importation et à l'exportation, il est un facteur dynamisant propre à encourager les échanges commerciaux ;
- **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.

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

- La gestion et l'exploitation du domaine public portuaire ;
- L'exploitation de l'outillage et des installations spécialisées portuaires ;
- 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'aconage et manutention des marchandises ;
- L'exercice des opérations de remorquage, pilotage, amarrage et autres ;
- L'objectif de gardiennage et la sécurité des marchandises durant leur séjour ;
- L'avitaillement des navires ;
- L'exécution des opérations d'assainissement et d'enlèvement des détrit.

## 2. Classification

Les ports sont classés selon leur destination <sup>54</sup> :

- **Ports de Commerce** : destinés à assurer dans les meilleures conditions économiques et de sécurité, toutes les opérations d'embarquement et de

---

<sup>54</sup> Code Maritime Algérien, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, article 889, Edition Berti, 2003, P.419.

débarquement de personnes, 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** : destinés à recevoir les navires armés à la pêche et assurer la satisfaction des besoins et le développement de cette activité ;
- **Ports de plaisance** : ce sont des ports aménagés pour permettre la satisfaction des besoins de la navigation, de la plaisance et le développement de cette activité ;
- **Ports secs** : il s'agit d'un lieu donné situé à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution de marchandises, ayant des fonctions correspondant à celles d'un port maritime, et comprenant des services de dédouanement.<sup>55</sup>

### 3. Moyens

Le domaine public portuaire est composé d'infrastructures, de superstructures et de dépendances grevées de servitude au profit de la circulation maritime et du développement des ports.<sup>56</sup>

#### 3.1. Les infrastructures portuaires

Elles comprennent :

- Les chenaux d'accès et les ouvrages de signalisation et de guidage des navires constitués notamment par les phares, bouées, balises et tout autre moyen requis pour assurer l'évolution des navires et la sécurité de la navigation ;
- Les ouvrages de protection du port (jetées, digues, brises lames) et les plans d'eau abrites (bassins et darses) ;
- Les môles, les quais et les appontements ;
- Les ouvrages nécessaires à la construction et à la réparation navale (cales sèches, cale de halage).

---

<sup>55</sup> CNUCED, Publication du 17 Aout 2006 sur la gestion de la mondialisation dans le domaine du commerce et des transports.

<sup>56</sup> Code Maritime Algérien, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, article 894, Edition Berti, 2003, P.422.

Elles présentent les caractéristiques suivantes :

- *Elles sont massives*, de créations discontinues, fortement indivisibles, à coûts fixes élevés. Leur vie est très longue (chenal, jetée de protection), leur mise en place et leur exploitation constituent « une activité non différenciée » c'est-à-dire qui ne peut se fractionner en unités de production. Les infrastructures constituent donc le plus souvent des monopoles naturels, car elles peuvent être fournies par un seul agent économique (le plus souvent l'Etat) ;
- *Elles sont immuables*, les ouvrages des transports sont intransportables et peuvent satisfaire une seule catégorie de besoins, ceux des navires et de la marchandise.<sup>57</sup>

Conformément aux dispositions législatives en vigueur en la matière, les ports relèvent du domaine public artificiel.

### 3.2. Les superstructures et outillages

Par opposition aux infrastructures, les superstructures et outillages peuvent être généralement divisés en unités de production autonomes. Ils constituent, comme les services correspondants, des ouvrages et des activités différenciés. Souvent, ils sont mobiles, ou peuvent être modifiés ou transformés sans difficulté.

Les superstructures portuaires comprennent l'ensemble des installations, équipements fixes ou mobiles et outillages nécessaires aux opérations :

- d'accostage des navires et de télécommunication de débarquement et d'embarquement des passagers ;
- de chargement et de déchargement des navires, de réception de transfert, de stockage, de pesage et de livraison des marchandises, d'avitaillement des navires en eau douce et énergie électrique ;
- de soutage, de déballastage et de dégazage des navires ;
- de réparation navale et de lutte contre l'incendie et la pollution ;
- de pêche et de plaisance.

---

<sup>57</sup> André De Laubarère, Manuel de Droit Administratif, Dixième Edition, 2006, P.300.

Elles comportent en outre :

- Les terre-pleins et surfaces couvertes nécessaires au transit et à l'entreposage des marchandises ;
- Les gares maritimes ;
- Les gares et voies ferrées ainsi que les routes, voies d'accès incluses dans les limites des ports ;
- Les halles aux poissons.

Les réseaux d'eau douce et d'énergie électrique ainsi que les réseaux de voiries et de collectes des eaux usées et pluviales.

### 3.3. Délimitation

Le domaine public portuaire fait l'objet d'une délimitation en vue de fixer les limites maritimes et terrestres du port. Il comprend une zone d'exploitation et une zone d'extension ».<sup>58</sup>

- **Zone d'exploitation** : constituée par une partie maritime formée par les zones de mouillage et plans d'eau, ainsi que d'une partie terrestre ornée par le port et ses dépendances nécessaires à l'exploitation du port.
- **Zone d'extension** : la zone qui s'étend au-delà de la zone d'exploitation tant du côté maritime que terrestre, destinée à être aménagée et équipée dans le cadre du schéma directeur de développement du port. Elle est grevée de servitudes, conformément à la législation en vigueur.

---

<sup>58</sup>Code Maritime Algérien, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, article 891, Opcité, P.421.

## B. Le Port, activités

### 1. Le Port, activités relatives au traitement des navires

#### 1.1. Activités de base

- **Le Pilotage** <sup>59</sup> : est l'assistance donnée aux capitaines pour la conduite de leurs navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et eaux intérieures. Il est effectué par un personnel compétent relevant de l'autorité portuaire. Il est une obligation pour tous les navires nationaux et étrangers à l'exception de ceux exemptés par la législation en vigueur.
- **Le Remorquage** <sup>60</sup> : il consiste à effectuer :
  - ✓ les opérations consistant à tirer ou pousser le navire ;
  - ✓ les manœuvres d'accostage de décalage ou d'appareillage du navire ;
  - ✓ le convoi et l'aide dans l'exécution d'autres manœuvres dans la navigation d'un navire.

Ces opérations sont effectuées à l'aide de navires remorqueurs aptes à effectuer ces opérations avec la compétence exigée par les circonstances et dans le respect des conditions et règles définies par la législation et la réglementation en vigueur.

- **Le Lamanage** <sup>61</sup> : l'opération consistant à saisir les amarres des navires et à procéder à leur capelage et décapelage sur les organes spécialement établis à cet effet sur les ouvrages d'accostage.

#### 1.2. Autres activités

- **L'avitaillement** <sup>62</sup>: Il s'agit des opérations d'avitaillement en denrées alimentaires, combustibles, liquides, lubrifiant et autres produits, destinés aux besoins de l'équipage et/ou des passagers et du navire, effectuées par des fournisseurs agréés et dans les conditions définies par la législation et la réglementation en vigueur. La fourniture d'eau douce aux installations terrestres et aux navires ainsi que la fourniture d'énergie et d'éclairage

<sup>59</sup> Code Maritime Algérien, Ordonnance n°76-80 du 23-10-1976, Article 171, P.406.

<sup>60</sup> IDEM, Article 863 à 870, P.410-413.

<sup>61</sup> IBID, Article 171, P.406.

<sup>62</sup> Décret Exécutif n° 02-01 du 06 Janvier 2002.

électrique nécessaire au fonctionnement des installations, sont assurées par l'autorité portuaire.

- **Détritus** : Il s'agit de prendre en charge l'évacuation des déchets se trouvant au niveau du navire par les moyens de l'entreprise.

## 2. Activités relatives au traitement des marchandises

### 2.1. Activités de base

#### 2.1.1. Manutention au navire

La manutention au navire couvre le mouvement de la marchandise du quai à la cale du navire et vice-versa. Elle comprend la préparation des marchandises pour le levage, le mouvement de la grue ou des mâts de charge, le déchargement et la disposition après le levage. Dans la technologie moderne, les marchandises peuvent être manutentionnées par les portes des navires, par les rampes de transroulage, par les transporteurs à courroie.

Bien que la manutention au navire soit réellement un processus continu, il est commode de l'imaginer comme la succession de quatre activités (**le Cycle du Palan**). Au déchargement, les quatre phrases sont les suivantes :

- préparation et accrochage de la marchandise au plan dans la cale ;
- levage de la marchandise vers le quai ;
- mise à terre et décrochage de la marchandise sur le quai ;
- retour du palan dans la cale, prête pour la palanquée suivante.

#### 2.1.2. Transfert par le quai

Pour comprendre et diriger le transfert à quai, il faut le décomposer selon les quatre activités interdépendantes qu'il comprend. Au déchargement des marchandises, nous trouvons :

- la reprise des marchandises à l'endroit du quai où elles ont été déposées par le palan ;
- leur transfert du quai aux aires d'entreposage ;
- leur dépôt ou leur mise en piles à leur lieu d'entreposage ;

- le retour des engins au quai, pour terminer le cycle.

### 2.1.3. L'Entreposage

L'entreposage à long terme est souvent nécessaire en raison du décalage entre l'offre et la demande des produits. C'est particulièrement vrai pour les produits agricoles dont la récolte s'effectue sur une période de temps relativement courte, mais qui sont consommés régulièrement tout au long de l'année, le thé et le coton. Les conditions climatiques peuvent aussi réduire ou empêcher le transport des produits.

### 2.1.4. Livraison

La prise en charge/livraison, c'est le point de rencontre des transports maritimes et des transports intérieurs et le lien vital entre le port et les importateurs et les exportateurs de l'arrière-pays.

Le lieu et le moment précis où cette opération prend place dépendent évidemment de l'itinéraire des marchandises à travers le port. Pour celles passant par l'**itinéraire directe**, la prise en charge/livraison a lieu sur le quai, sous le palan, alors que pour la marchandise acheminée par l'**itinéraire indirecte**, elle intervient sur les aires d'entreposage à ciel ouvert ou couvertes.

Que la marchandise suive l'itinéraire direct ou indirect à travers le port, la prise en charge/livraison comporte une suite de trois activités :

- Le positionnement des véhicules de transport sur le quai le long du navire ;
- Le chargement/déchargement ;
- L'expédition.

## 2.2. Activités de soutien

### 2.2.1. Le pointage de la marchandise

Aux cours des diverses phases du transport maritime, les marchandises vont passer successivement entre les mains des différentes parties à savoir :

- du chargeur à l'aconier du port de chargement ;
- de l'aconier au transporteur maritime ;
- du transporteur à l'aconier du port de destination ;

- de l'acconier au réceptionnaire.

Il est donc nécessaire que les marchandises soient pointées à chaque fois qu'elles passent de la responsabilité des uns à celle des autres, c'est-à-dire de la responsabilité de ceux qui les entreposent à celle de ceux qui les transportent. Le pointage de la marchandise consiste donc en une reconnaissance physique :

- du nombre de colis débarqués (ou embarqués) par marque et nature d'emballage ;
- de l'état d'intégrité des colis (emballage et contenu).

Le pointeur notera ensuite ces renseignements et prendra des réserves toutes les fois que cela est nécessaire.

### **2.2.2. L'expertise de la marchandise**

Le premier besoin des parties est de connaître le nombre et la nature des colis embarqués ou débarqués. Les marchandises transportées par mer se présentent soit sous emballage, de différentes natures, destiné à protéger ces marchandises soit en colis à nu, soit en vrac et actuellement de plus en plus en conteneurs.

Au cours des différentes manipulations et du transport par mer il y a malheureusement des colis endommagés à la suite chocs, pression des élingues ou des filets, écrasement à bord etc. Les dommages subis par les marchandises sont plus au moins importants selon la résistance de l'emballage, la nature ou la fragilité du contenu. Le second besoin des parties chargeurs, réceptionnaires, compagnie de navigation et acconiers est donc de connaître l'état des colis débarqués ou embarqués.

### **2.2.3. Le gardiennage de la marchandise**

Cette opération consiste à assurer le gardiennage des marchandises entreposées contre tous types d'incidents. Outre cette opération qui s'effectue à la demande du client, d'autres prestations comme le bâchage et le planchenage sont réalisées lorsque la nature de la marchandise le nécessite.

### 3. Activités relatives à la sécurité et sûreté

#### 3.1. La sécurité <sup>63</sup>

La sécurité consiste à maîtriser voire minimiser les risques au sein de l'enceinte portuaire, et à garantir la sécurité des biens et des personnes contre tous les dangers inhérents à la nature des activités portuaires et devant être contrôlés. Ainsi donc, Il s'agit de :

- garantir l'intégrité des ouvrages, installation et profondeurs des plans d'eau du domaine public portuaire, la sauvegarde de la zone d'extension, Réglementer le mouvement de la navigation dans les limites maritimes des ports ;
- assurer l'hygiène et la salubrité des plans d'eau, terre-pleins et magasins ;
- réglementer l'accès des personnes, la circulation et le stationnement des véhicules et wagons dans l'enceinte portuaire ;
- prévenir les sinistres et organiser la lutte contre l'incendie et la pollution et éviter leur propagation ;
- édicter les mesures de prévention et éliminer les causes des accidents de travail liés aux opérations de manutention et autres services portuaires, Préserver le caractère opérationnel des zones de manutention ;
- fixer les conditions d'entreposage, de gerbage et de mouvement des marchandises ;
- édicter les mesures et conditions de manutention, de transport et de stockage des produits dangereux transitant par les ports en conformité avec la législation en vigueur ;
- supprimer les causes d'inflammation des produits pétroliers et, le cas échéant en combattre les effets, et en déterminer les normes de rejets dans les plans d'eau.

<sup>63</sup>Code Maritime Algérien, Loi n°98-5 du 5/6/98, Article911, P.433.

### 3.2. La sûreté

A la suite des attentats du 11 septembre et devant le sentiment croissant de menace, les Etats-Unis ont développé un code international de sûreté (ISPS CODE) <sup>64</sup> qui par la suite a été adopté par l'OMI en vue de se protéger et de se prémunir contre tout risque pouvant nuire à l'intégrité des biens et des personnes. Ce code vise à empêcher l'introduction, dans l'installation portuaire ou à bord du navire, d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont la présence n'est pas autorisée.

Il est à savoir aussi, que le code ISPS prévoit trois niveaux de sûreté :

- **Niveau de sûreté 1** désigne le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence ;
- **Niveau de sûreté 2** désigne le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté ;
- **Niveau de sûreté 3** désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.

## C. Le Port, évolution du concept

### 1. Facteurs agissants sur le concept - port

Les ports sont des interfaces entre divers modes de transport et sont 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.

---

<sup>64</sup> CODE ISPS, Commission Des Communautés Européennes, Bruxelles, le 2.5.2003 - Journal officiel n°23 du 12 Avril 2006, Arrêté Ministériel du 14Janvier 2006 portant Organisation et Fonctionnement du Bureau de sûreté de la Compagnie Maritime et du Bureau de Sûreté Portuaire).

En fait, les ports sont des systèmes multidimensionnels qui, pour fonctionner efficacement, doivent être intégrés dans des chaînes logistiques globales. Cette évolution conceptuelle des ports est due à l'évolution des différents facteurs ci-après :

### 1.1. Facteur technologique relatif aux Transports

- **La demande de services portuaires est déterminée par l'offre de la capacité des armateurs en termes :**
  - ✓ de moyens de manutention ;
  - ✓ de gestion du transit ;
  - ✓ de qualification du personnel ;
  - ✓ de respect des délais de transbordement des cargaisons et d'utilisation du matériel informatique dans la programmation et la gestion des activités portuaires.
  
- **Les principaux Changements technologiques sont :**
  - ✓ La spécialisation des terminaux ;
  - ✓ Le système d'information de l'exploitation portuaire (EDI) ;
  - ✓ Positionnement dans le port : **DGPS** (Differential Global Positioning System)
  - ✓ Manœuvre, accostage et surveillance : Carte électronique et **VTMIS** (Vessel Traffic Monitoring & Information Systems), **AIS** (Automatic Identification System), moyens à effet doppler, charge sur l'amarrage, **CCTV** (Closed Circuit Television), Remorqueurs ;
  - ✓ Fibre optique pour relier les capteurs et les monitors : Transmission audio et vidéo des données et signaux radars à travers le réseau de fibre optique ;
  - ✓ Station de capteurs laser ;
  - ✓ Information sur le niveau de l'eau et des conditions météorologiques : Le contrôle des aides à la navigation en dehors du cercle d'évitage ;
  - ✓ Ship Reporting System / **GISIS** (Global Integrated Shipping Information System).

## 1.2. Facteur Economique

- **Sur le plan macroéconomique, on considère les évolutions suivantes :**
  - ✓ valeurs ajoutée importante et emplois locaux des ports ;
  - ✓ politique portuaire en matière d'emplois directes, indirectes et induits ;
  - ✓ la place importante qu'occupe le port dans l'aménagement du territoire ;
  - ✓ la multiplication des signatures des accords maritimes.
  
- **Sur le plan microéconomique, de nouveaux concepts sont apparus, à savoir :**
  - ✓ la globalisation des marchés ;
  - ✓ la délocalisation ;
  - ✓ la production sur mesures ;
  - ✓ les flux tendus.

## 1.3. Facteur Logistique

La gestion de la chaîne logistique de par ses objectifs en matière d'optimisation des flux physiques et des flux d'informations en commerce international, a eu de sérieuses conséquences sur l'activité portuaire et les conditions physiques des ports et qu'on peut résumer dans les points ci-après :

- **L'impact des concepts logistiques sur l'activité Portuaire :**
  - ✓ les trafics et les débits portuaires augmentent à un rythme plus soutenu ;
  - ✓ les chaînes et les systèmes logistiques plus complexes conduisent à des flux de marchandises plus spécialisés ;
  - ✓ le besoin d'améliorer l'accès à l'arrière-pays et de desservir un nombre plus important d'itinéraires maritimes résulte en de multiples combinaisons de transport multimodal ;
  - ✓ les arrière-pays captifs se rétrécissent et la concurrence entre les ports ne cesse d'augmenter ;
  - ✓ les domaines portuaires deviennent les lieux préférés pour l'implantation de centres de distribution où l'on donne une finition sur mesure aux produits.

- **L'impact des concepts logistiques sur les conditions physiques d'un Port :**
  - ✓ tirants d'eau supérieurs à 16 mètres ;
  - ✓ disponibilité de terrains stables sur de grandes surfaces à l'intérieur du port ou à proximité immédiate ;
  - ✓ disponibilité de l'énergie électrique et d'eau industrielle en grandes quantités ;
  - ✓ disponibilité de la main d'œuvre qualifiée (la proximité des grandes villes peut résoudre le problème de main d'œuvre qualifiée) ;
  - ✓ réseau de communication performant (autoroutes, voies ferrées électrifiées, télécommunications).

## 2. Le Port, nouveau concept

Les facteurs cités ci-dessus agissant sur le développement des activités portuaires et, par conséquent, sur le concept portuaire en lui-même peuvent être retracés à travers la présentation synthétique ci-après :

- **Les ports de 1ère génération se définissent comme :** Une interface entre deux modes de transport :
  - ✓ sans stratégie élaborée de développement ;
  - ✓ sans organisation des activités de manutention et de magasinage ;
  - ✓ sans stratégie commerciale.
- **Les ports de 2<sup>ème</sup> génération :** un centre de transport, d'activités industrielles et de commerce :
  - ✓ avec une stratégie de développement expansionniste ;
  - ✓ intégrant des industries de transformation et de services au navire ;
  - ✓ tendant à l'élargissement de la zone portuaire ;
  - ✓ actions de rapprochement du port et de ses usagers (émergence de la notion de communauté portuaire) ;
  - ✓ organisation de la relation ville-port.

- **Les ports de 3<sup>ème</sup> génération** :un centre de transport intégré et une plateforme logistique pour le commerce international :

- ✓ les stratégies de développement prennent une orientation commerciale ;
- ✓ c'est un centre de distribution de marchandises et d'activités logistiques ;
- ✓ introduction des systèmes EDI ;
- ✓ les espaces portuaires sont rationalisés ;
- ✓ coordination accrue des activités portuaires pour une communauté portuaire plus unie et plus active ;
- ✓ les relations ville - port sont plus étroites.

- **Les ports de 4<sup>ème</sup> génération** :naissance de la notion de port réseau :

Cette catégorie de port a été instituée dans le cadre du développement des échanges, et qui nécessite la constitution d'un réseau. Les ports de 4<sup>ème</sup> génération sont, à cet effet, les conséquences de :

- ✓ stratégies d'internationalisation et de diversification des activités ;
- ✓ organisation de prestations logistiques pour les chargeurs ;
- ✓ réseaux EDI intégrés entre places portuaires ;
- ✓ recherche de sites portuaires à aménager à l'étranger ;
- ✓ coopération entre communautés portuaires.

## Section 2 : La conteneurisation, Concept et Phénomène

### A. La conteneurisation, Apparition et Evolution

#### 1. Apparition

Depuis 1945, les échanges mondiaux de marchandises ont augmenté deux fois plus vite que la production de biens. Cette ouverture commerciale est liée à l'essor colossal des échanges maritimes, lui-même rendu possible par plusieurs mutations dont la plus récente, la conteneurisation qui est une véritable révolution.

En effet, le transport de marchandises se faisait traditionnellement en vrac; le contenu était protégé par des emballages simplistes (caisses, cartons ou sacs), il subissait les risques brutaux liés à la manutention. Le premier emploi du conteneur date de la seconde guerre mondiale (1939-1942). Il faut attendre Malcom Mac Lean, homme d'affaires américain, entrepreneur de camionnage pour que l'utilisation du « cadre » - comme le surnommait le doyen Rodière - prenne une dimension commerciale.

En 1956, il eut l'idée de transporter en pontée, à bord de navires non spécialement aménagés, des remorques de camions, puis de dissocier la caisse du châssis de la remorque ce qui donna naissance au conteneur. Depuis, le conteneur a véritablement révolutionné le transport maritime de marchandises. Entre 1975 et 1995, le nombre de conteneurs de 20 pieds est passé de 420000 à 4200000 <sup>65</sup>. Cette révolution s'explique par l'apparition de navires spécialisés (les porte-conteneurs), l'évolution des ports, de leur aménagement et de leur outillage. Ainsi, les opérations de manutention dans les ports se sont simplifiées, les temps de chargement et de déchargement des navires ont été divisés par deux. L'empilement des conteneurs dans la cale et sur le pont a permis d'augmenter considérablement le taux de remplissage, donc la rentabilité des navires.

#### 2. Evolution

Le conteneur est l'innovation la plus marquante du transport maritime qui contribue de manière décisive à la Mondialisation. Dès les années trente existent des containers,

---

<sup>(65)</sup>Transport par conteneur, Juris-classeur- 2003, fasc. 975, P.4

boîtes à contenir des marchandises et manipulées sans rupture de charge. Mais cela n'est pas systématisé. Ainsi, le conteneur a connu l'évolution suivante :

- **Le « Ship to Shore » ou invention du conteneur**

En 1956, Malcom Mac Lean, entrepreneur de la Côte Est des Etats-Unis, propriétaire d'une flotte de semi-remorques, cherche à gagner du temps lors du transbordement des marchandises et à contourner les règlements variables selon les états. Dans un premier temps, il embarque ses camions à bord de navires. Puis il dissocie la caisse du châssis, fait réaliser des boîtes en acier et adapte ses navires pour les transporter. Convaincu de son succès, il fonde en 1962 l'entreprise Sealand de transport maritime.

Le premier porte-conteneur traverse l'Atlantique et relie New York à Rotterdam en 1966. Le transport par conteneurs est lent à se développer jusqu'à la standardisation des dimensions. Plusieurs formats concurrents existent, mais celui qui s'est imposé est l'EVP. La boîte standardisée est interchangeable, facilement manipulable et adaptable à tous les modes de transport. Dès 1973, 600 000 conteneurs sont utilisés dans le monde. Vingt ans plus tard, ils sont 10 millions avec une diversification croissante des types de conteneurs : citernes, plein ciel, open top, réfrigérés. Aujourd'hui, 440 millions de conteneurs sont transportés chaque année dont un tiers environ par voie maritime. Les porte-conteneurs qui ne représentaient que 2,1% de la flotte mondiale au début des années 1980, sont environ 4000 soit 12,3% des bateaux en 2007.

La silhouette du porte-conteneur ressemble à celle d'un pétrolier : fond plat, machine rejetée à l'arrière, vastes ouvertures facilitant la manutention. Les conteneurs peuvent être empilés sur trois à quatre niveaux au début des années 1980, deux fois plus en 2002, trois à quatre fois plus pour la dernière génération (dix étages en cale et huit en pontée sur l'Eugen Maersk). La course au gigantisme permet d'atteindre 8500 EVP en 2002, 16 000 aujourd'hui. La largeur maximale est passée de 32,20 mètres à 42,5 mètres pour la classe des 8500 EVP et 45,80 m pour les plus de 10 000 EVP. Dans ce dernier cas, la propulsion est double avec deux lignes d'arbres et deux hélices. La montée en taille s'accompagne donc d'économies d'échelle mais qu'il faut relativiser au delà d'un certain palier, car l'investissement moteur devient alors important.

Aujourd'hui, cette course au gigantisme s'essouffle, compte tenu de la récession mondiale. Ces immenses navires deviennent difficiles à rentabiliser dans un contexte économique morose où les volumes transportés sont en baisse. La très grande taille peut aussi devenir un obstacle. Beaucoup de ports européens ou américains peu profonds (moins de 14 m de tirant d'eau) ne peuvent les recevoir. Il leur est souvent difficile d'accéder à tous les détroits ou canaux.

Le passage du Canal de Suez est impossible au navires de plus de 15 m de tirant d'eau. Des travaux sont prévus : 22 m d'ici 2010. Le canal de Panama (actuellement de 12 m de tirant d'eau), sera lui aussi élargi dans ce but. Les ports de fond d'estuaire sont désavantagés, car il faut attendre le flux pour pouvoir entrer. Or, c'est dans les ports que les risques de collision sont les plus nombreux. Tous les ports réalisent donc de coûteuses installations avec descente vers l'aval comme à Rotterdam (port Maasvlakte II) ou à New York (terminal de Newark). En France, les projets Le Havre 2000 ou Fos XXL cherchent aussi à capter ces flux.

- **Le « Ship to Rail » : la révolution de l'inter modalité**

L'inter modalité est l'autre atout essentiel du système. Le conteneur bouleverse toute la chaîne logistique. Les boîtes sont adaptables au transport routier, ferroviaire et aérien. La marchandise, une fois empotée dans le conteneur par le fournisseur, y reste jusqu'au dépotage par le destinataire final. Ce qui est manutentionné est le contenant et non le contenu. Il n'y a plus de rupture de charge. L'innovation du conteneur conduit à un bouleversement de l'organisation du fret maritime avec le développement de liaisons ferroviaires ou fluviales à partir des ports à conteneurs. De nombreux opérateurs se lancent dans des investissements logistiques afin de contrôler l'ensemble de la chaîne de transport, ce sont les « global carriers ».

En 1960, un cargo de ligne de 10 000 tonnes met cinq mois pour faire le trajet Europe-Japon- Europe, 60% du temps est passé à quai à attendre les opérations de manutention. En 2000, un porte conteneur (d'une capacité double) ne met que deux mois pour effectuer le même trajet avec des escales de 36 h. maximum. Le coût est moindre car l'automatisation réduit la main d'œuvre nécessaire. Aujourd'hui le coût du transport d'une chemise d'Asie vers l'Europe n'est plus que de quelques centimes et de

6 € pour un téléviseur. En 1960, il fallait payer trois fois plus cher alors que le carburant était très bon marché.

- **Le « Ship to Ship » : la rationalisation du transbordement**

Un bateau immobilisé à quai perd de l'argent. Il lui faut s'acquitter de nombreuses taxes à l'administration portuaire et payer des salaires élevés aux dockers, encadrés par de puissants syndicats. On a donc cherché à réduire le plus possible la durée de transbordement et à limiter le recours aux dockers.

Dès les années 1970, naît un nouveau système de manutention, le RoRo, (« roll on/roll off » = manutention horizontale sur roues). Les navires rouliers, ouverts aux deux extrémités comme les ferries, naviguent avec une flotte embarquée de camions ou de remorques. Ce type de trafic qui permet le porte à porte, l'absence de rupture de charge, reste bien adapté à la traversée de la Manche ou au commerce en Méditerranée.

Pour les longues traversées, le conteneur procure de avantages indéniables. Le transbordement est accéléré, ce qui induit une réduction très forte des coûts par une amélioration considérable de la productivité. Les grands ports se dotent de terminaux à conteneurs. Singapour s'est fait une spécialité de la rotation ultra rapide des navires, avec un déchargement/chargement effectué en quelques heures (au lieu d'une journée), voire une semaine de manutention humaine.

Chaque boîte est équipée aux quatre coins supérieurs d'une encoche, qui permet le levage par l'intermédiaire d'un « spreader » ou palonnier. Une grue spéciale soulève les conteneurs un par un, voire de plus en plus par 4, et les charge directement sur les trains ou camions en attente. Un port bien équipé, (Rotterdam, Hambourg ou Singapour), possède plusieurs quais et grues, où peuvent ainsi charger ou décharger des dizaines de bateaux en même temps. Certains porte-conteneurs sont équipés de grues de bord pour compenser l'absence de portiques mais les opérations sont alors moins rapides.

➤ **L'introduction récente des méga navires**

Accompagnée d'une nouvelle évolution des ports pour les recevoir, des bateaux appelés à transporter encore plus de conteneurs (23 rangées verticales), seraient en même temps adaptés à un tirant d'eau de 21 m pour franchir le détroit de Malacca. Cette nouvelle génération de porte-conteneurs comprend souvent des systèmes intégraux de chargement. Les cales sont aménagées en cellules juxtaposées et superposées où un système de rails permet de glisser les conteneurs.

## **B. La conteneurisation, définition et transport MULTIMODAL**

### **1. Définition et description**

Malgré les différentes conventions, longtemps aucune définition satisfaisante n'a pu être donnée au conteneur (en anglais : container). Un conteneur est une sorte de gros caisson pouvant contenir des lots de marchandises à transporter, sans rupture de charge, par plusieurs moyens de transport.

Le grand dictionnaire encyclopédique Larousse définit le conteneur comme étant : « un récipient de capacité et de formes diverses, utilisé pour la manutention, le stockage ou le transport de matières en vrac ou de lots d'objets dont il permet de simplifier l'emballage ».

De part sa physionomie la plus courante, nous pourrions qualifier le conteneur de « volume métallique, de forme parallélépipédique, dont les angles sont renforcés, munis d'anneaux permettant de la saisir avec un appareil de levage. Il est fermé à l'arrière par deux portes». <sup>66</sup> Le BIC (Bureau International des **C**ontainers et du Transport Intermodal) donne lui aussi une définition du conteneur : c'est « un récipient conçu pour contenir des marchandises spécialement en vue de leur transport sans manipulations intermédiaires, ni rupture de charge, par un moyen de locomotion quelconque ou la combinaison de plusieurs d'entre eux ».

---

<sup>66</sup> Transport par conteneur, Juris-classeur- 2003, fasc. 975, P.7.

Enfin la Convention Internationale pour la Sécurité des Conteneurs le qualifie d'« engin de transport de caractère permanent, et de ce fait assez résistant pour permettre un usage répété, spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises sans rupture de charge par un ou plusieurs modes de transport, conçu pour être assujetti et/ou manipulé facilement, des pièces de coin étant prévues à cet effet ».

Dans cette section on va donner un aperçu technique sur les différents types de conteneurs qui existent dans le monde, ainsi que ces normes de construction.

### 1.1. Classification des types de conteneurs

On distingue deux grandes catégories de conteneurs aménagés pour le transport de marchandises diverses et les marchandises liquides.

- **Marchandises diverses :**
  - ✓ conteneur pour usage général ;
  - ✓ conteneur pour usage aéré ;
  - ✓ conteneur pour usage à toit ouvrant ;
  - ✓ conteneur plate-forme (parois latérales ouvertes) ;
  - ✓ conteneur pour usage frigorifiques ou réfrigérés.
  
- **Marchandises liquide et pulvérulentes :**
  - ✓ conteneur-citerne pour produits pétroliers et gaziers ;
  - ✓ conteneur citerne à caractéristique thermique ;
  - ✓ conteneur citerne à spécialités diverses : produits chimiques, dangereux, périssables.

### 1.2. Dimension des conteneurs

On distingue plusieurs dimensions de conteneurs allant de 1 m<sup>3</sup>, tel que prévu par la convention douanière <sup>67</sup> dont l'usage est assez rare, jusqu'à l'utilisation des transconteneurs (par abréviation T/C) de 20' (TEU), 30' et 40' (*forty footers*).

---

<sup>67</sup> Voir Convention douanière relative aux conteneurs, p. 73( Guide des transports internationaux de marchandises / Mohamed EL-KAMEL EL KHALIFA).

L'organisation internationale de standardisation (ISO) a normalisé les dimensions suivantes :

Tableau n° 11 : Dimensions du conteneur

Série I - Conteneur	Hauteur		Largeur		Longueur	
	mm	Pieds	mm	Pieds	mm	Pieds
40'	2435	8	2435	8	12.000	40
30'	2435	8	2435	8	9.000	30
20'	2435	8	2435	8	6.000	20
10'	2435	8	2435	8	3.000	10
6'	2435	8	2435	8	2.000	6
5'	2435	8	2435	8	1.500	5

*Source : L'organisation internationale de standardisation (ISO)*

### 1.3. Les types d'utilisation de conteneurs <sup>68</sup>

Le conteneur pouvant être complet ou non, au départ ou à l'arrivée, il en résulte quatre cas possibles :

- 1<sup>er</sup> cas : FCL/FCL

L'empotage de marchandises destinées à un seul client est réalisé par l'expéditeur. Le conteneur scellé sera livré directement au destinataire final sans avoir été ouvert (sauf évidemment en cas de vérification douanière ou autre) , donc sans rupture de charge.

<sup>(68)</sup>. Voir (le transport international de marchandises, Jean. Belotti). p. 27.

- **2<sup>ème</sup> cas : FCL/LCL**

L'empotage de marchandises destinées à plusieurs clients est réalisé par l'expéditeur. A l'arrivée, après dépotage, les marchandises seront mises à la disposition des différents destinataires finaux, seront mises à la disposition des différents destinataires finaux, après une seule rupture de charge.

- **3<sup>ème</sup> cas : LCL/LCL**

L'expéditeur n'ayant pas suffisamment de marchandises pour remplir un conteneur, celles-ci sont transportées dans un centre groupage qui procédera à l'empotage du conteneur avec d'autres marchandises pour la même destination. A l'arrivée, après dépotage, les marchandises seront mises à la disposition des différents destinataires finaux, après deux ruptures de charge.

- **4<sup>e</sup> cas : LCL/FCL**

Différents expéditeurs envoient leurs produits à un centre de groupage qui procédera à l'empotage du conteneur qui parviendra de directement au destinataire final, après une seule rupture de charge.

## **2. Transport MULTIMODAL**

### **2.1. Définition du transport multimodal**

Les définitions conventionnelles du transport multimodal et du conteneur étant connues par ailleurs, nous allons quand même tenter de démêler ce qui est devenu l'écheveau d'une relation propre à créer des confusions dans les esprits au points que nombreux sont ceux pour qui la conteneurisation et le transport multimodal ne sont qu'une seule et même notion.

Pour tenter d'y remédier, il est de rappeler que le concept multimodal implique l'intervention d'au moins deux modes de transport, alors qu'il est possible de faire de la conteneurisation simple en faisant appel qu'un seul mode de transport, par exemple, le transport routier.

Selon une étude consacré au transport combiné (multimodal) du centre de recherche du transport et de la logistique de l'American University of Washington (USA) publiée en 1966, le transport combiné est défini comme étant : « l'utilisation de deux ou plusieurs mode de transport en coordination les uns avec les autres dans le cadre de l'exécution d'un transfert direct de marchandises ».

L'inter modalité est la mise en œuvre de services de transport de bout en bout au moyen de modules ou vecteurs permettant l'acheminement des marchandises de porte à porte, en utilisant différents modes de transport sans rupture de charge. Il y a rupture de charge s'il est nécessaire de manipuler la marchandise pour la transférer d'un mode de transport à un autre. Une Unité de Transport Intermodal (UTI) est un matériel contenant des marchandises et facilitant leur passage d'un mode de transport à un autre.

## 2.2. La différence entre la conteneurisation et le transport multimodal

Il existe une grande confusion entre le transport multimodal et la conteneurisation :

- Le transport multimodal implique l'intervention d'au moins deux mode de transport , alors qu'il est possible de faire de la conteneurisation en n'ayant recours qu'un seul mode de transport , exemple le transport routier ;
- Le transport multimodal n'est pas l'apanage de la seule conteneurisation puisque d'autres unités de charge peuvent être utilisées comme c'est le cas de la palette ;
- Un conteneur peut emprunter plusieurs modes de transport, sous couvert de plusieurs titres de transport, opération qui relève du transport fractionné et non du transport multimodal.

En ce qui concerne les ports algériens, le mouvement des conteneurs qui transitent n'a pas cessé d'augmenter ces dernières années, Ainsi, entre 1994 et 2003, le tonnage net des marchandises conteneurisées en Algérie **a été multiplié par plus de sept et le nombre de TEU pleins par presque six**. Il n'est donc pas étonnant qu'un nombre croissant de ports cherche à capter le plus grand pourcentage possible de ce trafic en offrant les meilleures conditions aux clients.

## C. Le Marché du Conteneur

Tout d'abord, on distingue le transport maritime de lignes régulières « tramping ».

Le transport maritime de lignes régulières se définit comme étant « un mode d'exploitation particulier des navires se caractérisant par la régularité, la continuité et la fiabilité du service ». <sup>69</sup>

Il peut être intercontinental ou régional. Le chargeur n'a pas la maîtrise de la gestion commerciale et nautique du navire. Par opposition, le tramping (ou transport maritime à la demande) sous-entend que le chargeur a loué le navire, devenant ainsi un opérateur maritime. De manière générale, le tramping est associé au transport de vrac (qui nécessite la location du navire dans sa totalité).

### 1. Le Marché international des conteneurs

L'augmentation très importante des échanges mondiaux ces vingt dernières années a entraîné logiquement la hausse rapide du trafic maritime et plus spécialement celui des conteneurs. L'augmentation très nette du trafic de conteneurs est principalement due au développement du commerce de marchandises à forte valeur ajoutée, et non plus de matières premières comme cela été le cas pendant longtemps.

Le trafic maritime total a augmenté de 70% entre 1970 et 2004 alors que le trafic conteneurisé a, quant à lui, augmenté de 600% durant la même période.<sup>70</sup> De plus, les experts prévoient que cette croissance n'est pas près de ralentir dans les années à venir.

#### ➤ Prévision de croissance

Par exemple, en 2010, les analystes prévoient que le port de Shanghai deviendra numéro un mais sera dépassé en 2020 par le port de Shenzhen. Ces mêmes analystes prévoient qu'en 2020, les ports de Shanghai et Shenzhen auront un trafic respectivement de 56,2 et 57,9 millions d'EVP (en 2005 : 18,1 et 16,8 millions d'EVP).

<sup>69</sup> Définition de N. Terrassier, (1997), « Stratégies de développement du transport maritime de lignes régulières », Editions Moireux.

<sup>70</sup> Organisation des Nations Unies (2005), "Régional Shipping and Port Développement Stratégies".

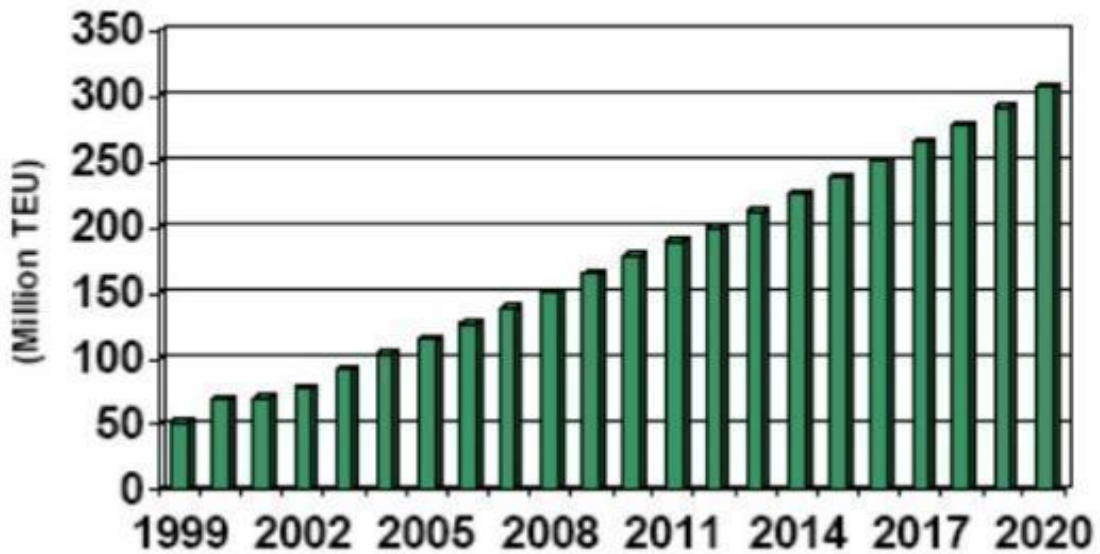
Ces prévisions sont tout de même à nuancer du fait qu'elles sous-entendent le développement d'énergies alternatives aux énergies fossiles (épuisement des réserves pétrolières mondiales) et que le prix du transport reste plus ou moins stable.

Ces prévisions nous indiquent que les ports seront saturés à l'horizon 2020. Les prévisions de l'augmentation des échanges commerciaux est en moyenne de 9% alors que l'augmentation des capacités portuaires n'est que d'environ 5%.

**Tableau n° 12** : Prévisions de la demande en conteneurs par région 2003 - 2015 (en millions d'EVP) -

	2003	2004	2010	2015
<b>East Asia</b>				
Northeast Asia	38.25	41.72	64.16	73.44
Chinese port region	63.61	68.29	96.55	117.25
Southeast Asia	45.45	49.07	79.76	112.75
<i>Total</i>	<i>147.31</i>	<i>159.08</i>	<i>240.47</i>	<i>303.44</i>
<b>Americas</b>				
North America	39.37	41.06	56.85	71.55
Other Americas	19.26	21.10	33.81	47.25
<i>Total</i>	<i>58.62</i>	<i>62.16</i>	<i>90.66</i>	<i>118.80</i>
<b>Europe/Mediterranean</b>				
North Europe	36.90	39.47	56.25	73.21
S.Europe/Mediterranean	32.25	34.65	49.55	66.25
<i>Total</i>	<i>69.15</i>	<i>74.13</i>	<i>105.80</i>	<i>139.46</i>
<b>Others</b>				
M. East/Indian subcontinent	21.45	23.60	38.55	58.29
Sub-Saharan Africa	5.91	6.33	9.75	14.11
Australasia/Oceania	6.49	6.87	9.89	13.15
<i>Total</i>	<i>33.85</i>	<i>36.80</i>	<i>58.19</i>	<i>85.55</i>
<b>Total</b>	<b>308.93</b>	<b>332.17</b>	<b>495.12</b>	<b>647.25</b>

*Source : Océan Shipping Consultants*

Figure n° 15 : Trafic conteneurisé mondial 1999-2020 (en millions d'EVP).<sup>71</sup>

*Source : Drewry Shipping Consultant Ltd ; Global Insight ; World Shipping Council, « Panama Canal Expansion Paper », May 2006.*

Du côté des armements conteneurisés, quelques grands acteurs mondiaux se distinguent.

Le néerlandais Maersk Line est le leader mondial, et a confirmé sa position en achetant l'armement anglo-néerlandais P&O Nedlloyd. L'ensemble représente désormais 17% du trafic maritime mondial avec 800 navires. Le deuxième mondial est la compagnie italo-suisse MSC (Mediterranean Shipping Company). Le Groupe français, CMA CGM se positionne au 3<sup>ème</sup> rang mondial pour le transport de conteneurs, après avoir racheté le français Delmas à Bolloré Investissement. La CMA CGM dispose ainsi désormais de 235 navires, ce qui représente une capacité totale de 675 000 EVP. Dans le top 5 se trouve également l'armement taiwanais Evergreen, précédé de l'allemand Hapag Lloyd, division du transport par conteneurs de TUI, qui a mis la main sur le canadien CP Ships. Hapag Lloyd exploite désormais 139 navires.

Le Taïwanais Evergreen fait partie du top 5 mondial, il est connu pour avoir été le premier asiatique à percer le cercle restreint des compagnies à taille mondiale. Au

<sup>71</sup> [www.worldshipping.org](http://www.worldshipping.org)

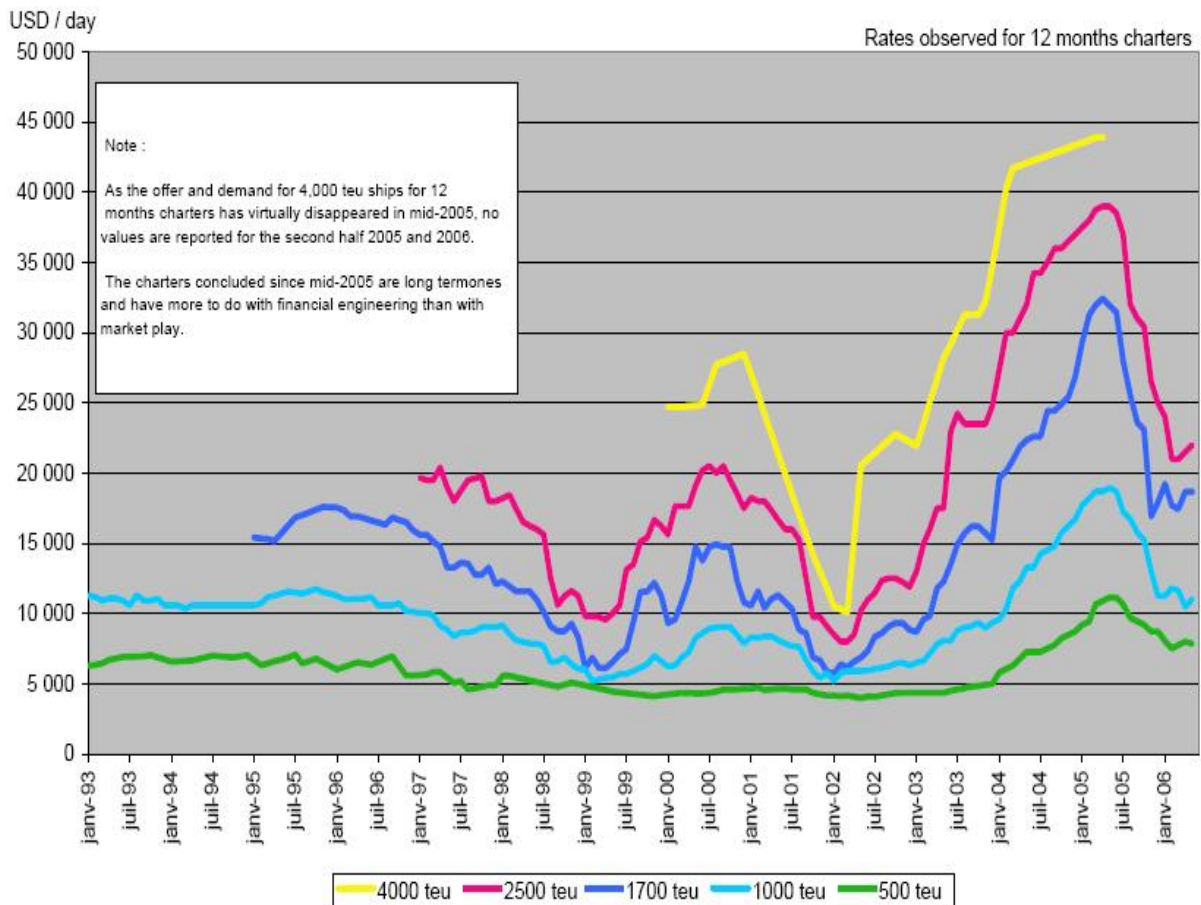
Japon, Nippon Yusen Kaisha (NYK), Mitsui OK Line (MOL) ainsi que K Line sont les principaux acteurs. Le chinois COSCO (China Ocean Shipping Company) est aujourd'hui le 7ème armement mondial, à jeu égal avec China Shipping. La flotte asiatique, qui représente moins de la moitié de l'offre mondiale en terme de transport, espère se hisser au rang des armateurs européens en s'appuyant sur ses principaux acteurs.

Du côté des entreprises de manutention des conteneurs, on retiendra le nom du premier manutentionnaire mondial, Hutchison Port Holding (HPH), société ayant son siège à Hong- Kong. En 2005, HPH a manutentionné 33,2 millions d'EVP. Les opérateurs PSA International, avec 32,4 millions d'EVP manutentionnés en 2005, AP Moller Terminal (APM), avec 24,1 millions d'EVP et DP World avec 13,3 millions d'EVP.

## **2. Structure de la flotte mondiale des portes conteneur**

La flotte marchande mondiale a atteint 1,04 milliard de tonnes de port en lourd (tpl) au début de 2007, soit un remarquable accroissement annuel de 8,6 %. Le tonnage en commande a atteint un total de 6 908 navires, d'un tonnage total de 302,7 millions de tpl. En ce qui concerne le régime de propriété de la flotte, au début de 2007, les pays en développement contrôlaient environ 31,2 % des tpl mondiales, les pays développés environ 65,9 % et les économies en transition les 2,9 % restants. Depuis que la CNUCED a commencé à enregistrer la part des tpl sous pavillon étranger en 1989, la part du tonnage sous pavillon étranger a augmenté tous les ans jusqu'en 2006. Entre janvier 2006 et 2007, cependant, cette part a cessé de croître, et elle est retombée légèrement de 66,5 à 66,35 % du total mondial

Figure n° 16 : Taux de fret par navire et par jour 1993 -2006



Source : B.R.S 2006.

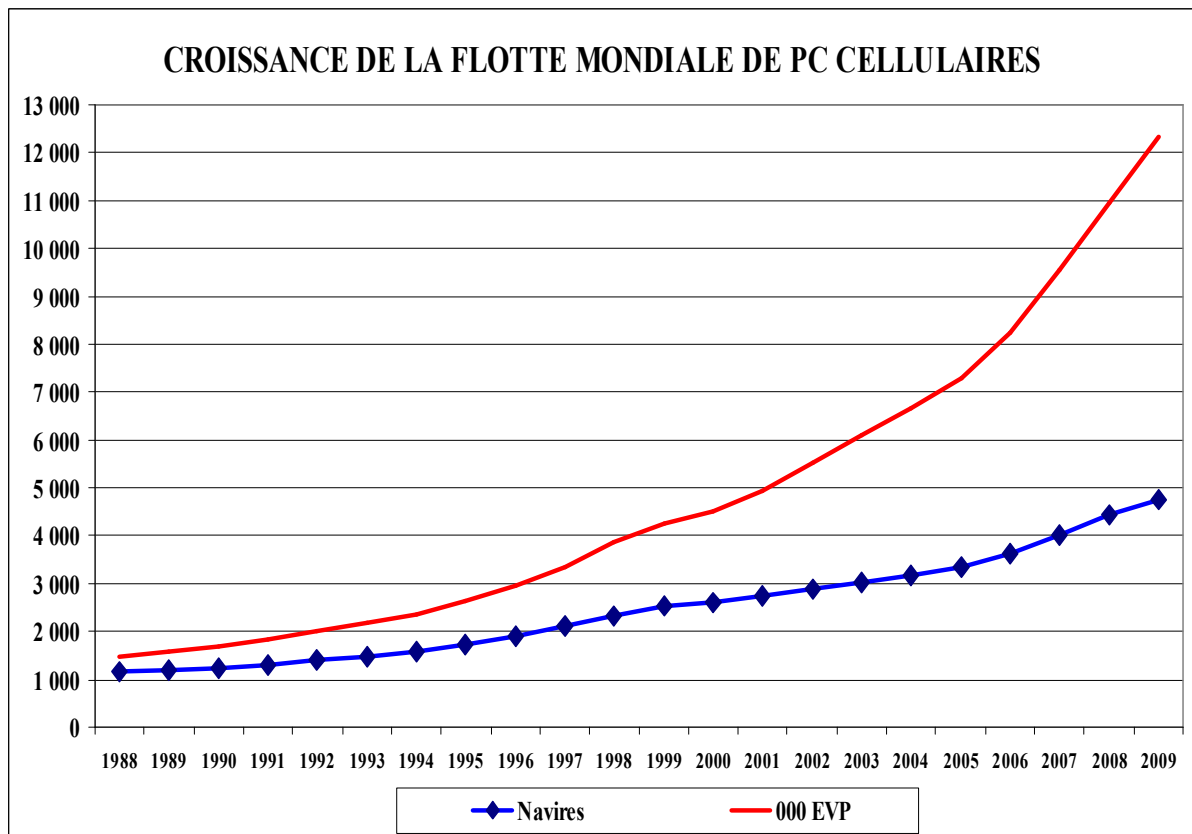
Lors du World Shipping Summit de Shanghai en novembre 2005, les armateurs n'ont pas réussi à trouver un consensus sur l'évolution des taux de fret à moyen terme. Il s'agit principalement d'une question d'optimisme et de confiance en l'avenir.

Une fraction des armateurs était confiante sur l'estimation de la surcapacité de l'offre par rapport à la demande de l'ordre de 3%.<sup>72</sup> Une autre, suivant l'avis des financiers plus pessimistes, fixait la surcapacité à 7%.<sup>73</sup>

<sup>72</sup> Lloyd's List, Mike Grinter, 2 novembre 2005.

<sup>73</sup> Nord Capital Group, Eric Rickmers.

Figure n° 17 : Croissance de la flotte mondiale de PC cellulaires



Source : Manuel statistique CNUCED

- Augmentation de la taille moyenne des navires PC
  - ✓ 1370 EVP en 1990 ;
  - ✓ 1720 EVP en 2000 ;
  - ✓ 2088 EVP en 2004 ;
  - ✓ 2583 EVP en 2009.
  
- Structure de la flotte mondiale de navires PC
  - ✓ 164 PC de plus de 5000 TEU au 01/01/2002 ;
  - ✓ 396 au 01/01/2006 et 721 en 2009/2010.

Tableau n° 13 : Contrôle de la flotte mondiale par groupes principaux de pays, au 1er janvier 2007

Pavillons d'immatriculation par groupes de pays	tpl	Part du total mondial
<b>Total mondial</b>	128 321 475	100,00
<b>Pays développés</b>	36 475 603	28,43
<b>Pays à économie en transition</b>	167 314	0,13
<b>Pays en développement</b>	22 005 522	17,15
<i>dont:</i>		
Afrique	186 895	0,15
Amérique	663 146	0,52
Asie	21 114 005	16,45
Océanie	41 476	0,03
<b>Autres, non classés</b>	51 364	0,04
<b>Dix principaux registres libres et internationaux<sup>b</sup></b>	69 621 672	54,26

*Source : Manuel statistique CNUCED*

Tableau n° 14 : Parts en pourcentage de tpl

Pays de domicile	Pavillon national	Pavillon étranger	Total
<b>Pays développés</b>	17,3	48,6	65,9
<b>Pays à économie en transition</b>	1,2	1,7	2,9
<b>Pays en développement</b>	15,2	16,0	31,2
<b>Total</b>	33,7	66,3	100,0

*Source : Manuel statistique CNUCED*

La flotte mondiale de porte conteneurs cellulaires intégraux s'est encore sensiblement accrue en 2006, tant en nombre de navires qu'en capacité d'EVP, pour s'établir, au début de 2007, à 3 904 navires d'une capacité totale de 9,4 millions d'EVP, soit un accroissement de 11,7 % du nombre de navires et de 16,2 % de la capacité en EVP par rapport à l'année précédente. La taille des navires a également continué à croître, la capacité de charge moyenne par unité passant de 2 324 EVP en janvier 2006 à 2 417 EVP en janvier 2007. En ce qui concerne l'immatriculation des navires, 54,26 % du tonnage conteneurisé est enregistré dans les 10 principaux registres libres et internationaux – 28,4 % dans les pays développés et 16,5 % dans les pays en développement d'Asie. La part des autres régions en développement est inférieure à 1 % et il en est de même pour les économies en transition.

## Section 03 : Le Port, Structure des Coûts Maritimes

### A. Les couts de distribution

#### 1. Définition

Pour comprendre parfaitement l'influence du rendement portuaire sur le commerce international par mer, nous devons étudier en premier lieu l'importance des coûts maritimes dans l'ensemble des coûts de distribution. Le prix auquel ce produit peut être vendu sur les marchés étrangers dépend principalement de deux facteurs relatifs aux coûts :

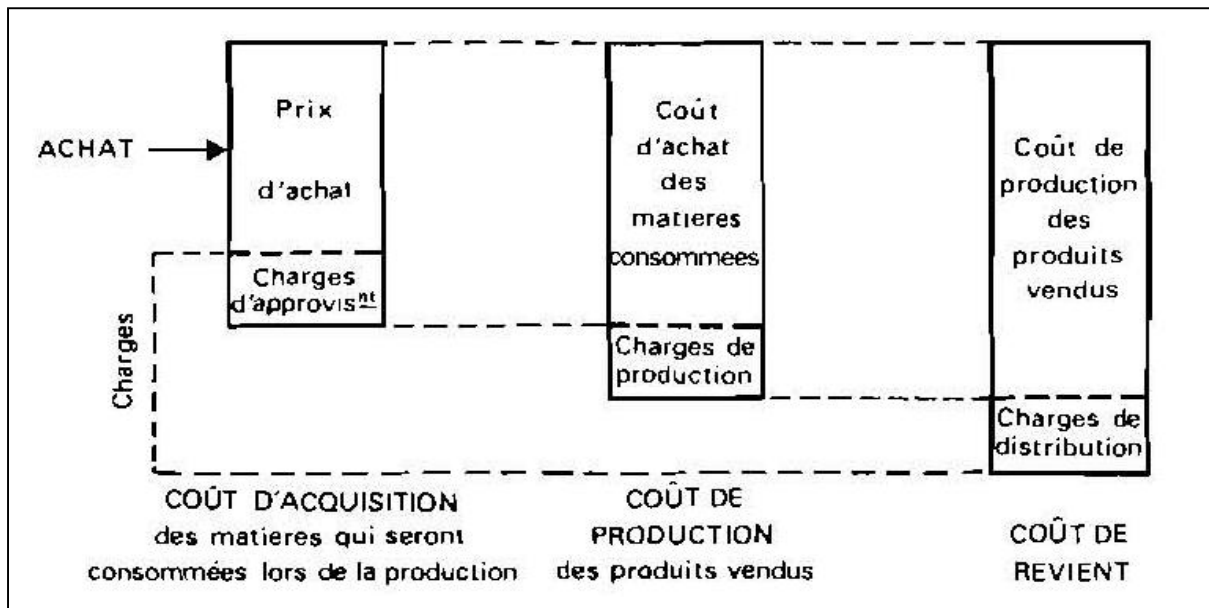
- le prix de sortie usine comprenant le capital investi dans le terrain, les immeubles et l'équipement, le coût des matières premières, le combustible et autres dépenses courantes, et les salaires. Ce sont les coûts de culture ou de fabrication de tout produit ;
- les coûts afférents à l'acheminement et au transport des marchandises du lieu de production au lieu de vente éventuelle. Ce sont les frais de distribution des produits qui doivent donc faire l'objet d'un contrôle sérieux, d'ailleurs difficile à réaliser.

Ainsi,

Le Coût de revient = Coût de production des produits vendus + Frais de distribution (correspondants).

Le schéma ci-après apparaître la hiérarchie de ces trois coûts qui correspondent chacun à une phase de l'activité productrice de l'entreprise.

Figure n° 18 : la hiérarchie des coûts



*Source : H. Court, J. Leurion, Comptabilité Analytique et gestion, Tome 1, Edition Foucher, 2002, P.30*

Les Coûts de distribution représentent l'ensemble des activités de suivi des commandes, de gestion des stocks et de transport qui assurent l'acheminement des produits finis aux acheteurs.

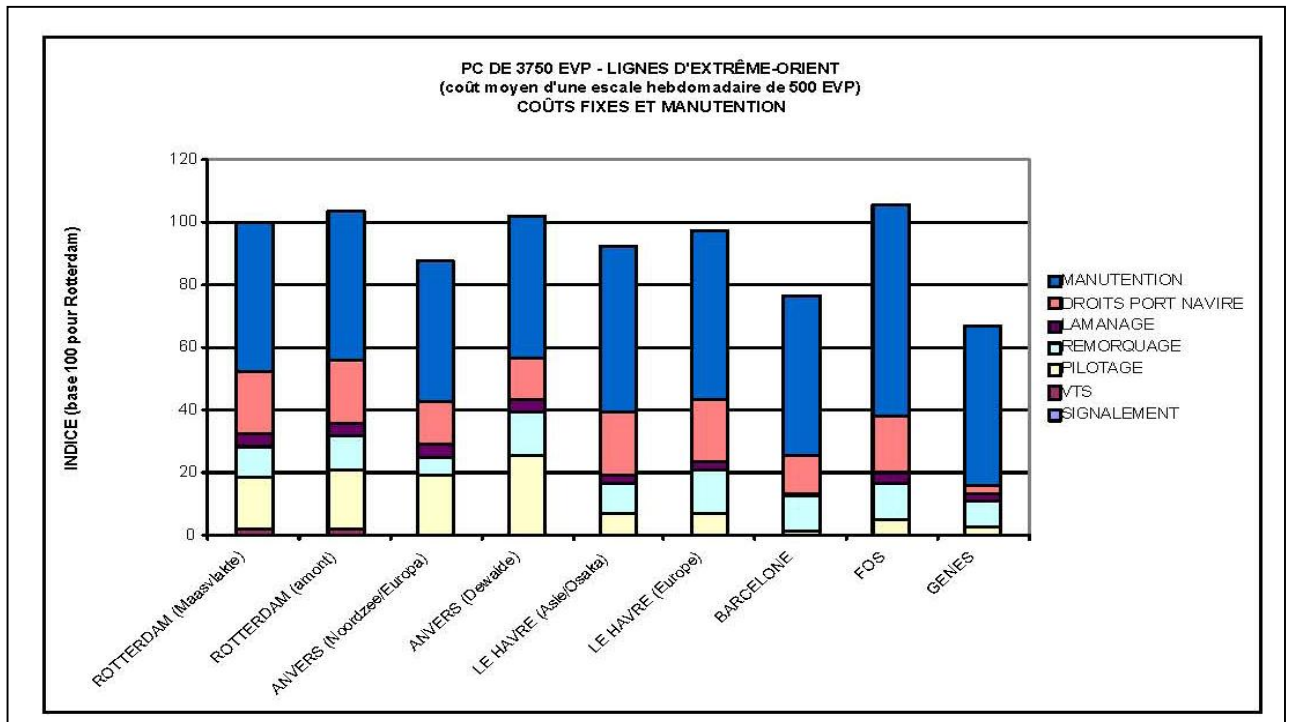
## 2. Analyse des frais de distribution

Les frais de distribution comprennent généralement les frais relatifs à :

- **La vente**
  - ✓ analyse de marchés ;
  - ✓ préparation de la vente (argumentaire, tarifs, calcul des devis, notices, catalogues, formation de personnel commercial) ;
  - ✓ exécution de la vente (prospection, prise de commandes, surveillance des délais d'exécution, maintien de contact avec le client, préparation de la facturation client, action sur le délai de paiement) ;
  - ✓ promotion de vente (toutes actions de promotion, propagande, publicité, foires et expositions, lancement de produits).

- **Le stockage (éventuellement) et la livraison** : Stockage des produits finis, travaux de conditionnement, emballage, acheminement au lieu de prise en charge matérielle par le client des produits finis destinés à la vente.
- **Action après vente** : maintien de contact avec le client, intervention auprès des services d'entretien en clientèle, satisfaction des besoins en pièces de rechange, gestion du magasin de pièces de rechange, exercice de la garantie.
- **L'assurance** : qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération terrestre ou maritime.
- **Le coût du transport** : qui est en fait un élément très important dans les coûts de distribution. Pour le commerce maritime, le coût du transport comprend celui du transport intérieur (du lieu de production au port de chargement ou du port d'importation au destinataire) et celui du transport maritime (coût de la manutention des marchandises dans les ports d'exportation et d'importation en plus du coût du transport des marchandises sur le parcours maritime). Le schéma ci-après illustre les composants des coûts de transport maritime selon leur importance.

Figure n° 19 : Statistique des coûts du passage portuaire



Source : Manuel de statistiques de la CNUCED , 2012

## B. Les composants des coûts du transport maritime

### 1. Le taux de fret <sup>74</sup>

Pour établir le taux de fret pour différentes marchandises, l'armateur doit étudier les coûts du voyage : dépenses en capital (prix d'achat du navire), salaires de l'équipage, prix des soutes et coût des autres éléments de l'entretien (frais d'agence et d'administration) et, évidemment, le coût des escales en cours de voyage que nous appelons "**coûts au poste d'accostage**". Ces derniers se composent principalement de :

#### 1.1. Droits et Taxes Portuaires

Ils sont liés à l'utilisation normale du port par les navires à l'entrée et à la sortie. Ils se composent des :

- **Droits du Port** : sont ceux normalement payés par l'armateur dans le cadre du trafic de marchandises diverses. Ils sont appliqués au navire ou aux Marchandises (ou aux deux) pour l'utilisation des ports généralement et ne se rapportent à aucun service spécifique fourni à un navire au cours de l'escale. Ils permettent au port de couvrir certains coûts de leurs services de travaux maritimes.
- **Taxes Portuaires** : sont perçues pour des services spécifiques rendus au navire pendant l'escale, tels que le pilotage, l'utilisation de remorqueur, etc ...

#### 1.2. Les frais de manutention

Les frais de manutention sont de loin les plus importants, des coûts au poste. Ils représentent 80 % ou plus de ceux-ci pour les marchandises diverses. Les droits et taxes ne s'élevant qu'à 20%. Il n'est pas facile toutefois d'évaluer l'importance des coûts au poste dans le coût total du transport maritime et dans la détermination du taux de fret, car cela dépend pour une large part de la nature de la marchandise, des dimensions et du type du navire, de la longueur de la route commerciale, enfin du coût de la main-d'œuvre et de la productivité dans les différents ports d'escale. Dans le trafic

---

<sup>74</sup> CNUCED - Monographie sur la Gestion Portuaire, Mesure et Evaluation du Rendement et de la Productivité des Ports, Nations Unies, New York 2008, P. 19.

de divers, les dépenses de manutention peuvent atteindre 30% des coûts opérationnels de l'armateur.

### 1.3. Le coût de temps de séjour au port

Les navires conventionnels de divers peuvent passer jusqu'aux 2/3 de leur temps dans les ports. Pendant le temps où le navire est immobilisé à quai ou en attente d'un poste à quai, et aussi pendant la durée du travail des manutentionnaires, l'armateur doit payer des intérêts sur les sommes empruntées pour acheter le navire, supporter le coût de la dépréciation (la valeur du navire diminue avec l'utilisation en raison de l'usure; il faut donc mettre de côté les sommes nécessaires au remplacement du navire à la fin de sa vie active), de l'équipage, l'entretien et d'autres dépenses encore. ces dépenses peuvent représenter facilement 30% du taux de fret.

Ainsi, si aux 35% des coûts au poste nous ajoutons les 30% représentant les coûts du temps de séjour au port, nous voyons que 65% des dépenses annuelles d'exploitation supportées par l'armateur sont imputables aux séjours du navire dans les ports. Jusqu'à deux tiers des coûts d'exploitation de l'armateur sont encourus en port.

## 2. Les coûts sur quai <sup>75</sup>

Ceux-ci sont supportés normalement par le chargeur ou le destinataire de la marchandise et payés directement au manutentionnaire ou à l'autorité portuaire.

### 2.1. Les Droits de quai

Le droit de quai est une redevance concernant la marchandise; c'est la seule redevance portuaire payée par le chargeur ou le destinataire de la marchandise (toutes les autres sont payées par l'armateur). Il est facturé par l'autorité portuaire pour couvrir les dépenses en capital et les dépenses administratives relatives aux installations terrestres du port (telles que le poids, le volume ou la valeur de la marchandise embarquée). Le droit de quai est donc une redevance générale; les deux autres coûts sur quai sont, en revanche, des taxes spécifiques.

---

<sup>75</sup> CNUCED - Monographie sur la Gestion Portuaire, Mesure et Evaluation du Rendement et de la Productivité des Ports, Nations Unies, New York 2008, P : 23.

## **2.2. Les taxes de manutention à quai**

Les taxes de manutention à quai sont celles afférentes à la réception de la marchandise et à son transfert par le quai en vue de son chargement ou, s'il s'agit d'importations, pour la conduire du quai à l'entrepôt et pour la manutentionner par la suite au transport intérieur.

## **2.3. Les taxes d'entreposage**

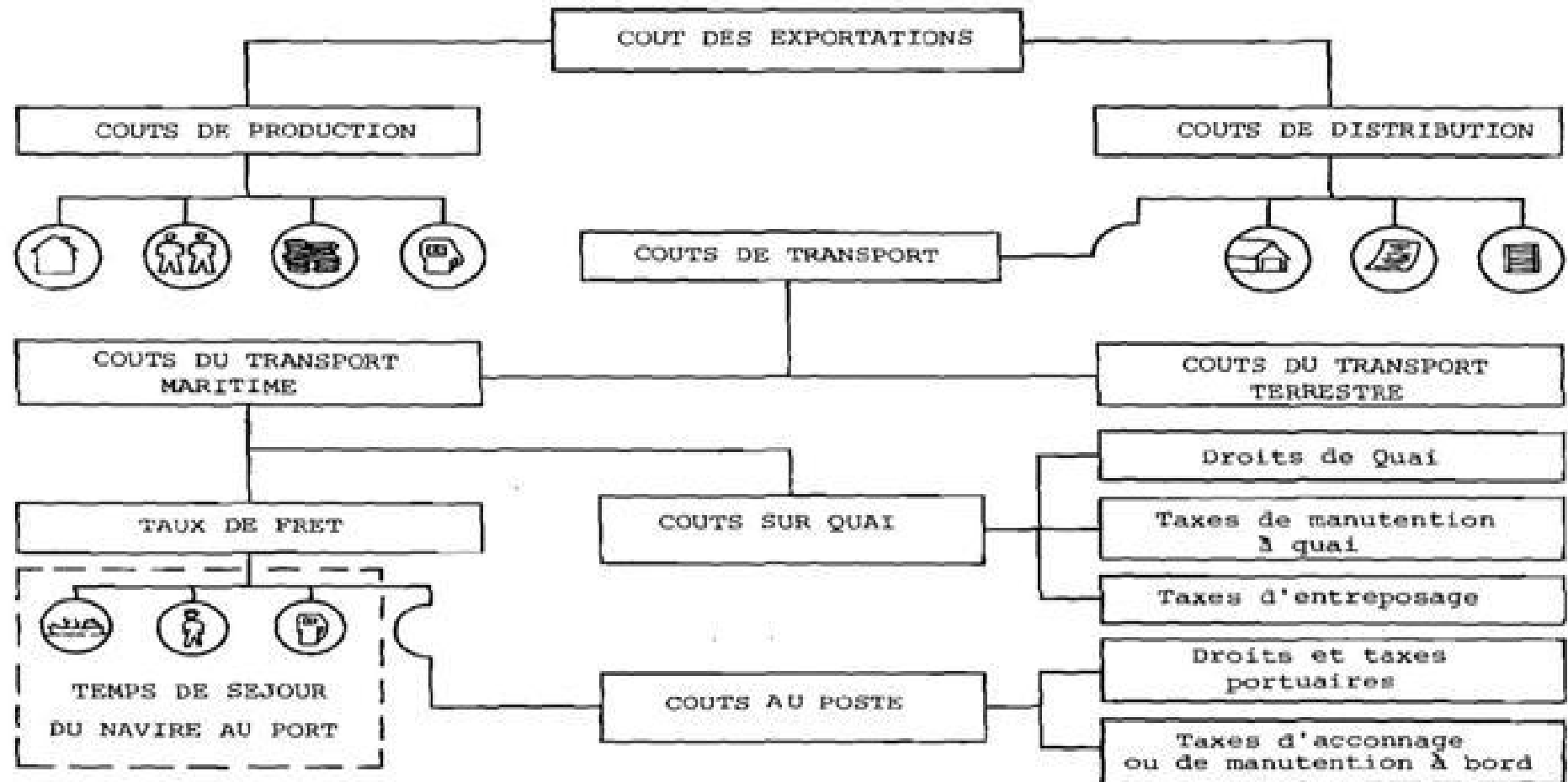
Les taxes d'entreposage sont perçues par l'autorité portuaire ou les sociétés de manutention sur les marchandises qui restent entreposées au delà de la période de franchise.

Bien que le taux de fret soit normalement trois fois plus élevé que les coûts sur quai, ces derniers représentent cependant un élément de dépense très important pour le chargeur ou l'importateur de marchandises.

Un droit portuaire, tel que le droit de quai, est imposé pour l'utilisation générale des installations portuaires et non pour un service déterminé demandé pendant l'escale. La manutention et l'entreposage sont des taxes portuaires perçues pour un service déterminé dont a bénéficié un chargeur ou un réceptionnaire au cours d'une certaine escale.

Les frais encourus dans le port (coûts de poste plus coûts sur quai), peuvent en fait atteindre 70 à 80 % de cout total du transport maritime pour les marchandises diverses. Parmi ces coûts au poste et ces coûts sur quai, ceux concernant directement ou indirectement la manutention sont les plus importants dans le trafic des marchandises diverses.

Figure n° 20 : schéma détaillé de tous les coûts d'exploitation



Source : CNUCED - Monographie sur la Gestion Portuaire, la gestion des opérations de marchandises diverses, Nations Unies, Royaume-Uni, 2002, P.38

## C. Rendement et coûts de manutention

### 1. L'impact des coûts de manutention

Le coût de la manutention constitue un élément important du coût global du transport des marchandises par mer et a une influence déterminante sur le développement économique. L'amélioration du rendement de la manutention conduirait à des coûts sur quai et à des coûts au poste moins élevés et on pourrait assister à une diminution du taux de fret et du coût global du transport maritime.

L'augmentation des coûts au poste résultant d'un médiocre rendement de la manutention est répercutée par les armateurs sur les importateurs et les exportateurs par une hausse des taux de fret; les producteurs et les consommateurs en seront finalement les victimes. Les marchandises resteront plus longtemps en entrepôt et les coûts sur quai augmenteront ; les intérêts sur les capitaux liés aux marchandises (nous les appelons les coûts d'inventaire) augmenteront et les magasins ne seront plus suffisamment approvisionnés.

Ajouter à cela, plus longtemps la marchandise reste entreposée, plus elle risque d'être endommagée ou de se détériorer. En plus des pertes de marchandises, les primes d'assurance augmentent et le port aura la réputation de fournir un mauvais service.

L'encombrement des ports aggrave donc le problème que posent des rendements médiocres et a des conséquences sérieuses pour les chargeurs et les importateurs.

Le coût du transport maritime représente une part importante de la valeur des marchandises transportées et peut créer une puissante entrave au commerce international. Il peut réduire de façon notable les gains en devises, particulièrement pour les produits de base de valeur relativement basse qui constituent le gros des exportations des pays en développement.

Les coûts encourus dans les ports représentant une proportion notable du coût du transport maritime, l'amélioration de l'efficacité portuaire est un facteur très important de réduction (ou au moins de stabilisation, dans le contexte d'inflation générale et mondiale) des coûts de transport, ce qui est nécessaire pour stimuler les échanges

internationaux. Les avantages d'un meilleur rendement de la manutention dans les ports conduirait à :

- Un coût unitaire de manutention plus faible au port ;
- Une réduction du coût de transport maritime ;
- Une réduction du total des coûts de distribution ;
- Un coût moins élevé des importations ;
- Une augmentation des gains sur les exportations ;
- Des profits plus importants pour le port et ses usagers.

## **2. Le conteneur et les principaux modes de conditionnement des marchandises** <sup>76</sup>

Pour pouvoir suivre le rythme d'évolution du transport maritime, les entreprises portuaires se doivent d'asseoir une politique qui implique la mise en œuvre de techniques de manutention et une organisation évolutive de celle-ci, à même d'améliorer sans cesse les rendements portuaires.

Une telle démarche consiste à recenser, puis classer dans une nomenclature par type de conditionnement, tous les produits transitant par les ports. Ensuite, il faut arrêter et uniformiser la composition d'une équipe-type selon les tâches assignés aux éléments qui la composent.

### **2.1. Le conteneur, structure physique et capacité de charge**

Il est à noter que les caractéristiques des conteneurs dépendent souvent des conditions d'utilisation qui ne sont pas forcément les mêmes selon qu'il s'agisse de transport maritime ou aérien. Ce dernier, en raison de ses aspects spécifiques, utilisent des conteneurs différents dans :

- les dimensions ;
- la constitution ;
- la structure physique.

---

<sup>76</sup> Le rendement portuaire, Ministère des transports, Direction des ports, 2010.

L'organisation internationale de normalisation a codifié sous les normes **ISO 668** et **ISO 1496** la construction des conteneurs. Ces derniers sont donc standardisés. Les dimensions des conteneurs, la largeur, la longueur, la masse maximum, le rendent le plus multimodal possible. Il est nécessaire qu'il puisse être transporté indifféremment par route, par train ou par navire. Les longueurs ont été définies 20 pieds (6,06 m) et 40 pieds (12,19 m), une largeur de 8 pieds (2,44 m), deux hauteurs 8 pieds et 6,12 pouces (2,59 m) et 9 pieds 6 pouces (2,89 m). La masse maximum ne doit pas excéder 30,480 tonnes pour le 40 pieds.<sup>77</sup>

Plus important, le conteneur en tant que mode de conditionnement des marchandises dans le transport, notamment maritime, peut regrouper plusieurs autres modes de conditionnement pour accélérer les cadences de manutention et en améliorer davantage les rendements.

## 2.2. La Conteneurisation, Impact sur le temps d'escale

### 2.2.1. Le temps de séjour au port

Le temps de séjour au port se subdivise en deux temps, à savoir :

- **Le temps d'attente** : c'est l'intervalle de temps s'écoulant entre l'arrivée du navire au port et son amarrage au poste à quai ;
- **Le temps de séjour à quai** : c'est-à-dire le temps total qu'un navire passe à quai, soit à charger ou décharger des marchandises.

La réduction des temps d'escale des navires peut s'obtenir par la réduction du temps de séjour des navires à quai, avec la rotation du navire comme un indicateur de la rapidité du service fournis aux navires, le risque que les navires suivants aient à attendre un poste à quai sera réduit, et c'est un élément très important pour la diminution des coûts de Transport maritime.

La réalisation de cet objectif est déterminée par le contrôle les de deux principaux facteurs :

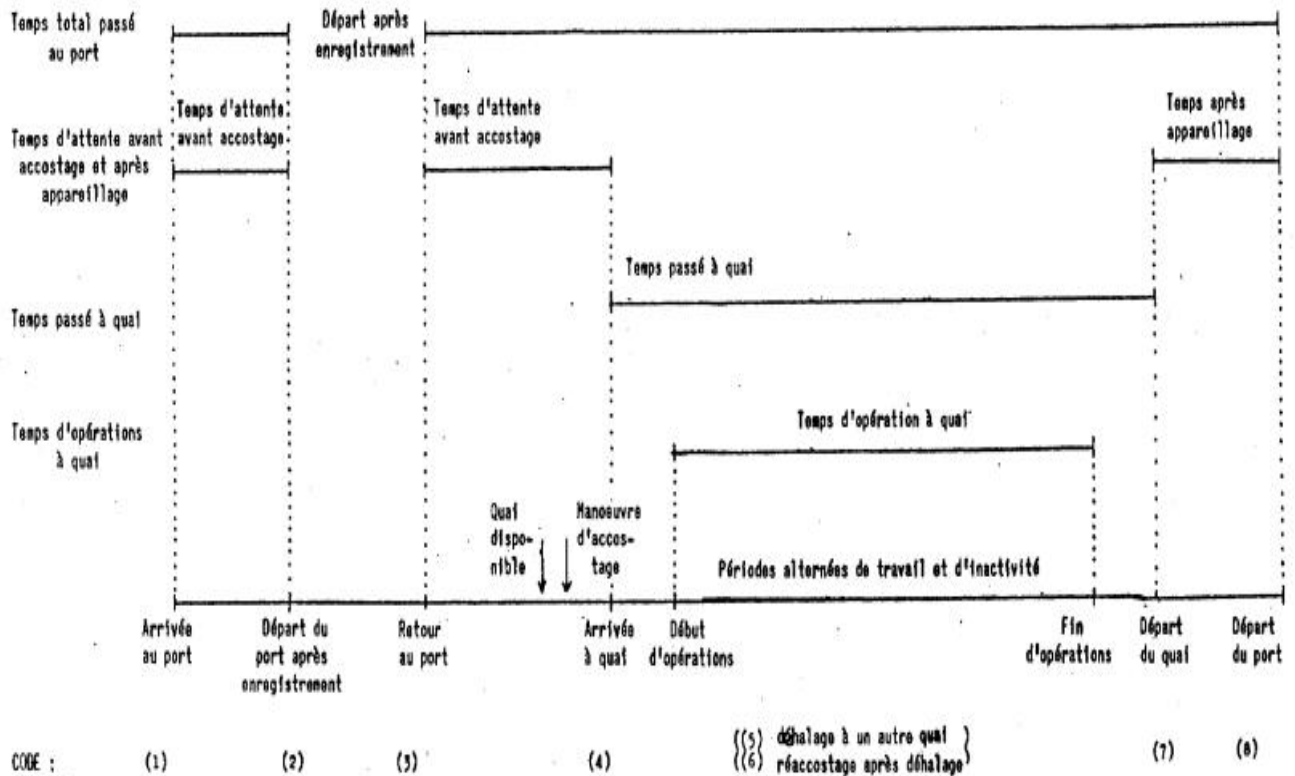
- **Le type du navire** : s'agit-il d'un navire spécialisé, doté d'un équipement spécialisé tel que le porte conteneur ou pas ;

---

<sup>77</sup> Norme international ISO 6346 conteneur pour le transport marchandise.

- **Les Marchandise Manutentionnées** : le mode de conditionnement des marchandises facilite et accélère l'opération de Manutention. LE COTENEUR reste u mode de conditionnement privilégié permettant plus de célérité et d'efficacité dans le déroulement des opérations de manutention.

Figure n° 21 : Décomposition du temps total passé par le navire au port <sup>78</sup>



PROJET PNUD RAP/78/011

*Source : « Manuel sur un système uniforme de statistiques portuaires et d'indicateurs du rendement » UNCTAD/SHIP/185/ Rev.1.*

<sup>78</sup> « Manuel sur un système uniforme de statistiques portuaires et d'indicateurs du rendement » UNCTAD/SHIP/185/ Rev.1.

### 2.3. La Conteneurisation, impact sur les coûts de manutention

La rapidité de la manutention permet de réaliser des économies. L'importance de la conteneurisation sur la rapidité de la manutention si on peu maitrisé le débit d'un poste à quai qui relatif directement avec des facteurs suivant :

- **Le type de marchandises manutentionnées** : on parle toujours sur les modes de conditionnement des marchandises et la quantité de marchandises manutentionnées en un laps de temps donné ;
- **Les techniques de manutention utilisées** : l'utilisation d'équipements spécialisées de manutention constitue un bon débit du navire (grue, portique, RTG, etc.) ;
- **Les unités utilisées pour mesurer le débit** : C'est le tonnage des marchandises manutentionnées à un poste pondant une période donné : on parle de débit du navire ;
- **L'itinéraire suivi par la marchandise** : il s'agit de l'acheminement de la marchandise après son entreposage.

La conteneurisation permet de diminuer les couts d'assurance et, par conséquent, les couts de traitement de la Marchandise, ceci grâce aux facteurs suivants :

- Limitation des dommages et manquants (protection contre le vol, les chocs, l'environnement) ;
- Sécurité et confort de la marchandise ;
- Limitation des ruptures de charge.

## Conclusion

Comme tout maillon de la chaîne économique, le secteur du transport maritime est animé par différents acteurs – dont les rôles évoluent. Pour pouvoir suivre le rythme d'évolution du transport maritime, les entreprises portuaires se doivent d'asseoir une politique qui implique la mise en œuvre de techniques de manutention et une organisation évolutive de celle-ci, à même d'améliorer sans cesse les rendements portuaires.

Avec le développement de la mondialisation et le grand changement du transport maritime à l'échelle internationale et la croissance des échanges de produits manufacturés à travers le monde, cela n'a été rendu possible que par la conteneurisation, branche spécifique du transport maritime, qui par son efficacité, constitue l'épine dorsale logistique de la mondialisation.

Le trafic des ports à conteneurs ne cesse d'augmenter au taux annuel de 5 % à 6 %. Les exportateurs peuvent trouver de nouveaux marchés pour des produits existants en profitant de l'occasion présentée par les conteneurs vides. Il existe certes des aspects opérationnels à régler, à savoir par quels moyens faire connaître et organiser les disponibilités en conteneurs vides, mais c'est un potentiel que de nombreux pays en développement pourraient exploiter afin de s'intégrer davantage aux chaînes de valeur mondiales en ayant recours à la planification organisationnelle. Pour les ports, répondre à l'augmentation de la demande et à la concentration accrue du fret tout en améliorant leur empreinte carbone et en réduisant les autres sources de pollution, est un défi qui n'est pas insurmontable mais exige une surveillance et une planification minutieuses.

# Partie Empirique

# Chapitre III

## L'Algérie Portuaire D'aujourd'hui

### **Section 01 : Organisation des ports dans le monde**

- A. Approche organisationnelle des ports
- B. Panorama de l'organisation portuaire dans le monde
- C. Mondialisation, privatisation et restructuration

### **Section 02 : Rétrospective du Système Portuaire National**

- A. Aperçu historique du secteur portuaire Algérien
- B. Contraintes, limites et insuffisances du système organisationnel en place
- C. Du nouveau système organisationnel

### **Section 03 : La Vision du Secteur Portuaire Algérien**

- A. Les enjeux de la politique portuaire en Algérie
- B. Les objectifs stratégiques du secteur portuaire en Algérie
- C. Plan de mise en œuvre du schéma organisationnel projeté dans le cadre des réformes du secteur portuaire national

## Introduction

Le port est un outil privilégié du développement économique et des échanges extérieurs de marchandises. L'évolution de ces derniers est accompagnée d'une modification du rôle du port du commerce, plusieurs changements profonds ont été introduits dans ce système depuis l'indépendance.

L'étude d'un port maritime moderne n'est pas seulement une science mais également un art. C'est de la **science** parce qu'elle exige des connaissances précises et des expériences particulières des techniques de l'ingénieur de génie civil et maritime, une compréhension particulière de la façon dont fonctionne un port, de toutes les fonctions d'un port et des besoins des différents utilisateurs du port aussi bien qu'une connaissance parfaite des analyses économiques et financières.

C'est de l'**art** parce qu'elle nécessite un don indubitable pour évaluer toutes les influences externes et abstraites qu'on ne peut pas calculer ou présenter en termes concrets.

Les méthodes futures de manutention et les dimensions probables de navires qui seront construits dans les dix à vingt ans à venir sont des facteurs critiques aussi bien pour des ports individuels que pour des régions plus grandes.

Un autre problème consiste en la situation des ports existants qui ne suivent pas toujours une logique indiscutable du point de vue de l'aménagement ou de l'extension nécessaires. Ces ports sont très souvent mal placés en termes de profondeur, d'envasement, de courant ou de vents.

D'autres facteurs externes à discuter sont les lacunes technologiques et la distribution inégale du trafic dans le temps, des contraintes de ressources, l'accroissement économique de l'hinterland, le système du transport terrestre, l'opportunité de créer des zones industrielles ou de transit, et finalement des facteurs politiques.

## Section 01 : Organisation des ports dans le monde

### A. 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 ;
- Les Ports municipaux ;
- Les Ports privés.

##### 1.1. 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 est rendu 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 à la charge d'une circonscription dans laquelle il doit exploiter 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.<sup>79</sup>

---

<sup>79</sup> Manuel de Gestion Portuaire, CNUCED 1980, les différents types d'organisations portuaires présentées par Dominique Velut, page 115.

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 terre-pleins mais le pilotage, le remorquage et la manutention sont assurés par des entreprises privées dont les tarifs sont contrôlés.

## **1.2. Le port relevant de l'autorité de l'Etat**

Ce sont, notamment, en Europe, tous les Ports de mer, non autonomes, de France et 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.

## **1.3. 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-Etats 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>80</sup>

---

<sup>80</sup> Op.cit, pages 115 à 117.

## 1.4. Les ports privés

Ceux qui offrent des installations banalisées avec toute la gamme de prestations pour les marchandises sont très peu nombreux en Europe (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.<sup>81</sup>

## 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 (vracs 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

<sup>81</sup> Op.cit.

(transbordement, entreposage, 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.<sup>82</sup>

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 proche 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.

Bien que plongés de longue date dans la concurrence internationale et rompus aux pratiques du commerce international, bien des ports ont dû évoluer 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 chargeurs peuvent monter des logistiques alternatives et par la compétition des armements sur les marchés transocéaniques.

### **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

---

<sup>82</sup> Michel BAUX, L'organisation des ports dans le monde, Cours de Formation IPER-LE HAVRE, Septembre 2000.

- Entreprise publique
- Etablissement public
- Régie municipale ou régionale
- Office national portuaire <sup>83</sup>

### 3.1. Société privée

Le cas d'un port purement privé, c'est à dire, le cas de Figure n° 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 à étendre sa circonscription afin de réaliser le terminale de Trinity, ce qui montre que même un port purement privé compose avec un control public.

### 3.2. 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 où la totalité du port est gérée selon ces modalités.

Le port de Gênes a considérablement évolué au cours des quinze dernières années. Créé 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 sociétés d'économie mixte couvrant initialement la manutention des marchandises conventionnelles, les conteneurs et la lutte contre la pollution, ces sociétés

---

<sup>83</sup> Op.cit.

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 une 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 créées en 1984 ont constitué une étape vers une évolution plus profonde de la forme de gestion du port, tendant à externaliser toutes les missions de services portuaires 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 regroupe 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 en 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.

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.

### **3.3. 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 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 est 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, Oran et Annaba. Ces entreprises traitent de la manutention et du stockage des marchandises.

### **3.4. 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.

### 3.5. Office national

Beaucoup de pays ont opté pour une forme de holding nationale 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.

## B. Panorama de l'organisation portuaire dans le monde

De par le monde, les régimes d'administration portuaire sont extrêmement divers. En fonction de l'histoire, de la législation, les circonstances, les ports peuvent être administrés de multiples façons et avec des régimes juridiques différents.

Malgré leurs diversités, les systèmes d'organisations concourent tous à un même objectif, celui d'asseoir le meilleur ordre possible afin de donner les conditions d'exploitation optimales et améliorables. Deux grands types d'organisations administratives constituent les références : ceux qui possèdent une organisation locale, c'est-à-dire de type déconcentré et ceux dont les destinés portuaires sont présidés par une organisation de type national.

## 1. Les organisations de type local

Les genres d'organisations qui dominent dans le monde :

- Le modèle Britannique ;
- Le modèle Néerlandais ;
- Le modèle Allemand ;
- Le modèle Français.

### 1.1. Le modèle Britannique

Sans détailler les formes des ports secondaires confiés à des personnes morales diverses, le plus significatif pour nous est celui de la P.L.A (Port of London Authority). C'est un organisme public autonome, crée par une loi spéciale qui arrête la composition du Conseil d'administration. Outre ses attributions en matière domaniale, le Port of London Authority s'adjuge également quelques activités commerciales.

Par ailleurs, depuis quelques années, se sont développées les politiques de privatisation en Grande -Bretagne, en Argentine et notamment au Brésil. <sup>(84)</sup>

### 1.2. Le modèle Néerlandais

Dans les systèmes Hollandais et Belge, les infrastructures sont propriétés de la ville. Les installations en général sont mises à la disposition de l'opérateur (manutentionnaire). Aux Pays-Bas, la gestion des ports est totalement décentralisée et appartient exclusivement aux communes, alors que la manutention et l'outillage, ainsi que le remorquage sont sous régime privé.

### 1.3. Le modèle Allemand

En Allemagne à Brême et Hambourg, l'infrastructure est du ressort de Ville-Etat, mais la superstructure est mise en place par une personne morale (à capitaux mixtes) qui a le monopole de la manutention. Les ports sont propriétés des états (Landers). Ils sont gérés sous l'autorité des communes et constituent un service municipal.

---

<sup>84</sup> Documentation de l'Entreprise Portuaire de Mostaganem (E.P.M).

Ce système est donc bicéphale avec une distinction nette entre l'autorité et le manutentionnaire. Cependant, la fonction d'autorité n'exclue pas le dynamisme commercial et son corollaire la rentabilité.

Les Pays d'Europe du Nord connaissent, en général, un régime de décentralisation, les exemples les plus importants sont Anvers, Rotterdam et Hambourg.

#### **1.4. Le modèle Français : Deux types de gestions sont en place.**

- Le système du port autonome : ce sont les plus importants. Ils sont responsables de la mise en place de la superstructure et de l'infrastructure dans le cadre de la politique déterminée par l'Etat qui amène son assistance financière. Les ports sont indépendants les uns des autres.
- **Le système de la Chambre de Commerce** : Pour les ports secondaires qui sont gérés selon la formule de la concession.

Pour les deux, la manutention est assurée par des organismes autonomes.<sup>85</sup>

Dans les pays du Sud de l'Europe (Espagne, Italie, Grèce), à l'exception du Portugal, où les ports sont, le plus souvent, placés sous l'autorité d'un service de l'Etat, même si certains grands ports connaissent des régimes d'autonomie proches du système français (Barcelone, Valence, Gênes, Trieste, Naples).

Le système français actuel présente maints traits originaux, on y trouve la juxtaposition des ports relevant de l'Etat, des Ports autonomes, et des Ports décentralisés au profit des départements et des communes.

## **2. Les organisations de niveau national**

Pour de nombreux pays, les structures administratives portuaires dépendent d'un organisme central. Cette autorité nationale peut être responsable de tous les ports comme en Tunisie, au Nigeria, en Cote D'ivoire et au Chili.

➤ Le modèle de la Cote d'Ivoire

---

<sup>85</sup> Op.cit.

Le système portuaire ivoirien comprend essentiellement deux ports autonomes : les ports d'Abidjan et de San-Pédro.

Ces ports autonomes sont des établissements publics à caractère industriel et commercial, dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Ils sont placés sous la tutelle technique et administrative du Ministère de la Marine et sous la tutelle financière du Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan.

Dans le cadre de la politique générale établie par le gouvernement, ces établissements publics ont pour objet d'assurer la gestion d'un port. Les textes qui portent organisation des ports ivoiriens précisent clairement que ceux-ci sont chargés :

- Des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement des installations portuaires, y compris les installations d'équipements et les infrastructures de base ;
- De l'exploitation, de l'entretien et de la police du port et de ses dépendances.
- De la gestion du domaine immobilier qui leur est affecté ; <sup>(86)</sup>
- Le modèle des Pays Maghrébins.

Les Ports du Maghreb connaissent la même diversité de situations. Au Algérie, l'ODEP, Entreprise Publique à caractère industriel et commercial, exerce pour le compte de l'Etat aussi bien la construction et la maintenance des infrastructures que la gestion commerciale, assurant ainsi des divers services aux usagers et aux navires.

En Tunisie, à l'exception du complexe portuaire Tunis - La Goulette - Radès où le monopole de la manutention est exercé par une Entreprise Publique, des entrepreneurs privés assurent cette activité dans tous les autres ports.

### 3. Les principaux ports du monde

Les principaux ports du monde sont situés pour l'essentiel en Europe occidentale, sur les rivages de la Manche et de la mer du Nord, sur la façade orientale des Etats-Unis et au Japon, ce qui montre l'importance de ces régions dans le commerce mondial, et plus

---

<sup>86</sup> l'organisation des Ports de la Cote d'Ivoire, présentée par Irié Bi Gbae, page 119

spécifiquement dans le transport maritime. La plupart ont fait l'objet d'investissements considérables pour permettre l'accès des grands navires.

Rotterdam, le premier port du monde, dans le double Delta du Rhin et de la Meuse, constitue le débouché maritime de la région de la Ruhr et d'une partie des Pays-Bas.

New York la Nouvelle-Orléans et les ports du Japon (Kobe, Yokohama, Nagoya, Chiba) complètent cet ensemble. Shanghai et Singapour constituent d'importants débouchés de pays à forte croissance.<sup>87</sup>

## **C. Mondialisation, privatisation et restructuration**

### **1. Mise en perspective historique de la réforme portuaire**

Dans les années 60 et 70, l'aide internationale pour les plans d'amélioration portuaire était généralement simple. Dans les premières années qui ont suivi leurs indépendances, l'infrastructure portuaire des pays en développement souffrait souvent de mauvais entretien et d'un management inefficace. Les besoins immédiats furent donc faciles à identifier, les ports devant rester au moins ouverts pour maintenir les flux de transport.

La prestation d'assistance fut alors centrée sur l'ingénierie, qu'elle concerne les problèmes de construction, les questions financières, la mise en place d'institutions, et la formation de la main d'œuvre. Ce scénario se transforma radicalement à partir des années 80 avec le changement de pratique des chargeurs, aidé par la progression importante des avancées technologiques comme la containerisation des chargements entraînant une restructuration fondamentale des réseaux de service de l'industrie du transport maritime.

D'un coup, il n'y avait plus de distinction possible entre les ports des pays développés et ceux des pays en développement. Les ports du monde entier étaient confrontés aux mêmes problèmes.

---

<sup>87</sup> Encyclopédie Microsoft.

Les points clés qui sont étudiés dans les programmes actuels de réforme portuaire incluent :

- La reformulation des stratégies de développement des systèmes portuaires nationaux
- Les réformes des dispositions législatives, institutionnelles et des procédures pour l'aménagement des systèmes portuaires et leur régulation ;
- La reformulation des règles de gestion des ports ;
- L'introduction de plans financiers et de recouvrement des coûts novateurs.<sup>88</sup>

La nécessité de formuler les stratégies de développement des systèmes portuaires nationaux résulte du fait que la configuration des chargements générant les hinterlands a changé, et que les réseaux de transport maritime se sont restructurés.

Du même coup, la nature et le fonctionnement de la demande de service s'est transformée dans de nombreux ports. Très souvent, le tracé physique des ports n'est plus en conformité avec les besoins de l'utilisateur. Certains auront besoin de s'adapter au changement de leur rôle et de leur fonction, par exemple, en perdant de leur importance comme port au long cours.

D'autres ports, quoique dans une moindre proportion, ayant initialement des activités maritimes internationales moins importantes, sont confrontés à une demande de service direct inattendue. Etant donné ces circonstances, les autorités des nations maritimes doivent reconsidérer les critères de développement de leurs systèmes portuaires nationaux afin de proposer une réponse adaptée à l'évolution des besoins du commerce et du transport.

Comme les nations doivent faire face à des contraintes budgétaires croissantes et que les investisseurs privés souhaitent porter les risques les plus limités possibles, que l'on parle de pays développés ou en développement, trouver des solutions efficaces financièrement et qui minimisent les investissements requis devient la règle incontournable.

---

<sup>88</sup> Marc JUHEL, Mondialisation privatisation et restructuration des ports, Cours de Formation IPER-LE HAVRE, Septembre 2000.

La nécessité de reformuler les stratégies de développements des systèmes portuaires nationaux est étroitement liée à l'établissement de réformes législatives, institutionnelles et procéduriales pour l'aménagement et la régulation des systèmes portuaires.<sup>89</sup>

En ce qui concerne la question de l'aménagement, le problème principale résidait dans la concentration excessive des prises de décision par les organes centraux du gouvernement où les intérêts portuaires étaient sous représentés, et les usagers des ports pas consultés la plupart du temps. Pour ce qui est de la réglementation du secteur portuaire, les dispositions étaient généralement caduques, ne reflétant que les conditions de marché prévalant à l'époque de leurs promulgations, remontant parfois à plus d'une génération. Les dispositifs réglementaires étaient complètement inadaptés aux nouvelles exigences de l'organisation des marchés du commerce et de l'industrie de transport. Ces réglementations représentaient souvent de graves obstacles à la réalisation des échanges.

Les questions les plus débattues au sein des administrations publiques et des communautés portuaires des pays maritimes concernent les options sur les dispositions à retenir pour améliorer les services portuaires à travers la réorganisation des activités des ports. Alors que l'on assiste à une prise de conscience croissante de la nécessaire adaptation des stratégies des systèmes portuaires face aux transformations du commerce et de l'environnement du marché du transport une évaluation précise des dispositions des services portuaires les plus urgentes à mettre en place pour répondre aux demandes des usagers est devenue courante désormais.

Deux concepts dominant : gestion entrepreneuriale et privatisation. La gestion entrepreneuriale a pour but de détacher l'administration portuaire du gouvernement central. Différents types d'application peuvent être observés, dans certains pays. Le management des ports régionaux est placé sous la juridiction des collectivités locales et l'autonomie substantielle des ports individuels est obtenue par le biais d'accords organisant leurs activités quotidiennes. La Chine en est un bon exemple. Dans d'autres pays, comme en Indonésie, les ports anciennement administrés par l'Etat sont

---

<sup>89</sup> Op.cit.

regroupés et transformés en établissements publics bénéficiant de leurs pleines responsabilités pour la conduite de leurs activités.

La Banque Mondiale s'est largement investie pour aider ces pays en développement à travers les différentes étapes du processus de privatisation des ports.

La caractéristique qui est peut-être la plus frappante dans la réorganisation des systèmes portuaires est la participation croissante des investisseurs privés dans la prestation et le management des services portuaires. Ce cas de Figure n° appartient à une longue tradition dans les ports d'Amérique du Nord et d'Europe de l'Ouest, ces derniers jouant le rôle de concédant tandis que les concessionnaires privés organisent et conduisent tout un ensemble d'activités.

Depuis les années 90, la participation du secteur privé dans le financement de l'amélioration et du développement des systèmes portuaires pour les pays en développement s'est largement répondeue. D'importants flux financiers viennent désormais alimenter des programmes de modernisation portuaires de nombreux pays Asiatiques et Sud-Américains. En fait, le montant total des fonds privés déployés pour le développement des ports approche les 10 milliards US \$.

Ces développements ont été facilités grâce à des mesures de dérégulation décisives prises par les collectivités locales qui étaient favorables à la création d'une gestion transparente et donc à réduire les risques perçus – stimulant les flux des capitaux privés. Les retours sur investissements privés enregistrés sont bien souvent attractifs, particulièrement dans le cas des terminaux à conteneurs localisés sur les marchés à forte croissance.

Mais même dans le cas de ports de plus petite taille avec des volumes encore limités de chargement, il est possible de promouvoir l'application du secteur privé. La condition principale en est de donner aux partenaires privés toute liberté de décision concernant les questions organisationnelles et marketing.

## 2. Un nouvel équilibre public / privé

La question de la délimitation des frontières entre le public et le privé dans les activités portuaires est certainement essentielle dans un processus de réforme, étant donné que la complexité des jeux d'acteurs entre le privé et le public est plus particulièrement avérée que dans n'importe quels autres modes de transports.

Cela implique une définition précise du mandat du secteur public et de ses relations avec les partenaires privés, dans l'optique du soutien au développement des investissements et de la capacité de développement du secteur privé.

Cela implique également une compréhension complète des intérêts en jeu, afin que les partenaires publiques et privés puissent occuper une position où ils peuvent se fournir mutuellement les services qu'ils sont les mieux à même d'accomplir : un environnement réglementaire clair et efficace et un ensemble de réseaux d'infrastructures doté de bonne interconnexions pour le secteur public, un système de transport rentable pour le secteur privé.

Il semble donc possible d'identifier les principaux domaines d'intervention pour le secteur public dans le domaine portuaire qui peuvent être présentés comme suit :

- Assurer le financement des éléments d'infrastructure de base afin d'ouvrir la voie pour les financements privés croissants d'installations d'exploitations ;
- Améliorer l'intégration physique et opérationnelle des réseaux de transports terrestres et maritimes ;
- Assurer les conditions de sécurité appropriées pour les activités portuaires et de navigation ;
- Contribuer au processus de facilitation du commerce au niveau de l'interface mer/terre, afin d'aider les ports à jouer leur rôle partenaires créatifs dans le cadre du développement du commerce international.

Le rôle futur joué par le secteur public dans ces domaines peut être présenté d'une manière plus exhaustive en le définissant sous trois missions de natures différentes une mission de catalyse, une régaliennne, et une mission de facilitateur.

## 2.1. La mission de catalyse

Le rôle du secteur public serait double dans le cas présent, dans l'optique d'aider les autorités administratives à :

- Financer les infrastructures de transport qui n'auraient guère de chance de bénéficier de ressources de financement privé ou alternatives, et dont la réalisation apparaît indispensable pour le développement des programmes de transport.
- Créer un environnement réglementaire favorable à la participation du secteur privé, en étant le garant de l'ordre public et en assurant un climat social approprié. Cela impliquerait la mise en place d'un cadre réglementaire et législatif ad hoc qui puissent assurer une véritable concurrence, éviter les monopoles et assister les autorités portuaires sur les problèmes de licenciements et de reconversion de la main d'œuvre, en finançant éventuellement des plans de restructurations socialement acceptables.

## 2.2. La mission régalienn

Le rôle du secteur public consisterait ici à aider les gouvernements à remplir leurs devoirs régaliens : sécurité des transports, protection de l'environnement et du littoral, et les relations entre ports/villes. Des interventions spécifiques concerneraient particulièrement :

- La sécurité maritime : aide à la navigation, services liés au trafic des navires, gestion des chargements dangereux et du transit.
- La protection environnementale : conformité avec les conventions internationales relatives à l'environnement maritime, adhésion à des accords régionaux afin d'appliquer et contrôler les accords et règlements internationaux ;
- Gestion côtière : stabilisation de la côte et du littoral, structures de défense de la côte et rechargement des plages, politique de défense du littoral ;
- Développer des politiques communes de développement entre les villes et les ports : favoriser la mise en place de schémas d'aménagement communs ou de comités de consultation sur les questions d'aménagement, assister les

opérations des projets de relocalisation portuaires et les accords juridiques et financiers pour la reconversion des installations portuaires redondantes.

### **2.3. La mission de facilitation**

Le rôle du secteur public consisterait ici à assister les gouvernements à mettre en place des mesures visant à améliorer l'efficacité de l'utilisation de l'ensemble des réseaux des différents modes de transport, en abordant en premier lieu les problèmes relatifs à la position nodale des ports dans le système du commerce international. Des interventions spécifiques s'intéresseraient en particulier au processus de facilitation du commerce. La mission de facilitation du secteur public pourrait ainsi comprendre les tâches suivantes :

- Renforcer le secteur public dans son rôle d'administration : améliorer la capacité institutionnelle à contrôler les partenariats public/privé et la supervision des opérations mais sans s'ingérer dans la sphère commerciale, aider à la mise au point et à la mise en place de mécanismes clairs pour organiser les transactions entre les organisations publiques et privées sans pour autant hypothéquer l'ouverture à la concurrence ;
- Contribuer au processus de facilitation du commerce : améliorer les règles douanières et leurs pratiques, contribuer à la conception et à la mise en place de système de communications plus performants, contribuer aux efforts d'harmonisation des accords commerciaux ;
- Etre le fer de lance d'initiatives favorables à l'intégration du commerce : aider à la conception et à la mise en place d'initiatives de développement favorisant l'installation d'activités à valeur ajoutée dans les zones portuaires, soutenir le financement d'équipements visant l'attraction de services logistiques et de distribution au sein des complexes portuaires, aider le financement des premières phases de développement de ports secs et des connexions intermodales correspondantes.

### **3. Le rôle des organisations internationales dans le développement des ports**

#### **3.1. La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement « CNUCED »**

Créée en 1964 en tant que mécanisme intergouvernemental permanent, la conférence est le principal organe de l'Assemblée Générale des Nations Unies dans le domaine du commerce et du développement. La CNUCED compte à la fin du siècle 188 Etats membres. Beaucoup d'organismes intergouvernementaux et d'organisations non gouvernementales participent à ses travaux en qualité d'observateurs. Le secrétariat est établi à Genève.

C'est l'élément moteur du système des Nations Unies pour le traitement intégré des problèmes de développement et des questions étroitement liées qui concernent le commerce, le financement, la technologie, l'investissement et le développement durable.

Ses principaux objectifs sont d'aider les pays du tiers monde à tirer le meilleur parti des possibilités de commerce, d'investissement et de développement qui s'offrent à eux, à faire face aux problèmes découlant de la Mondialisation et à s'intégrer de façon équitable dans l'économie mondiale. Pour atteindre ses buts, la CNUCED déploie plusieurs types d'activités : travaux de recherche et d'analyse, délibérations intergouvernementales, coopération technique, interaction avec la société civile et les entreprises.

Depuis quelques années, la CNUCED organise des cours de formation en gestion portuaire destinés aux responsables portuaires des pays en développement et financés par l'Organisme Suédois de Développement International.

Ces cours étaient orientés vers la recherche des solutions qui permettent le passage des marchandises à travers les ports au coût minimal, de manière à faire de ceux-ci des instruments économiques adaptés à la politique de développement des pays. Le programme proprement dit portait sur l'administration, la planification, l'exploitation et l'économie portuaire.

La conférence des Nations unies pour le commerce et le développement (CNUCED) examine les solutions qui pourraient être utilisées par les pouvoirs public pour parvenir à une réforme du secteur portuaire afin d'en adapter la gestion aux règles de la libre concurrence. Parmi les hypothèses retenues, la privatisation constitue l'une d'elles dont la définition, selon la CNUCED, est prise dans un sens large, c'est à dire de la location à la vente pure et simple d'actifs.

S'agissant des grands ports maritimes, l'intérêt stratégique pour le commerce extérieur du pays peut justifier une privatisation limitée, soit à certaines activités (manutention, remorquage, gestion foncière, etc.), soit au transfert de l'établissement dans le secteur privé, mais dont les activités sont encadrées par des dispositions du cahier des charges d'une concession.

Parfois, ce sont les organisations internationales comme la Banque mondiale et le Fonds monétaire international qui recommandent à certains pays en développement des mesures de privatisation dans le cadre de l'application d'un plan d'ajustement structurel.

### **3.2. L'Organisation Maritime Internationale « OMI »**

L'OMI Organisation Maritime Internationale résulte de l'OMCI Organisation Maritime Consultative Internationale. Cette institution, organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) a vu le jour le 17 Mars 1958 avec l'entrée en vigueur effective de la convention de Genève de 1948. L'OMI née en 1982 est passée d'un statut consultatif à un statut plein droit son siège est à Londres.

Seule institution, seul organisme des Nations Unies qui traite exclusivement de la navigation maritime et des questions connexes, l'OMCI devenue OMI a commencé par assumer des fonctions de dépositaire et des fonctions connexes pour les deux instruments internationaux existant alors dans ce domaine : la convention de 1948 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et la convention de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.

Les questions sur lesquelles portent ces deux conventions, à savoir la sécurité maritime et la prévention de pollution des mers par les navires, sont restées au cœur des travaux de cette organisation bien que sa structure et son champ d'activité aient

considérablement évolué depuis 1959, à la suite du développement sans précédent des activités maritime qui est intervenu dans l'intervalle.

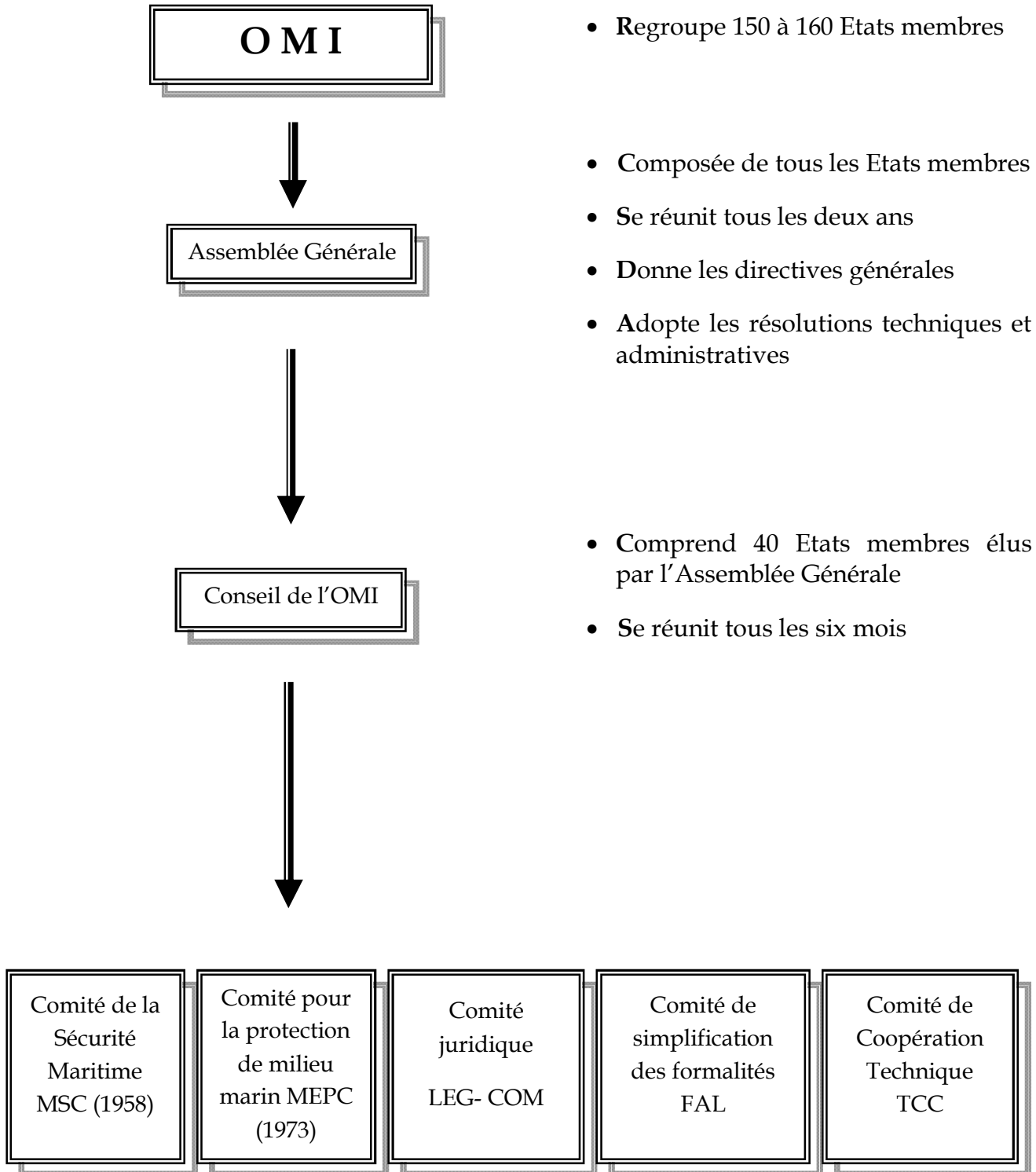
L'objectif principal de cette organisation est de promouvoir la coopération entre les gouvernements dans les domaines techniques et autres de la navigation maritime international en vue de l'adoption de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution.

Cette institution traite également des questions juridiques et administratives liées aux transports maritimes internationaux et de la simplification des formalités qui entravent le trafic maritime international ; l'une de ses plus importantes fonctions consiste, en outre, à fournir une assistance technique aux pays en développement dans le domaine de transport maritime.<sup>90</sup>

---

<sup>90</sup> Les activités de l'OMCI, présentées par Jean Mallejac, page 47.

Figure n° 22 : L'Organisation Maritime Internationale « OMI »



*Source : Cours de Formation IPER-LE HAVRE, Septembre 2000, présenté par Jean Paul GUENOLE Administrateur en chef des affaires maritimes.*

## Section 02 : Rétrospective du Système Portuaire National

### A. Aperçu historique du secteur portuaire Algérien

#### 1. La réorganisation du secteur portuaire algérien

Le système portuaire algérien a connu, depuis l'indépendance en 1962, plusieurs modes d'organisation et d'administration de ses activités.

##### 1.1. Première et deuxième périodes

- **Première période 1963 - 1970**

Dés l'année 1962, les structures mises en place ont été inspirées du modèle français, mais avec le souci de répondre et satisfaire les orientations économiques nouvelles.

Ainsi, l'autorité portuaire incarnée par les ports d'Alger, d'Oran et d'Annaba a été mise en œuvre durant la période 1962-1970.

Cette autorité activait sous la forme de « ports autonomes » à l'image du système français, avec un domaine d'action très large en matière d'exploitation, de travaux publics, de sécurité de la navigation etc.

A partir de 1967, les ports autonomes jusque là gérés avec la participation des Chambres de Commerce et d'Industrie, ont vu leur gestion confier pour partie au Ministère des Travaux Publics pour l'aspect lié à l'entretien des infrastructures et superstructures portuaires.

Par ailleurs, les acconiers privés avaient en charge les activités de manutention et d'acconage jusqu'en 1967. A partir de cette année là, elles ont été dévolues à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation C.N.A.N.<sup>91</sup>

- **Deuxième période 1971 - 1982**

A partir de 1971, l'Office National des Ports "O.N.P" a été créé avec comme objectif la centralisation des décisions en matière de gestion et de développement des ports à

---

<sup>91</sup> Communication/ Direction des Ports- Ministère des Transports : Réorganisation du Système Portuaire Algérien Journées d'Etudes du 26 et 27 Mars 2002 à Alger.

l'échelle nationale. Cet organisme avait pour mission la gestion, l'exploitation, la police, la sécurité et le développement des ports.

Au cours de la même année a été créée la Société Nationale de Manutention et d'Acconage "SONAMA" qui avait le monopole des activités d'acconage et de manutention.

Les activités de remorquage relevaient des prérogatives du seul armement national la "S.N.T.M.- C.N.A.N"

## 1.2. Troisième et quatrième périodes

- **Troisième période 1982 - 1998**

Avec la restructuration des entreprises nationales lancée en 1982, le secteur portuaire a été assis sur le regroupement des activités, c'est à dire une concentration des métiers.

Ainsi, les Entreprises portuaires créées par les décrets 82-283 à 290 du 14 Février 1982, bien que décentralisées, se sont vu confier des missions qui étaient auparavant exercées par trois sociétés différentes en l'occurrence :

- ✓ L'Office National des Ports "O.N.P" ;
- ✓ La Société Nationale de Manutention et d'Acconage "SONAMA" ;
- ✓ La Compagnie Nationale Algérienne de Navigation "C.N.A.N" pour la partie remorquage.

En 1989, date de passage des entreprises à l'autonomie, l'organisation de l'ensemble des ports de commerce repose sur dix (10) Entreprises portuaires érigées en Entreprise Publique Economique, Société par actions EPE - Spa et toutes issues de la restructuration économique de 1982.<sup>92</sup>

- **Quatrième période à partir de 1998**

En 1998, la révision de l'ordonnance 76- 80 du 23 Octobre 1996 portant code maritime algérien à la faveur de la loi 98- 05 du 25 Juin 1998, touche à sept aspects essentiels, il s'agit :

---

<sup>92</sup> Op.cit.

- ✓ De la démonopolisation de l'activité maritime ;
- ✓ Des conditions d'accès à la profession d'armateur ;
- ✓ De la mise en place d'une autorité maritime unique ;
- ✓ De la mise en place d'un dispositif disciplinaire et pénal nouveau ;
- ✓ De l'évolution des règles de responsabilité de transport maritime de marchandises ;
- ✓ De la mise en place de nouvelles règles portuaires ;
- ✓ De la consécration de puissance publique en la personne de l'autorité ;
- ✓ De la séparation des activités de service public des activités commerciales.

Ce nouveau code maritime a consacré la création de nouvelles entités dénommées "autorités portuaires", les entreprises portuaires sont engagées dans un nouveau schéma d'organisation et de fonctionnement.

Les ports algériens s'emploient à universaliser leur mode d'organisation et de gestion en séparant les missions de service public dévolues aux autorités portuaires des activités commerciales réservées aux entreprises soumises aux règles de la concurrence.

## **B. Contraintes, limites et insuffisances du système organisationnel en place**

### **1. Contraintes relatives à la confusion des missions portuaires**

Outre les contraintes en matière d'infrastructures, d'équipements, d'investissements et de développement des Ports, le système organisationnel en place, aboutissement comme signalé précédemment de la restructuration économique opérée en 1982, a fait ressortir après plus d'une décennie de fonctionnement ses limites et ce à plusieurs niveaux et susceptibles d'être résumées comme suit :<sup>93</sup>

- **Affaiblissement de l'exercice des missions de puissance et des services publics :** Si la juxtaposition d'attributions de puissance publique et commerciales consacrées par le texte portant création de ces entreprises

---

<sup>93</sup>Op.cit.

portuaires, laissait espérer une prise en charge harmonieuse de ces types de fonction, la réalité a démontré très vite leur incompatibilité.

Le statut commercial de l'entreprise dont la motivation est tout a fait légitimement celle de son propre intérêt n'a pu assurer efficacement l'exercice des attributs de puissance publique représentant l'intérêt général. Une primauté est ainsi accordée aux activités commerciales au détriment des missions de services publics.

- **Insuffisances de la fonction coordination des activités des opérateurs et usagers portuaires :** L'objectif premier de cette fonction répondait au souci de veiller à une utilisation optimale du port par l'ensemble des opérateurs.

L'activité portuaire impliquant l'intervention d'une multitude d'intervenants et générant souvent de nombreux litiges, nécessite l'existence d'une tierce partie neutre à même de coordonner et de contrôler l'ensemble des activités portuaires.

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

- **La vulnérabilité et la lourdeur de l'organisation en place :** Les attributs de puissance et de service public ainsi que les activités commerciales confiées à une seule entreprise, nécessitent un niveau de savoir faire et des exigences propres qui ne peuvent se suffire des mêmes approches d'organisation, de déploiement, d'intéressement et d'actions.<sup>94</sup>

Par ailleurs, le rattachement d'activités disparates, voire de professions parfois spécifiques (ex : manutention, remorquage) au sein d'une même entité s'est avéré être à la fois un facteur de lourdeur dans le fonctionnement et un frein aux actions visant l'amélioration des performances de chacune de ces fonctions, accentuant ainsi la vulnérabilité de l'organisation en place laquelle permet en outre une série de subventions croisées entre activités déficitaires et activités bénéficiaires.

---

<sup>94</sup> Op.cit.

- **L'importance des surcoûts :** L'absence de toute forme de compétitivité et de concurrence dans l'exercice des activités commerciales et partant de toute forme de régulation qui caractérisent généralement les activités portuaires et maritimes, est à l'origine aussi de nombreux surcoûts qui se manifestent à travers notamment l'importance des surestaries, taxes de congestion et des coûts de fret élevés appliqués à destination de l'Algérie.

## 2. Contraintes relatives au travail portuaire

Un port existe pour fournir des aménagements terminaux et des services aux navires ainsi que des aménagements de transbordement et des services pour les marchandises et les passagers. Dans cette optique, le port prend essentiellement l'allure d'une porte entre la terre et l'eau. Il peut être transformé parfois en havre pour des navires en détresse ou en goulot d'étranglement pour les marchandises quand son fonctionnement souffre de manque d'efficacité.

L'entreprise portuaire est une entreprise économique comme les autres. Elle se doit d'être rentable à long terme. C'est une loi qu'on ne peut enfreindre sans souffrir économiquement. Certes, on peut la subventionner, mais seulement au détriment de quelque chose d'autre dans le pays. Par exemple, si l'on fait vivre des dockers par subventions, on les fait vivre en fait sur le compte d'autres citoyens. On ne peut séparer un port du reste du pays. Ou bien il subvient à ses propres besoins, ou bien il dépend des autres activités économiques profitables du pays ou encore de l'aide étrangère. Il est dans l'intérêt des employés et des employeurs portuaires de comprendre cette idée de base et ses conséquences.

D'un côté du port comme de l'autre, les navires, les trains et les camions sont des transporteurs, c'est-à-dire qu'ils gagnent de l'argent quand ils sont en mouvement. Pour eux, le temps de transbordement est donc un temps improductif qu'il faut rendre minimal. Pour bien desservir ces usagers, il faut concevoir des aménagements portuaires et un équipement de manutention qui maintiendront leur temps de rotation le plus court possible. Parmi toutes les fonctions de service que remplit le port à l'égard de tous ces transporteurs, nous porterons notre attention sur la manutention physique

des marchandises. C'est la partie du travail portuaire faite par les dockers, que ce soit à bord, entre le navire et la terre, dans les wagons de chemin de fer ou les camions, ou encore dans les allèges, le long des navires.

### **2.1. Le docker du passé**

Le docker a toujours fait un travail pénible, souvent désagréable et dangereux, un travail qui requiert à la fois de l'habileté et de la force. A cause des variations dans la quantité et la nature des marchandises à manutentionner dans les ports, les dockers se sont trouvés dans le passé, plus souvent que d'autres, en face d'emplois occasionnels. Loin d'être considéré comme professionnel, leur travail semblait attirer chômeurs, dérivants et paysans qui ne pouvaient trouver d'autre travail en ville. Les salaires étant faibles et précaires, la tentation de remplir les trous dans les budgets par le vol de la marchandise était grande. Bien que la réputation des dockers se soit certes améliorée, elle n'est pas encore des meilleures, et les luttes dures et fréquentes entre syndicats et employeurs portuaires à travers le monde n'ont pas contribué à l'améliorer.

### **2.2. Evolution du monde de travail**

Si l'on examine l'évolution des rapports des dockers avec leur milieu de travail, on s'aperçoit vite qu'ils n'ont pas échappé à la complexité grandissante du travail moderne. Il y a cent ans, ces rapports pouvaient se résumer à ceux qui existaient entre les dockers, leur employeur, le capitaine du navire et les clients à terre. Aujourd'hui, par contre, il faudrait leur ajouter les différents niveaux de gouvernements, l'administration portuaire, les chemins de fer, les camionneurs, les ports concurrents, les syndicats, la communauté et combien d'autres encore.

Les relations de chacun de ces groupes avec les dockers et entre eux se multiplient tellement que le docker moyen peut se perdre facilement dans ce fouillis. Perdu ou non, il se doit de survivre et, pour ce faire, il emploie la syndicalisation, les pratiques restrictives et la formation professionnelle.

Depuis quelques années, un très grand nombre de changements se sont produits dans le domaine de la manutention de la marchandise. La création de navires de plus en plus gros et spécialisés pour le vrac, et la transformation des marchandises générales en trafic de vrac à partir du concept de charges unitaires ont changé le travail portuaire de

fond en comble. Celui-ci est en passe de devenir un travail de professionnel, un travail de spécialiste. Par contre, les besoins en eau plus profonde et en terre-pleins de plus en plus grands ainsi que la tendance urbaine à nettoyer les bords de l'eau repoussent les anciens ports urbains en dehors des villes. C'est dans ce milieu, qui a évolué énormément depuis un siècle, que le docker lui-même a dû évoluer.

### **2.3. Evolution du docker**

L'arrivée des syndicats dans les transports au début du siècle a donné lieu à l'implantation de toutes sortes de pratiques restrictives, qui visaient essentiellement à empêcher directement la mécanisation de l'industrie ou à permettre son implantation tout en maintenant le même niveau d'embauche. On en est même arrivé à considérer ces pratiques restrictives un peu comme la propriété des syndicats et, en 1960, sur la côte ouest des Etats-Unis, on vit un syndicat vendre en quelque sorte ces pratiques contre un montant forfaitaire qui constitua un fond de réserve et de retraite pour les membres du syndicat.

La plupart des pratiques restrictives visent à empêcher la mécanisation de diminuer le nombre des dockers embauchés. On peut ainsi forcer l'employeur à maintenir le même nombre de dockers dans l'équipe de base. On peut aussi déterminer le nombre d'hommes à employer d'après la nature du travail plutôt que par son volume. Cela empêche de varier la cadence de travail dans les cales. De plus, on peut empêcher le transfert des hommes d'une cale à l'autre ou d'un navire à l'autre. On peut enfin mettre des entraves à l'opération des navires en dehors des séances normales de travail. A lire une telle liste, on peut se demander ce qu'il reste du droit de l'employeur de gérer son entreprise d'une façon efficace ou de la façon qu'il l'entend.

L'application de ces pratiques restrictives dans le passé a effectivement maintenu le nombre des dockers à un niveau que seule pouvait justifier la force des syndicats et non pas l'évolution technique. La permanence si désirée fut rendue difficile parce que les employeurs ne voulaient l'accepter que si les syndicats leur laissaient assez de souplesse pour la rendre productive.

Un grand nombre de négociations collectives récentes, surtout en Amérique du Nord et en Europe, ont apporté de grands changements dans le travail des dockers.

Aujourd'hui, les dockers sont constitués ordinairement en groupes de permanents, de flottants et de dérivants. Les premiers arrivent à travailler régulièrement ; les deuxièmes aiment l'aspect occasionnel du travail et choisissent les affectations qui rapportent le plus ; enfin, les derniers sont des chômeurs qui bouchent les trous quand les deux premiers groupes ne suffisent pas à la demande.

Dans les pays en développement, il semble bien que le problème de recrutement soit plus petit dans le cas de la main-d'œuvre portuaire que dans le cas du personnel portuaire, bien que la qualité de cette main-d'œuvre soit non seulement abondante mais aussi habile et résistante à la fatigue. Elle s'attaque volontiers aux tâches les plus difficiles. On peut trouver des hommes qualifiés pour devenir dockers parmi les pêcheurs, les charpentiers et d'autres ouvriers de la construction. Ils manquent seulement d'expérience dans la manutention moderne et d'un sens de responsabilité vis-à-vis de la sécurité des confrères de travail et de la marchandise. En somme, il ne manque rien à la main-d'œuvre qu'un bon programme de formation ne puisse fournir.

### **3. Les conséquences sociales du changement dans les ports**

Au XX<sup>ème</sup> siècle, le changement est devenu une règle de vie. Les aspirations grandissantes des hommes et les progrès continuels de la technique moderne ont vite fait d'apporter des changements dans les ports comme ailleurs.

Les villes portuaires ont grandi comme les autres villes, mais l'intérêt prépondérant que ces premières avaient pour leurs ports s'est déplacé vers d'autres domaines. De même, tous les modes de transport qui se rencontrent dans un port ont vu leur technologie changer radicalement. En conséquence, la manutention portuaire s'est transformée et les dockers ont dû s'adapter.

#### **3.1. Les changements urbains**

Le processus d'urbanisation bat son plein dans le monde depuis le début de la révolution industrielle et agraire. La vie moderne du milieu urbain attire les surplus de main-d'œuvre des campagnes qui font suite à la mécanisation de l'agriculture. En grandissant et vieillissant, les villes ne voient plus leurs ports du même œil. Ceux-ci

voient leur importance économique dans la ville diminuer, et les habitants viennent à préférer des parcs au bord de l'eau plutôt que des activités commerciales portuaires. Par exemple, avec le temps, les fermes de réservoirs à essence ou autres produits pétrochimiques chimiques se font encercler par la ville qui vient à les considérer comme une bombe potentielle en son centre et, avec le temps, des pressions se font sentir pour que l'on déménage ces fermes dans des endroits plus sûrs. De plus, dans les ports Situés en amont sur bien des fleuves, les profondeurs d'eau sont devenues insuffisantes pour les navires modernes. Enfin, les vieux ports des centres villes ne peuvent plus y trouver les grands terre-pleins nécessaires à la manutention modems, et les différentes formes de pollution qui découlent de l'activité portuaire engendrent toutes sortes d'oppositions à leur présence.

### **3.2. Les changements dans les transports**

Tous les modes de transport ont subi depuis la seconde guerre mondiale les assauts de la technologie moderne et en ont été transformés Cependant, aucun ne l'a été autant que le transport maritime.

Des navires, en général, sont devenus plus gros. Les vraquiers et les pétroliers sont devenus de véritables monstres, qui atteignent le demi-million de tonnes de port en lourd. Avant la dégringolade qui a suivi la hausse des prix du pétrole, on rêvait même au million de tonnes En plus de grossir les navires sont devenus de plus en plus spécialisés comme les porte-conteneurs et les porte-allèges.

Du côté du chemin de fer aussi, les wagons ont grossi et l'on a conçu toutes sortes de nouvelles méthodes pour le transport du vrac comme les trains blocs et les trains automatiques. On transporte également des conteneurs et des remorques sur de nouveaux types de wagons plates-formes. De même, du côté des camions, chaque jour nous apporte de nouvelles formes spécialisées. Les tracteurs deviennent plus forts et les remorques plus grandes. On parle même de trains quand un tracteur tire plus de deux remorques sur la route. Enfin, le pipeline a gagné énormément en importance et, avec l'accroissement constant des transports de pétrole, la plupart du vrac liquide et gazeux est maintenant transbordée entre navires et pipelines.

### 3.3. Les effets dans les ports

A la suite des pressions du milieu urbain sur les ports et des changements opérés par les différents modes de transports, les établissements portuaires se sont transformés de deux façons. D'abord, dans bien des cas, les ports ont changé d'emplacement. On abandonne de plus en plus le centre-ville pour des emplacements situés en eau plus profonde et possédant les grandes aires de terrain que nécessitent les méthodes modernes de transbordement. Les anciens ports sont intégrés aux villes en les transformant en parcs, secteurs résidentiels, ports de bateaux de plaisance, etc.

En second lieu, les méthodes modernes de transbordement des marchandises générales comme du vrac requièrent de grands terre-pleins pour des opérations à ciel ouvert. Les hangars ont presque complètement disparu et les grues de quai démodées sont remplacées par des portiques. La grande majorité du trafic portuaire est constituée de vrac solide, liquide et gazeux. Enfin les marchandises anciennement considérées comme générales sont transformées en vrac par l'utilisation de charges unitaires, de palettes, de conteneurs et d'allèges.

### 3.4. Les conséquences pour les dockers

La transformation des marchandises générales en vrac a frappé directement les dockers dans leur quantité et dans leur qualité. D'abord, le vrac requiert beaucoup moins de main-d'œuvre, et la demande pour les services des dockers s'est trouvée considérablement réduite. De plus, cette nouvelle manutention mécanisée requiert un type de docker plus instruit, mieux formé, et plus fiable : on ne peut confier un portique à conteneurs au premier chômeur que l'on rencontre dans la rue. Enfin, la diminution des besoins en dockers et l'augmentation requise en qualité ont toutes deux débouché sur le même problème, celui de la permanence. Les dockers y voyaient là une protection d'emplois et les employeurs une garantie de qualité.

La question du nombre de dockers à employer est une question du coût de la main-d'œuvre par rapport au coût de la mécanisation. Si la main-d'œuvre coûte moins cher que des machines, on continuera à fournir de l'emploi. Mais si la modernisation de la manutention ou sa mécanisation diminuent les coûts d'exploitation, on n'hésitera pas à l'adopter. Dans certains cas, un port n'a pas le choix. Si les ports modernes adoptent un

certain type de manutention, les ports dans les pays en développement seront obligés de faire la même chose pour desservir certains navires. Par exemple, la manutention de conteneurs requiert de l'équipement spécialisé plutôt que des dockers. Ce genre de progrès limite la gamme de travaux que peut entreprendre l'ancien docker. Ou bien il se modernise, ou bien il périra, il lui faut accepter de ne pas prendre ses désirs pour des réalités et comprendre que c'est le client, ou le navire, qui est roi.

Ce problème de mécanisation est de loin le problème le plus important des dockers comme des ouvriers du monde entier. Depuis le début de la révolution industrielle, l'employeur cherche toujours par le progrès technique à réduire son besoin de main-d'œuvre. Il n'y a aucun doute que l'ouvrier en a retiré des bénéfices puisqu'il peut vivre aujourd'hui avec quarante heures de travail par semaine au lieu de quatre-vingt ou cent vingt heures, et sans soumettre sa femme et ses enfants au même esclavage du travail.

Par contre, le docker, comme les autres ouvriers, a toujours considéré chaque progrès technique comme un voleur d'emplois. Un bienfait pour la communauté est souvent un fardeau pour certains individus. Il en est ainsi de toute augmentation de la productivité qui réduit le besoin de main-d'œuvre.

Une productivité plus grande réduit les coûts pour la collectivité ou augmente la quantité de biens et services dont elle dispose pour le même coût. Mais ceux qui perdent leur emploi à cause du progrès en font les frais pour le bien des autres. Les ouvriers ont vite compris cela et ont tout mis en œuvre pour empêcher les pertes d'emplois. Au début, ils détruisaient les machines. Une fois syndiqués, ils liaient l'employeur avec des pratiques restrictives. Mais, avec le temps, Le progrès technique a toujours suivi son petit bonhomme de chemin, et heureusement.

La plupart des syndicats et des ouvriers ont fini par comprendre qu'on n'empêche le progrès qu'au risque de faire disparaître l'employeur et de perdre quand même des emplois. On a donc conçu un certain nombre de façons de permettre la réduction d'emplois tout en minimisant les difficultés pour les emplois. Tout d'abord, on peut retarder le progrès à la mesure de l'élimination naturelle, c'est-à-dire en fonction du nombre d'employés qui meurent, qui quittent ou qui prennent leur retraite. On arrête l'embauche de nouveaux employés, mais on ne met personne à la porte. Ensuite, les employés en surplus sont encouragés à prendre des emplois semblables ailleurs. Enfin,

on peut tenter de recycler les employés en surplus, c'est-à-dire les former pour un autre genre de travail plus en demande.

Il reste un dernier problème qui ressort de l'implantation des syndicats dans les ports et pour lequel on n'a pas encore de solutions. On n'a pas encore réconcilié le besoin de liberté des individus exprime dans le droit de faire la grève et les besoins de la collectivité en services portuaires ininterrompus. Dans les services publics comme les ports, l'enjeu des ouvriers en grève est souvent très petit par rapport aux pertes subies par les gouvernements, par le public et par les entreprises. Par exemple, lorsqu'une grève coupe un maillon de la chaîne de transport, beaucoup d'entreprises finissent par fermer leurs portes parce qu'elles ne peuvent plus s'approvisionner en matières premières. Pour l'instant, la seule solution est le maintien de la paix ouvrière ou de la négociation sans grève, qui dépendent d'une bonne volonté qui fait souvent défaut chez l'une ou l'autre des parties. C'est pourquoi les gouvernements en arrivent souvent aux règlements imposés et songent à enlever aux syndicats cet atout important que représente le droit de grève.

#### **4. Contraintes relatives à l'encombrement des ports**

L'encombrement des ports a posé un problème extrême ces dernières années. Il manifeste l'incapacité de certains ports à répondre aux besoins du commerce national. La gravité des conséquences a prouvé l'importance fondamentale des ports pour l'économie d'un pays. On en apprécie d'autant mieux aujourd'hui l'avantage d'une exploitation et d'un développement efficaces des ports, et il est probable que les besoins portuaires recevront un meilleur rang de priorité dans les plans nationaux.

Les graves conséquences de l'encombrement des ports pour le commerce international ont suscité la préoccupation générale. Aussi le Secrétaire général de la CNUCED était-il dès la fin de 1975 prie de réunir un groupe d'experts pour examiner le problème. Cette réunion s'est tenue en avril 1976 et ses participants ont rédigé un important rapport.<sup>95</sup> Celui-ci énumère les grandes causes de l'encombrement et les mesures qu'on peut

---

<sup>95</sup> « L'encombrement des ports : note du secrétariat de la CNUCED », rapport du Groupe d'experts (TD/B/C.4/I42).

prendre pour le combattre. Trop longues pour être reproduites ici, ces listes apportent un important complément au présent document.

#### 4.1. Qu'est-ce que l'encombrement ?

L'encombrement d'un port provient de l'excès des cargaisons ou des navires qu'il reçoit, lequel gêne ainsi le passage des marchandises. Quand les navires sont trop nombreux, chacun doit attendre avant d'accoster. Si les cargaisons sont trop nombreuses, il arrive qu'elles en supportent seules les conséquences immédiates : manutention onéreuse, livraison ralentie et dégâts excessifs, mais, en général, chargement et déchargement s'en trouvent aussi ralentis, avec ce résultat que les navires suivants doivent attendre pour accoster. Le symptôme classique de l'encombrement est donc l'attente pour accoster.

L'encombrement se mesure malaisément. Le critère le plus simple est le nombre de navires qui attendent : sa signification varie évidemment avec la taille du port. En général il est moins grave d'avoir dix navires en attente dans un port à dix postes de mouillage que cinq dans un port à deux postes. Le délai d'attente moyen fournit une mesure un peu moins simple. Indépendante de la taille du port, elle convient donc mieux aux comparaisons. Pourtant elle risque aussi de les fausser.

Prenons par exemple trois ports A, B et C avec des délais d'attente moyens de 2, 10 et 8 jours respectivement. Quel est le moins encombré ? En apparence, le premier ! Mais considérons quelques autres données :

	Port A	Port B	Port C
Tonnage moyen déchargé par navire	500	4000	4000
Productivité au poste de mouillage (tonnes par jour)	500	500	400

Nous voyons que pour chaque millier de tonnes décharge, chaque navire doit rester en moyenne 6 jours dans le port A, contre 4,5 dans les ports B et C. On peut donc dire que A est le plus encombré.

Malgré ces considérations, le délai d'attente moyen est la mesure la plus courante de l'encombrement. Pour les comparaisons entre ports, on doit admettre que productivité et tonnage transporté sont analogues.

On considère généralement l'encombrement comme un signe sérieux d'opérations déficientes. Pour le commerce régulier, tel est presque toujours le cas.

Comme nous le venons, l'encombrement coûte très cher. Il coûte bien plus que les mesures qu'on pourrait prendre pour l'empêcher de s'aggraver, notamment en augmentant la capacité du port. Toutefois, des accroissements temporaires, saisonniers par exemple, du trafic peuvent provoquer un encombrement passager, qui ne justifierait pas une extension de la capacité permanente. Tolérer de brefs encombrements peut donc être économiquement fondé.

#### 4.2. L'ampleur de l'encombrement

Il est malaisé de connaître les degrés d'encombrement atteints par le passé. Les surtaxes d'encombrement portuaire que prélèvent les compagnies de lignes régulières prouvent du moins que le phénomène n'est pas récent. Les publications parues depuis trente ans établissent que ces prélèvements ont été pratiqués pendant toute cette période, leur nombre augmentant régulièrement.

Il est clair que, depuis longtemps, l'encombrement s'est manifesté épisodiquement de par le monde, mais il était généralement moindre qu'aujourd'hui. Des navires pouvaient devoir attendre 8 ou 10 jours avant d'accoster, rarement plus. Les choses ont commencé à changer au début de la décennie, les attentes se prolongeant pour atteindre plus de 200 jours dans certains ports.

Il existe un indicateur du degré d'encombrement atteint ces dernières années. C'est la moyenne des délais d'attente avant accostage imposés aux navires chargés de marchandises diverses et enregistrés pour un certain nombre de ports sujets à encombrement intermittent.<sup>96</sup> Les chiffres pour les quatre premiers mois de chaque année depuis 1971 montrent la progression suivante :

Année	Moyenne des journées d'attente par navire
1971	2,2
1972	2,3
1973	4,0
1974	4,8

<sup>96</sup> Etablie mensuellement a partir de renseignements contenus dans la Weekly Circular de la BIMCO.

1975	14,3
1976	39,5
1977	22,0

Comme les rapports proviennent des régions où l'encombrement est le plus fort, ils ne représentent pas la situation mondiale, mais montrent comment la situation a évolué dans les régions gravement atteintes. Manifestement, la situation, encore préoccupante en 1977, était moins extrême qu'en 1976. Pour les quatre derniers mois de 1977, le délai d'attente correspondant est descendu à 13,6 jours, signe que l'amélioration s'est poursuivie.

Le nombre de rapports inclus dans l'enquête ci-dessus a régulièrement augmenté de 1971 à 1977 passant de 25 par mois à 50. Le fait, qui peut fausser les résultats, paraît provenir surtout de l'augmentation du nombre des ports atteints. La situation dans des ports précédemment inclus s'est améliorée, notamment dans le golfe, et d'autres ports qui n'étaient pas encombrés auparavant apparaissent dans l'enquête, notamment ceux de la mer Rouge et d'Amérique du Sud. Ainsi l'encombrement est moindre en maints ports mais s'étend à d'autres, et la situation d'ensemble reste alarmante.

### 4.3. Causes de l'encombrement

L'encombrement n'a jamais de cause unique. Il se produit parce que le trafic dépasse la capacité du port, du fait :

- D'un trafic intense ;
- D'installations insuffisantes ;
- D'usage inefficace des installations.

La cause immédiate sera toute variation d'un facteur, par exemple augmentation du trafic, mais la cause profonde peut être très différente. Toute caractéristique du port, de son organisation, de l'arrière-pays ou du trafic qui réduit le transit risque de provoquer l'encombrement.

Nombreux sont les facteurs qui limitent la capacité d'un port au regard de la demande de trafic.<sup>97</sup> Voici certains des plus importants :

- Omission par les ministères planificateurs du fait que l'intensification de l'activité économique dans un pays conduit inmanquablement à une demande accrue de services portuaires ;
- Mauvaise gestion, avec solution de continuité pour les cadres supérieurs et les trop rares cadres moyens et contremaîtres qui sont bien préparés à leurs tâches ;
- Mauvaises relations professionnelles, sans politique cohérente pour la création d'une main-d'œuvre satisfaite et efficace, ce qui conduit à l'adoption de pratiques restrictives non économiques ;
- Manque de coordination entre les divers aspects de la gestion du port (c'est ainsi que dans certains ports, les marchandises ne peuvent être dédouanées être mises ou reprises aux transports intérieurs que pendant une certaine partie de la journée de travail) ;
- Manque de rationalisation du trafic résultant de politiques d'importation incohérentes et d'une absence de coordination entre les calendriers d'appareillages des lignes régulières ;
- Mauvaises politiques de tarification conduisant à l'utilisation des hangars de transit comme entrepôts, ce qui réduit le débit des postes d'accostage ;
- Mauvais entretien qui fait qu'une forte proportion du matériel est mise hors service.

On pourrait allonger beaucoup cette liste, mais il est déjà clair que l'encombrement résulte d'une variété de facteurs tant intérieurs qu'extérieurs au port. Le rapport du Groupe d'experts donne une liste bien plus complète des principales causes.

La liste des causes d'encombrement ressemble beaucoup à une liste de causes d'inefficacité. Tant que les conditions évoluent lentement (par exemple croissance graduelle du trafic), l'encombrement reste improbable. Dès qu'un changement rapide se produit, toute inefficacité devient manifeste et provoque l'encombrement.

---

<sup>(97)</sup> Liste tirée d'une note de la CNUCED intitulée « L'encombrement des ports : note du secrétariat de la CNUCED » (TB/B/C.4/142).

Toutefois, l'absence de réserve de capacité contribue aussi à l'encombrement des ports dans les pays en développement. Dans la plupart de ceux des pays développés, les installations ne sont en général pas utilisées à plein : un poste de mouillage, par exemple, l'est d'ordinaire à 30 ou 40%. Tout accroissement soudain du trafic comme tout empêchement temporaire dans la manutention des chargements, crée peu de problèmes car on dispose d'une réserve de capacité.

Dans maints pays en développement, au contraire les installations portuaires, plus rares, sont utilisées bien davantage : un poste de mouillage l'est d'ordinaire à plus de 80%. Eviter l'encombrement, dans les conditions variables d'exploitation du port, exige alors une gestion plus compétente.

#### 4.4. Conséquences de l'encombrement

Presque tous ceux qui participent au transport de marchandises par mer pâtissent de l'encombrement des ports. Le port pâtit du renchérissement de son exploitation et du risque d'une baisse temporaire - ou permanente - de fréquentation. L'armateur pâtit d'une baisse de recettes de son navire et du risque de lâcheuses conséquences pour son navire, son équipage et sa cargaison. Le chargeur pâtit des retards d'expédition, d'une perte de clientèle et finalement de la hausse des frais de transport. Enfin, l'économie nationale pâtit des retards dans l'obtention de matières pour l'industrie ou pour les projets de développement, des entraves aux exportations et de la hausse des coûts de transport.

Le coût le plus direct de l'encombrement est celui des retards imposés aux navires. L'analyse donnée ci-dessus de l'ampleur de l'encombrement indique qu'en 1976 le délai d'attente moyen dans une quarantaine de ports était d'environ 40 jours. Si l'on admet qu'un navire chargé de marchandises diverses coûte 4000 dollars par jour et que dans chaque port il en passe en moyenne 60 par mois, le coût mensuel total de l'attente s'établit à :  $(4\ 000 \times 40 \times 40 \times 60) = 384$  millions de dollars, soit 4,5 milliards de dollars pour l'année. Si l'on admet que la majeure partie de ce coût peut être répercutée sur les chargeurs, soit directement sous forme de surestaries (pour les navires affrétés) ou de surtaxes d'encombrement (pour les navires de ligne), soit indirectement, par hausse des taux de fret, l'essentiel de ce coût sera supporté par les importateurs et exportateurs (et finalement les consommateurs et producteurs) des pays considérés.

Un autre mode de calcul pour un port donné consiste à considérer le nombre de navires qui attendent. A raison de 10 par jour en moyenne, le coût quotidien atteint 40 000 dollars, soit 14 millions de dollars par an. Certes, le coût du temps de navire peut être différent, ce qui influe sur le coût total. Tel est néanmoins l'ordre de grandeur du coût que l'exploitant du navire doit récupérer sur les chargeurs.

Le coût du temps de navire n'épuise pas la question. Il faut considérer aussi l'intérêt du capital que représentent les cargaisons des navires qui attendent pour accoster. On estime que la valeur d'une cargaison de marchandises diverses atteint souvent celle du navire.

Sur cette base, et en prenant des approximations moyennes, le coût d'opportunité du capital que représente la cargaison d'un navire forcé d'attendre atteint probablement la moitié du coût de l'attente pour le navire même. Les chiffres donnés ci-dessus en sont majorés de 50%.

De l'encombrement portuaire résultent aussi des coûts indirects. Le renchérissement et la pénurie des biens importés peuvent avoir de fâcheux effets sur l'économie d'un pays. Des exportations retardées ou renchéries supportent moins bien la concurrence sur les marchés mondiaux et réduisent les recettes nationales en devises. Ces coûts ne sont pas calculables.

#### **4.5. Moyens de réduire ou d'éviter l'encombrement**

Supprimer maintes causes fondamentales d'encombrement exige une action à long terme. Toutefois, l'encombrement coûte tant que presque toute mesure à court terme qui le réduit sera la bienvenue. Même des mesures contraires à la pratique courante ou qui seraient très coûteuses à long terme peuvent se justifier par leur avantage à court terme. On peut ainsi diviser les mesures en court et long terme. Comme souvent l'encombrement dépend aussi de facteurs intérieurs au port, des mesures peuvent aussi être prises à l'extérieur : la liste se divisera utilement en mesures locales et nationales. C'est ainsi que le Groupe d'experts les divise dans son rapport, d'où sont tirées les listes suivantes :

- **Mesures à court terme à l'échelon local**

Les mesures à court terme qu'on peut prendre localement sont notamment les suivantes :

- ✓ Créer un comité d'administrateurs et d'usagers qui détermine les mesures nécessaires et veiller à leur exécution ;
- ✓ Designer un ou deux fonctionnaires portuaires pour rechercher en permanence des améliorations ;
- ✓ Adopter des mesures pour augmenter la productivité des postes d'accostage, notamment heures de travail plus nombreuses et emploi d'allèges ;
- ✓ Adopter des mesures pour activer l'enlèvement des marchandises entreposées dans les hangars de quai ;
- ✓ Louer du matériel supplémentaire ;
- ✓ Consulter les armateurs ou leurs agents sur les mesures d'adaptation de leurs services à une meilleure efficacité portuaire.

- **Mesures à court terme à l'échelon national**

Les mesures à court terme qu'on peut prendre à l'échelon national sont notamment les suivantes :

- ✓ Créer un groupe national d'urgence qui veille à empêcher toute obstruction, par d'autres milieux, aux mesures qui avantagent le port ;
- ✓ Adopter des mesures qui obligent à enlever promptement les marchandises entreposées ;
- ✓ Modifier les règlements douaniers ;
- ✓ Revoir les procédures commerciales et les régimes de licences qui influent sur les mouvements des marchandises ;
- ✓ Encourager la rationalisation du trafic ;
- ✓ Détourner le trafic ou éviter des interdictions.

- **Mesures à long termes à l'échelon local**

Les mesures à long terme à prendre dans le port même sont notamment les suivantes :

- ✓ Elaborer un plan directeur suivi ;

- ✓ Former le personnel et la main-d'œuvre ;
- ✓ Consulter les entreprises qui travaillent au port ou l'utilisent armateurs inclus ;
- ✓ Appliquer un programme effectif d'entretien ;
- ✓ Etablir des contacts avec d'autres ports, doublés de consultations aux divers échelons du personnel ;
- ✓ Coopérer avec des organes extérieurs, notamment pour faciliter le commerce et assurer la coopération portuaire à l'échelon régional.

- **Mesures à long termes à l'échelon national**

Les mesures à long terme à prendre à l'échelon national sont notamment les suivantes :

- ✓ Intégrer les plans de développement portuaire dans la prévision commerciale et l'aménagement des transports intérieurs ;
- ✓ Donner priorité aux ports dans l'affectation d'investissements et de bons administrateurs ;
- ✓ Veiller à nommer des administrateurs compétents et stables ;
- ✓ Douanes : simplifier les formalités et assurer une administration efficace, déchargée de toute fonction d'exploitation.

Le Groupe d'experts sur l'encombrement des ports a indiqué que le problème n'a pas de solution générale. Dans chaque cas, il faut choisir un ensemble de mesures propres aux conditions particulières. Ce choix serait grandement facilité si des experts extérieurs travaillaient avec l'administration du port à arrêter et appliquer des solutions à court terme. A cet effet, la CNUCED a, en plusieurs occasions, formé des équipes d'experts sur demande des gouvernements intéressés. Quelques ports, notamment au Moyen-Orient, ont engagé des administrateurs extérieurs à titre privé. Ces moyens semblent manifestement avoir été positifs.

## C. Du nouveau système organisationnel

### 1. Quelques principes essentiels de l'option de réorganisation projetée

Les insuffisances et limites relevées dans l'organisation en place, l'inadaptation des infrastructures existantes, le déficit en équipements adaptés, ainsi que des procédures de commerce extérieur inadaptées, se sont traduits par des performances en deçà des normes requises et n'ont pas permis au système portuaire national d'absorber les mutations technologiques, organisationnelles et sociales qu'ont connu les places portuaires dynamiques du monde entier au cours des dernières décennies.

De plus des exigences induites par le processus de développement du pays générant une demande de transport de plus en plus importante et diversifiée et les nouvelles technologies de transports maritimes d'une part et aux mutations économiques que connaît le pays qui vient de surcroît de libéraliser son commerce extérieur et de s'ouvrir à l'économie mondiale ont mis en évidence l'indispensable nécessité d'une refonte du système portuaire en place.<sup>98</sup>

Dans ce contexte, une réforme du secteur est alors élaborée avec la promulgation de la loi 98-05 portant nouveau code maritime et visant principalement à :

- L'amélioration des performances en modernisant l'organisation, les méthodes et technologies dans les opérations portuaires ;
- L'adaptation rapide de l'offre de service portuaire aux besoins de l'économie, sur le plan de la qualité et de la compétitivité, de façon à réduire les coûts directs et indirects de transport ;
- L'amélioration de la compétitivité des chargeurs algériens et une meilleure contribution au développement de l'économie nationale ;
- L'utilisation optimale du complexe portuaire existant et un développement harmonieux de ce dernier ;
- La réduction des charges supportées par l'Etat dans ce secteur en facilitant la participation des usagers au financement des opérations de développement ;
- L'atténuation de la vulnérabilité des approvisionnements du pays ;

<sup>98</sup> Op.cit, Réorganisation du Système Portuaire Algérien Journées d'Etudes du 26 et 27 Mars 2002 à Alger.

- L'insertion du secteur dans la logique de respect des standards internationaux et ce à tous les niveaux et notamment de l'exploitation et de la gestion ainsi que de la sécurité et de l'environnement etc.

D'une manière générale, il existe des ports à gestion soit centralisée ou décentralisée (toujours par rapport à l'Etat) soit privatisée avec toutefois et pour chaque tendance diverses nuances.<sup>99</sup>

Il est utile de rappeler que quelque soit le pays c'est toujours l'Etat qui définit les régimes juridiques des ports. Il lui revient de préciser en conséquence le niveau de dépendance (par rapport à lui) de l'entité publique agissant pour son compte et à ce titre son rôle dans le fonctionnement et le développement des infrastructures peut être différent :

- **Dans la conception macro-économique**, l'objectif essentiel étant de favoriser le commerce extérieur de réduire les coûts de passage des marchandises et pour laquelle la recherche du profit n'est pas la préoccupation première, l'Etat aura tendance à placer les ports sous sa dépendance :
  - ✓ Soit directe (gestion centralisée) par la mise en place d'une institution dépendante directement de lui et exerçant en son nom ;
  - ✓ Soit indirecte (gestion décentralisée) par délégation de ses missions à un opérateur public généralement quelque soit son statut et sa nature juridique qui aura à les exercer à travers le strict respect d'un cahier des charges.

L'Etat n'est que très rarement engagé dans la gestion directe d'un port. Il confie en général cette tâche à un établissement dont il a le contrôle, jouissant de l'autonomie financière et exploitant les infrastructures et le domaine portuaire sur la base d'un cahier des charges lui fixant ses missions et ses obligations.

- **Dans le cadre d'une conception plus libérale**, c'est la tendance à la privatisation avec là aussi un certain nombre de nuances. En effet, à l'exception de quelques exemples limités où la privatisation a porté sur le capital avec un transfert de propriété du domaine portuaire, il s'agit souvent d'une opération

---

<sup>99</sup> Op.cit.

portant beaucoup plus sur la privatisation de la gestion des activités commerciales.<sup>100</sup>

## 2. Schéma organisationnel retenu

### 2.1. Cadre juridique de la réforme du secteur portuaire

Le schéma organisationnel à privilégier se devait d'être basé sur la séparation entre les missions de service public et les activités commerciales susceptibles d'être ouvertes à la concurrence tout en procédant à l'affirmation des attributs de l'Etat pour ce qui concerne les premières et en sauvegardant impérativement la souplesse nécessaire au fonctionnement qui ne saurait s'accommoder d'une gestion soumise aux règles strictes de l'administration pour accroître l'efficacité des intervenants.

C'est à ces conditions que l'Etat s'assurera de l'ensemble des moyens pour l'atteinte des objectifs qu'il s'est assigné pour ce secteur et induits par l'exigence de la compétitivité de la filière portuaire.

L'encadrement juridique sur lequel s'appuie la réforme portuaire est le nouveau dispositif législatif constitué par la loi 98-05 portant code maritime.

Cet instrument législatif, tout en définissant les ports et les principales fonctions inhérentes à l'activité portuaire, a précisé leurs attributions et domaines d'intervention d'une part et a consacré d'autre part, à travers certains principes fondamentaux, le nouveau cadre organisationnel devant se substituer au système en place et parmi lesquels il convient de rappeler :

- **La séparation des missions de service public et des activités commerciales** exercées, jusqu'à l'heure actuelle, 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 et à la police et à la sécurité de la navigation maritime et des ouvrages portuaires, sont dévolues à de nouvelles entités dénommées « autorités portuaires » ;<sup>(101)</sup>

<sup>100</sup> Op.cit.

<sup>101</sup> Op.cit.

- **La démonopolisation et l'ouverture des activités portuaires commerciales** et notamment de la manutention, l'acconage et du remorquage qui ne seront plus du ressort d'un seul opérateur public mais ouvertes sur la base d'un cahier des charges à l'ensemble des opérateurs lesquels évolueront ainsi dans un marché concurrentiel ;
- **Une clarification des obligations de l'Etat et de l'autorité portuaire** en matière de financement des investissements d'entretien de développement et de renouvellement des infrastructures et superstructures portuaires ;
- **Une définition du rôle et l'étendue de la fonction police et sécurité dévolue à l'autorité portuaire** à travers une détermination des règles générales relatives à la protection et préservation du domaine portuaire et des modalités de répression des infractions à ces règles.

La stratégie de mise en œuvre a privilégié le modèle de « **port propriétaire** » dans lequel l'autorité publique :

- Se désengage d'une part des activités purement commerciales, devant désormais être ouvertes à la concurrence et exercées par des entreprises spécialisées publiques ou privées sur la base d'un cahier des charges et sous des régimes divers d'autorisation ou d'agrément permettant une participation au financement des opérations de développement et ;
- Se recentre d'autre part sur les fonctions des autorités portuaires modernes et en particulier :
  - ✓ La gestion du domaine portuaire, le pilotage d'une réflexion stratégique sur le développement, la promotion de nouvelles technologies en matière d'exploitation, la promotion du transport multimodal et des fonctions de logistiques associées ;
  - ✓ Le contrôle de l'application des réglementations générales et particulières notamment celles relatives à l'exploitation, à la sécurité et à l'environnement ;
  - ✓ Le suivi de l'activité des entreprises opérant sur le domaine portuaire et du respect par ces dernières des règles de base touchant aux pratiques

commerciales et à la concurrence ainsi qu'à toutes les prescriptions et obligations des cahiers des charges ;

- ✓ Une contribution au développement, à l'animation et à la promotion des places portuaires ;
- ✓ La collecte et la diffusion d'informations spécialisées et de statistiques opérationnelles sur l'activité portuaire ;
- ✓ Une contribution à l'identification et à la résolution des problèmes liés aux procédures du commerce extérieur, rôle de facilitation au plan local etc.

C'est à ce titre que sont intervenus les textes réglementaires n° 199-200/201/202 promulgués le 18 Août 1999 portant respectivement **statut- type et création de trois autorités portuaires régionales Est- Centre et Ouest** et dont la mise en place constitue aujourd'hui une des premières priorités assignée à ce secteur.

L'autorité portuaire pour la région Est regroupera les ports de Skikda, Annaba et Djendjen avec son siège à Skikda. L'autorité régionale Centre avec comme siège à Alger, regroupera les ports d'Alger, Dellys, Béjaia et Tenès. L'autorité Ouest avec son siège à Arzew regroupera les ports d'Arzew, Oran, Mostaganem et Ghazaouet.

Il a été ainsi retenu au plan institutionnel de passer d'une gestion centralisée à une gestion spécialisée plus autonome où sont dissociés le rôle de l'autorité portuaire agissant au nom de l'Etat et celui des exploitants des services commerciaux.

Par ailleurs, l'approche régionale retenue (Est, Ouest et Centre) consacre le principe d'une décentralisation effective quant à la gestion et l'exploitation de ce complexe et répond au souci de rapprocher autant que possible le centre de décision de la base.

Cette formule présente aussi l'avantage de permettre une meilleure impulsion de la compétitivité par région à travers la recherche de trafics et par un plus grand intéressement des opérateurs et usagers à une participation aux investissements.

## **2.2. Statut et missions fondamentales de ces autorités portuaires**

Suivant les dispositions de la loi 98-05, les nouvelles autorités portuaires assurent toutes les missions de service public liées à l'entretien, le développement, 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 pilotage et lamanage.

Le régime juridique est quant à lui précisé à travers le texte réglementaire (décret 99/199 du 18 Août 1999) fixant le statut- type de l'autorité portuaire laquelle est définie comme un établissement public à caractère industriel et commercial doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière avec un champ de compétence s'étendant à un ensemble de ports civils (commerce, pêche et plaisance).

Il importe de noter aussi qu'un cahier des clauses générales annexé au statut- type a fixé les sujétions de service public de ces autorités portuaires.

Par ailleurs, tout en confiant aussi à cette dernière des attributions en matière d'animation et de coordination entre les différents intervenants dans l'activité portuaire et de promotion commerciale du ou des ports dont elle a la charge, le texte suscité précise aussi les missions fondamentales énoncées précedemment et dévolue à l'autorité portuaire et qui méritent d'être rappelées même succinctement :

➤ **Entretien et développement**

Sur ce plan, les prérogatives de l'Etat et de l'autorité portuaire sont mieux précisées. Ainsi, l'Etat, compte tenu des responsabilités qui lui incombe en matière d'entretien, de création et de modernisation des infrastructures continuera à en assumer le financement avec toutefois une participation désormais consacrée de l'autorité portuaire à ces financements dans des proportions qui devraient être précisées ultérieurement.

Ces autorités auront à assurer quant à elles l'intégralité du financement de l'entretien et le développement des superstructures des outillages portuaires. Elles sont tenues en outre de jouer un rôle plus actif en matière de planification du développement à travers notamment une participation désormais consacrée à l'élaboration des schémas directeurs de développement portuaire.

➤ **Au plan de la gestion et de l'exploitation**

Cette mission se rapporte à l'utilisation du domaine public portuaire qui lui est affecté et composé d'infrastructures et superstructures et de dépendances grevées de servitude au profit de la circulation maritime et de développement des ports et qu'elle a vocation

à exploiter, entretenir, développer et préserver, conformément aux principes essentiels d'utilisation déterminés par la loi.

Aussi et conformément à son statut, il est admis que l'autorité portuaire puisse exploiter directement certains ouvrages et installations spécifiques et nécessaires à l'exécution de ces missions ou en confier la gestion et l'exploitation à d'autres opérateurs sous diverses régimes.

Sur les investissements réalisés par des tiers sur le domaine portuaire, l'autorité exercera le rôle normalement assuré par toute autorité concédante, avec un droit même de regard sur les tarifs pratiqués.

Elle est tenue par ailleurs d'assurer elle-même les opérations d'avitaillement en eau douce, de pilotage et de lamanage ainsi que la régulation du mouvement de la navigation. Il n'est pas exclu aussi qu'elle puisse exercer elle-même et dans des circonstances particulières et en cas de nécessité, les activités commerciales nécessaires au fonctionnement des ports.

Cette alternative devrait intervenir principalement pour contenir ou atténuer les effets d'un monopole qui se serait crée et que le contrôle administratif ne suffirait pas à ramener à un comportement raisonnable.

➤ **En matière de persévération et de conservation**

Pour assurer cette mission, 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, la circulation terrestre dans le port ainsi que pour gérer son propre domaine et plus largement pour faire respecter les règles générales et particulières liées à l'exploitation, la sécurité et à la protection de l'environnement.

Elle est tenue également de veiller à l'utilisation rationnelle de l'outil portuaire en garantissant un usage conforme à son objet et destination, de s'assurer du respect de l'ensemble des dispositions des cahiers des charges relatives aux autorisations d'exploitation de l'outillage, d'occupation du domaine et d'exercice des activités commerciales.

➤ **Mission de coordination et promotion commerciale de la place portuaire**

Cette mission consiste pour l'autorité portuaire à s'investir dans des actions d'animation, d'information et de coordination des places portuaires, en liaison avec l'ensemble des opérateurs et usagers constituant la communauté portuaire.

Sur ce plan, elle a la responsabilité d'animer la communauté portuaire pour qu'elle prenne conscience des atouts et insuffisances de la place portuaire et entreprenne les actions nécessaires pour sa promotion.

Le défi à relever en termes de services, d'infrastructures, d'équipements appropriés et d'une manière générale de l'amélioration des performances du complexe portuaire, ne concerne pas en réalité l'autorité portuaire seule mais interpelle tous les intervenants à œuvrer dans cet objectif.

C'est à cette condition que le développement des démarches « qualités » tant souhaitée et engagée au niveau de certains ports pourrait être élargie non seulement à l'ensemble des intervenants portuaires mais aussi à l'ensemble des ports à l'effet de les mettre en conformité avec les normes internationales de qualité dans tous les aspects.

**2.3. Démarche privilégiée de mise en place des nouvelles autorités portuaires**

Il convient de signaler que la mise en œuvre du nouveau schéma organisationnel devant se substituer au système en place avec la mise en place effective de ces trois autorités portuaires devrait s'appuyer essentiellement sur les moyens des entreprises actuelles.

Aussi, dans le cadre de la redynamisation du processus de mise en œuvre, la démarche retenue par l'administration se veut une démarche pragmatique privilégiant la concertation et la coordination qui doivent prévaloir à ce niveau et ce dans un souci :

- **D'assurer** la continuité du fonctionnement des ports service public par excellence et compte tenu du caractère stratégique de ce secteur pour l'économie nationale ;
- **D'atténuer** les coûts économiques d'être induits éventuellement par cette opération ;
- **De préserver et valoriser** les expériences acquises.

## **2.4. Stratégie à privilégier pour l'ouverture des activités commerciales**

La stratégie à privilégier pour l'ouverture du secteur de l'exploitation et devant permettre la participation d'autres opérateurs devant intervenir dans un régime d'autorisations, concessions et autres, assorti d'un cahier des charges, devra être adaptée au niveau de chaque port, étant entendu que la compétition qui est un atout ne doit pas intervenir au détriment de l'intérêt général.

Aussi, l'instauration à terme d'un marché concurrentiel à travers l'impulsion de la compétitivité entre les prestataires de ces services devrait impérativement tout en évitant leur atomisation, s'assurer qu'ils soient de taille suffisante pour permettre aux différents intervenants d'être viables financièrement et pouvoir investir en équipements et répondre ainsi aux besoins d'une exploitation efficace.

## Section 03 : La Vision du Secteur Portuaire Algérien

### A. Les enjeux de la politique portuaire en Algérie

#### 1. Eléments théoriques d'une étude de développement portuaire

Les études systématiques d'une étude complète de développement portuaire nécessitent une conception scientifique et technologie particulièrement préparée pour ce but.

##### 1.1. Aspects techniques

Il n'est pas question, dans ce cadre, d'entrer dans des détails techniques d'étude portuaire et de travaux maritimes, mais il semble toutefois utile pour la meilleure compréhension du problème de donner une vue générale de l'influence des problèmes techniques sur l'étude portuaire et le système Opérationnel.

##### 1.1.1. Données de base hydrographiques, hydrologiques, topographiques et géotechniques

Pour la détermination des structures d'ouvrages portuaires ou côtiers la connaissance des valeurs maximales du niveau du plan d'eau ainsi que des amplitudes de la houle et de la marée est d'une grande importance. La force des vents, leur durée, la direction et la longueur d'action sont des éléments qu'il est indispensable de connaître afin de pouvoir déterminer les surélévations du plan d'eau, phénomène qui peut venir se superposer aux effets de la houle et de la marée. En général, ces trois facteurs constituent les éléments essentiels pour le dimensionnement des ouvrages projetés.

Alors que la prévision des différentes valeurs de la marée ne pose presque pas de problèmes, celle du Spectre de la houle qui s'avance vers la côte en fonction des différentes directions du vent est plus difficile à établir. A ce sujet, il faut noter que les valeurs disponibles provenant d'échelles de niveaux d'eau sont généralement insuffisantes au point de vue statistique.

Des observations supplémentaires et des calculs du contenu énergétique du spectre sont indispensables. A proximité des côtes, en conséquence de la diminution des

profondeurs d'eau, les valeurs des ondes de la houle sont transformées, ce qui rend le spectre plus simple.

Ce dont l'ingénieur a besoin pour ses calculs dans le domaine maritime est la hauteur d'ondes caractéristique du spectre. Elle représente la valeur statistique moyenne des 33% plus hautes ondes du spectre et elle se calcule en fonction de l'énergie du spectre.

Enfin, les problèmes de réfraction et de diffraction des crêtes des ondes de la houle sont également à étudier avec attention.

Lorsqu'on établit un projet d'ouvrage de protection portuaire ou côtier, le phénomène du déferlement constitue un des éléments de conception et de dimensionnement essentiels du fait, d'une part, de son effet géomorphologique et, d'autre part, du fait du dégagement presque total, au moment du déferlement, de l'énergie du spectre de la houle.

Un ouvrage maritime doit, dans toute la mesure possible, s'intégrer dans l'équilibre naturel existant et éviter des modifications inattendues et imprévues.

C'est pour cette raison qu'il importe de connaître les courants côtiers et le transport de matière solide lié à ce même courant.

Enfin, la reconnaissance topographique et géotechnique des terrains et des sols est indispensable pour définir le mode de construction, le fonctionnement l'entretien et les possibilités d'aménagement futur des ouvrages portuaires.

Avant d'en terminer avec les aspects purement techniques, il y a encore lieu d'indiquer que le climat et les conditions météorologiques ont une influence directe sur la navigation, sur l'exploitation portuaire et sur la conservation des marchandises.

### **1.1.2. Longueur des postes à quai**

Normalement, la longueur des postes à quai et la profondeur d'eau devant les postes sont déterminées en fonction des caractéristiques des navires qui doivent y accoster. Cette méthode risque d'être très coûteuse, surtout dans le cas où un certain nombre de postes à quai destinés à la même utilisation se trouvent en alignement. Dans ce cas, la longueur théorique d'un poste à quai peut être obtenue en fonction :

- Du facteur mètre/jour ;
- Du taux d'occupation ;
- De la définition de la période de temps à considérer.

Ensuite, la longueur théorique d'un poste à quai doit être adaptée à la longueur réelle qui peut être obtenu en fonction du nombre total des postes à quai, de la longueur significative des navires et de la distance minimale nécessaire entre deux navires à quai.

### **1.1.3. Cotes des accès et bassins**

Les cotes de sol et, par conséquent, les profondeurs de différents bassins portuaires et des chenaux d'accès dans lesquels la circulation des navires doit s'effectuer sans suggestion d'horaires de la marée dépendent en général :

- Du plus bas niveau d'eau dans le système portuaire ;
- Du plus grand tirant d'eau des navires ;
- Du facteur de sécurité au-dessous de la quille des navires.

### **1.1.4. Cotes supérieures des ouvrages**

La cote supérieure d'un poste à quai est fonction :

- Du plus haut niveau d'eau du système portuaire ;
- D'un facteur de sécurité.

Cela n'est valable que dans le cas où il s'agit d'un bassin intérieur qui est protégé contre l'influence de la houle.

La cote supérieure d'un brise-lames est obtenue en fonction :

- Du plus haut niveau d'eau pendant la marée de vides-eaux ;
- D'un facteur de sécurité ;
- De l'amplitude de la lame caractéristique.

### **1.1.5. Largeur des chenaux d'accès**

Les intérêts de la navigation commandent que les navires puissent les traverser en toute sécurité, avec le minimum de ralentissement. La largeur d'un chenal d'accès est

fonction de la section mouillée du plus grand navire et de la section minimale exigée du chenal.

#### 1.1.6. Bassin de mouillage

La surface d'un bassin de mouillage est fonction :

- Des nombres de navires à mouiller ;
- Des conditions de courant éventuel ;
- De la longueur des navires ;
- De la profondeur d'eau ;
- D'un facteur de sécurité.

#### 1.1.7. Zone d'évitage

Le diamètre des zones d'évitage est fonction de la longueur des plus grands navires reçus. Les calculs sont différents lorsque il y a protection ou non du bassin contre les agitations, s'il y a lieu de tenir compte de l'influence de vents et s'il y a ou non-assistance par des remorqueurs.

#### 1.1.8. Chaussées bord a quai

La largeur précise des chaussées bord à quai dépend :

- De la proportion probable de chargement et de déchargement de marchandises par les engins du port, par les engins à terre et par les engins flottants ;
- Des moyens et des méthodes utilisés pour ces opérations et, par suite, du gabarit des engins de manutention à prévoir bord à quai ;
- De l'espace réservé aux abords pour constituer ou pour débiller les lots de cargaison ;
- De la répartition probable des mouvements des marchandises par fer et par route, qui dépend elle-même de l'équipement économique de l'hinterland ;
- Des moyens et des méthodes utilisés pour le chargement et le déchargement des marchandises par les modes de transport terrestre et, par suite, du nombre et du gabarit des files de wagons et des camions à prévoir bord à quai.

### 1.1.9. Aires de stockage

D'une façon générale, quel que soit le lieu de stockage\_ que ce soit des hangars de transit, des hangars de stockage à durée prolongée, des terre-pleins ou des magasins spéciaux, il est possible de déterminer la surface nécessaire de ces aires de stockage en fonction des facteurs suivants:

- Du tonnage journalier chargé ou déchargé ;
- De la durée admissible de stockage ;
- De la durée de neutralisation pour l'exécution de formalités ;
- D'un facteur de manutention ;
- D'un facteur d'irrégularité d'arrivée et de départ de marchandises ;
- De la surcharge admissible.

En cas de conteneurs la surface nécessaire peut être obtenue en fonction des facteurs suivants :

- Le nombre de navires dans la période de temps ;
- Le nombre de conteneurs chargés ou déchargés par navire ;
- Le temps de stockage maximal admissible ;
- La somme totale du nombre de conteneurs multiplié par la surface correspondant à chaque type de conteneur ;
- Le nombre de conteneurs stockés l'un sur l'autre ;
- Le nombre total de conteneurs chargés ou déchargé dans la période de temps ;
- Le facteur de circulation ;
- Le facteur d'irrégularité.

### 1.1.10. Voies de circulation et stationnement

L'efficacité d'un système portuaire dépend également de ses possibilités de circulation et de stationnement des véhicules terrestres.

Il est souhaitable d'établir un modèle de circulation dans lequel soient représentées dans chaque sens les différentes unités de transport par catégorie et dans un intervalle de temps bien déterminé.

Les principes suivants devraient être respectés :

- Il faut éviter au maximum les différentes circulations ;
- Les voies de circulation principales devraient être à sens unique ;
- Une attention particulière devait être donnée au système de signalisation et d'indication des différentes directions ;
- Chaque véhicule qui entre dans le système portuaire doit recevoir des informations et des instructions suffisantes pour lui permettre de remplir sa tâche dans les meilleures conditions.

#### **1.1.11. Equipement et outillage**

L'outillage d'un port et l'équipement de son infrastructure lui permettent d'assurer la jonction entre la voie de transport maritime et les moyens de transport intérieur, terrestre ou fluvial.

L'outillage est également déterminé par les conditions selon lesquelles s'effectue le transport des marchandises, groupage ou diversification des lots, emploi de colis isolés ou de conteneurs, etc.

Le nombre d'outils de manutention peut être obtenu en fonction des facteurs suivants :

- Le volume de marchandises à traiter dans un intervalle de temps ;
- Le temps nécessaire par rotation ;
- La capacité de chargement ;
- L'intervalle de temps ;
- Le facteur de préparation et d'entretien.

Le nombre de remorqueurs, par exemple, peut être obtenu en fonction de la fréquence des services demandés, des caractéristiques des navires et des conditions maritimes de manœuvre.

#### **1.2. Aspects opérationnels**

Afin de pouvoir définir le compromis optimal entre les différents intérêts des utilisateurs portuaires, non seulement il est nécessaire d'opposer plusieurs solutions objectivement établies, mais il est indispensable de déterminer avec précision pour toute circonstance de service les probabilités et les durées de temps d'attente qui en résultent pour chaque navire et cela en relation directe avec le nombre de postes à quai.

Chaque décision finale dans la planification portuaire et toute définition de la capacité d'un port dépendent des calculs d'optimisation du système portuaire. Ces calculs exigent des connaissances exactes du trafic, dans le but de pouvoir déterminer son intensité et toutes données opérationnelles et fonctionnelles pour la détermination des capacités de chargement et de déchargement, le nombre de postes à quai, le nombre et la capacité des outillages, l'intensité du transport terrestre et toutes autres données de base concernant l'infrastructure, les facilités de support et d'organisation.

Ces données sont fonction des différents types de navires et de leurs caractéristiques techniques du nombre et de la fréquence de mouvements de navires, de la durée globale des escales dans le port et de la durée nette de chargement et de déchargement.

Tous ces éléments de trafic et de fonctionnement permettent enfin de calculer mathématiquement le nombre nécessaire de postes à quai en fonction des temps d'attente, de l'intensité de trafic et de la capacité des services à quai.

En détail il est possible d'obtenir par ces calculs mathématiques :

- Le nombre de navires qui se trouvent à un moment donné dans le système portuaire ;
- Le nombre moyen de navires en attente ;
- La probabilité d'attente ;
- La durée moyenne d'attente ;
- La détermination du nombre de postes à quai, qui dépend d'un certain nombre de facteurs, comme :
  - ✓ Des données du navire ;
  - ✓ Les méthodes de manutention ;
  - ✓ Le rendement de chargement ou déchargement par cale et par heure ;
  - ✓ Les heures de travail par jour ;
  - ✓ Le nombre de cales par navire ;
  - ✓ La distribution des cargaisons dans les cales ;
  - ✓ Les temps d'attente admissibles ;
  - ✓ La probabilité admissible pour attente ;
  - ✓ Le taux d'occupation.

### 1.3. Aspects économiques

Les analyses économiques sont utilisées dans l'évaluation d'un projet dans le but de mettre en évidence les avantages économiques d'un projet, de procurer les critères économiques nécessaires pour le choix entre différents projets et d'établir des priorités relatives entre différents projets qui sont faisables.

Les critères d'évaluation d'un projet sont nombreux et le jugement sur un projet dépendra du critère ou des critères retenus. Retenir un critère plutôt qu'un autre, c'est admettre ou faire l'hypothèse qu'il est meilleur.

L'évaluation des projets, qui doit être un processus logique et objectif, ne peut donc l'être d'une manière absolue.

Les calculs de rentabilité qui sont le plus employés dans l'application de critères économiques exigent l'adoption de nombreuses hypothèses de travail. L'utilisation effective de la capacité de production créée par le projet, les coûts réels de l'investissement, les diverses catégories de dépenses d'exploitation et les revenus ne sont au moment de la préparation du projet que des prévisions.

Il est recommandé d'adopter les hypothèses les plus prudentes possibles, de manière à laisser une marge de correction si l'avenir s'avère être moins favorable aux conditions d'exécution du projet que ne le laisse prévoir l'évolution actuelle de l'économie. Une autre attitude consiste à adopter divers jeux d'hypothèses économiques :

- Un ensemble d'hypothèses très prudentes ;
- Des hypothèses raisonnablement optimistes.

Une analyse économique est normalement accompagnée par une étude coût/revenus. L'évaluation des revenus et des coûts devrait mettre en évidence les montants et valeur économiques des productions créées par le projet. Lorsqu'il y a lieu dans ce cas de comparer des revenus et des coûts de différentes années, il est nécessaire de les actualiser. Le taux d'actualisation correspond, dans des pays avec un marché libre du capital, au taux d'intérêt pour un capital et, dans des pays avec des systèmes économiques différents, au taux d'actualisation fixé par l'Etat.

Il y a lieu de distinguer entre des coûts et revenus directs, indirects, intangibles et non quantifiables.

Les revenus économiques directs, les plus importants d'un projet portuaire sont les suivants :

- Réduction de coûts d'opération de navires par l'utilisation de navires de dimensions plus grandes et plus rentables ainsi que par la réduction du temps d'attente et du temps de séjour dans le port;
- Réduction de coûts similaires dans l'exploitation du transport terrestre ;
- Réduction des coûts de manutention ;
- Réduction des coûts de stockage, du fait d'une diminution du temps de stockage ;
- Réduction des coûts de pertes et d'endommagement de marchandises.

Les coûts et les revenus indirects sont ceux qui ne résultent pas directement de la réalisation du projet.

Les revenus intangibles, par exemple, sont des revenus pour lesquels le marché ne donne pas de prix, alors que les revenus non quantifiables sont des revenus pour lesquels il n'est pas possible d'établir une valeur en termes monétaires.

Le choix de critères économiques de faisabilité d'un projet dépend d'un nombre de facteurs qui diffèrent considérablement d'un projet à l'autre :

- La durée de vie économique du projet ;
- La répartition des revenus et des coûts dans le temps ;
- Le temps nécessaire jusqu'à ce que le projet procure les premiers revenus.
- Le coût du capital d'investissement ou le facteur d'actualisation.

Les critères de faisabilité le plus souvent utilisés sont les suivants :

- La valeur actuelle nette d'un projet ;
- La relation coûts/revenus ;
- Le taux de rendement interne ;
- La perte nette actuelle dans l'année ;
- La relation coûts/revenus de la première année.

#### 1.4. Aspects financiers

La rentabilité financière d'un projet peut être définie comme le bénéfice comptable qui résultera de son exécution. Elle devrait normalement mettre en évidence qu'il est possible de financer l'investissement et que les revenus pendant la durée de vie du projet dépassent les dépenses, tout en laissant un bénéfice suffisant pour rendre le projet financièrement fiable.

Un des éléments clefs de l'analyse financière est la politique des tarifs portuaires. Le niveau et la structure du système des tarifs portuaires devraient être faits de façon à encourager au maximum l'utilisation des facilités portuaires.

Les méthodes utilisées pour l'exécution d'analyse financière sont dans beaucoup de points de vue les mêmes que celles qui sont utilisées pour des analyses économiques. Une différence essentielle consiste dans le fait qu'une analyse financière est basée sur des revenus et dépenses effectifs en relation directe avec le projet, ce qui veut dire sur les mouvements de trésorerie (cash-flow).

Les différents points d'une analyse financière peuvent se résumer comme suit :

- L'analyse du statut financier de l'organisme qui est chargé de la gestion du projet, basée sur des comptes d'exploitation des dernières années ;
- L'établissement d'un plan financier du projet, avec spécification des sources de financement et leur condition ;
- L'établissement de comptes d'exploitation prévisionnels pour les années futures après la mise en service du projet ;
- L'évaluation, sur la base de comptes d'exploitation prévisionnels, de la faisabilité financière du projet.

La détermination du taux de rendement financier interne qui donne, en général, un critère très utile de la viabilité micro-économique du projet.

## **B. Les objectifs stratégiques du secteur portuaire en Algérie**

### **1. Les facteurs externes qui influencent la planification portuaire**

L'étude d'un port maritime moderne n'est pas seulement une science mais également un art. C'est de la science parce qu'elle exige des connaissances précises et des expériences particulières des techniques de l'ingénieur de génie civil et maritime, une compréhension particulière de la façon dont fonctionne un port, de toutes les fonctions d'un port et des besoins des différents utilisateurs du port aussi bien qu'une connaissance parfaite des analyses économiques et financières.

C'est de l'art parce qu'elle nécessite un don indubitable pour évaluer toutes les influences externes et abstraites qu'on ne peut pas calculer ou présenter en termes concrets.

Les méthodes futures de manutention et les dimensions probables de navires qui seront construits dans les dix à vingt ans à venir sont des facteurs critiques aussi bien pour des ports individuels que pour des régions plus grandes.

Un autre problème consiste en la situation des ports existants qui ne suivent pas toujours une logique indiscutable du point de vue de l'aménagement ou de l'extension nécessaires. Ces ports sont très souvent mal placés en termes de profondeur, d'envasement, de courant ou de vents.

D'autres facteurs externes à discuter sont les lacunes technologiques et la distribution inégale du trafic dans le temps, des contraintes de ressources, l'accroissement économique de l'hinterland, le système du transport terrestre, l'opportunité de créer des zones industrielles ou de transit, et finalement des facteurs politiques.

#### **1.1. Technologie du transport maritime et méthodes de manutention**

Des changements rapides dans la structure et la technologie du transport maritime entraîneront des conséquences aussi bien sur les sites que sur l'utilisation des futurs ports.

Ces développements affecteront tant les exigences physiques qu'institutionnelles des ports. La tendance générale semble être claire : des navires plus rapides et la

manutention de la marchandise par lots homogènes. Les exigences du transport maritime peuvent être satisfaites par l'utilisation d'équipements plus modernes, l'amélioration des organisations portuaires et l'utilisation plus large de la main-d'œuvre existante. En 1970, 9500 du trafic maritime ont fait l'objet de lots non homogènes, et seulement 1% de lots homogènes. Des experts estiment qu'en 1980 on retrouvera les chiffres suivants :

- lots non homogènes : 55% ;
- lots homogène : 30% ;
- transport par porte-barge : 15%.

On estime que, en 1990, les lots homogènes seront réduits à 20%, les lots homogènes seront de 50% et le transport par porte-barges sera de l'ordre de 30%.

Il y a un autre argument qui risque d'avoir une importance sur le système de transports maritimes à développer dans les prochaines décennies. La plupart des ports dans les pays en développement sont servis par des navires appartenant à des compagnies étrangères. Cela est un avantage pour des compagnies maritimes étrangères, et les bénéfices qui en résultent sont perdus pour les pays concernés. Etant donné que les compagnies maritimes font partie d'un cartel et que ce cartel a des contrôles considérables sur les prix de transport maritime à destination ou en provenance d'un port particulier, chaque port est soumis à compétition avec d'autres ports pour éviter des services de prix spéciaux de la part des compagnies maritimes. Il en résulte la tendance de sur-dimensionner les capacités des facilités portuaires.

Il en résulte également une situation paradoxale qu'un pays travaille pour aménager et améliorer ses facilités portuaires pour le bénéfice immédiat d'un autre pays.

Dans un premier stade, une amélioration de cette mauvaise situation peut être obtenue par une coopération entre les pays de la même région et par une participation active et directe dans l'activité de transport maritime. Une telle coopération et une telle politique de transport maritime peuvent avoir de grandes conséquences sur la politique de planification portuaire.

## 1.2. Le site des ports existants

Beaucoup de ports maritimes dans les pays en développement ont été créés ou aménagés par des puissances coloniales en fonction de certains intérêts stratégiques. Il paraît évident que, de ce fait, leur site ne correspond pas toujours à une logique nécessairement efficace du point de vue du pays dans lequel ce port se trouve. La compétition économique et militaire des puissances coloniales n'a pas tenu compte de critères objectifs de création de ports maritimes. Cette compétition ne tenait pas compte des relations d'un port avec un autre ou des considérations économiques de régions ou de pays dans lesquels ce port se trouve aujourd'hui. Cette situation a laissé un héritage plein de difficultés opérationnelles et logistiques.

Aujourd'hui, quelques ports principaux ne sont pas en mesure d'augmenter leur capacité, d'autres ne sont pas en mesure de recevoir des navires avec un tirant d'eau normal, et d'autres ne sont pas en mesure, sans investissements importants, de s'adapter aux besoins économiques modernes.

On constate également, dans certains cas, une inertie remarquable en ce qui concerne la modernisation de facilités portuaires existantes. Cette inertie a des raisons multiples, et il serait trop long d'en analyser les raisons.

Il est clair, cependant, que la technologie moderne réclame des ports plus efficaces mais en nombre moins important.

## 1.3. Lacune technologique et distribution irrégulière du trafic maritime dans le temps

Malgré la grande attention qui a été apportée aux problèmes des pays en développement ces dernières années, il y a des arguments qui permettent de défendre le point de vue que la différence technologique entre pays industrialisés et pays en développement devient de plus en plus importante.

Il en résulte inévitablement que des changements technologiques dans d'autres continents influencent dans un large mesure la politique de planification portuaire des régions moins favorisées. Cela veut dire que, dans certains cas, des pays moins favorisés auront à payer pour le défaut de sens commun de certains pays plus favorisés.

Sur un autre plan, les pays en développement ne sont pas en mesure de se payer le luxe d'erreurs technologiques qui sont très coûteuses. Il est nécessaire, pour cette raison, de réclamer une plus grande conscience de la part de ceux qui influencent de l'extérieur certaines décisions des pays en développement.

L'introduction de technologies nouvelles (quand ? où ? quoi ?) devient, par conséquent, une question critique. La stratégie de la planification portuaire doit tenir compte de ce fait, de même qu'elle doit être suffisamment souple pour toute adaptation indispensable.

Ce qui est extrêmement difficile à évaluer, et pour cette raison la plupart du temps ignoré, ce sont les avantages ou inconvénients sur le plan social des technologies nouvelles. On a rarement essayé d'évaluer les implications économiques d'une technologie particulière.

Nous pensons que les pays en développement ne sont certainement pas le lieu pour des expériences coûteuses.

Un autre problème provient du fait que le trafic est parfois mal réparti dans le temps, surtout lorsqu'il s'agit dans certains pays du trafic à l'exportation. Il en résulte qu'une utilisation normale des facilités portuaires ou un taux élevé d'occupation des postes à quai sont associés à des durées d'attente anormalement longues, alors que des capacités adéquates qui évitent des attentes correspondraient à des degrés d'utilisation économiquement non acceptables.

Les répercussions de l'introduction de certaines techniques particulières sur le plan social devraient être également considérées. Et on peut avoir des doutes sur leur sens économique ou social lorsqu'on substitue du capital qui manque à du travail qui existe en abondance. Ce qui est nécessaire, dans ce cas, c'est un équipement qui soit en mesure d'augmenter les cadences mais qui ne réduise pas le nombre d'emplois.

#### **1.4. Manque de ressources**

La question de savoir quand et comment un projet doit être mis en service dépend dans une très large mesure de la disponibilité de moyens financiers. Très souvent, le financement d'un projet dépend de sa rentabilité économique et financière. Une telle

politique paraît à première vue compréhensible mais son application rigoureuse entraînerait de lourdes conséquences pour l'économie d'un pays.

Ce qui est à retenir dans ce contexte, c'est le fait que les contraintes financières sont en mesure d'influencer le cadre technique d'un projet.

Un handicap supplémentaire consiste, dans certains pays, dans le manque de personnel qualifié aussi bien sur le plan technique que sur le plan administratif.

Nous savons que cette situation peut être aussi critique que le manque de moyens financiers. La formation de personnel et la cession de savoir-faire lors de la réalisation d'un projet sont des facteurs non négligeables lors de la décision d'un projet.

Surtout dans les pays en développement, il y a le problème du sous-emploi. Il est indispensable que la stratégie d'une politique portuaire tienne compte du problème de la création d'emplois à long terme.

D'un autre côté, il y a l'obligation que les facilités portuaires soient développées et organisées de façon à minimiser les coûts de transport et de transbordement. C'est seulement dans ce cas qu'un pays peut maintenir une position compétitive sur le marché mondial et obtenir des importations vitales ou coût le plus bas.

### **1.5. L'hinterland du port**

L'hinterland d'un port joue un rôle important dans la planification portuaire. Les différentes zones ou régions de l'hinterland ne doivent pas nécessairement être les mêmes pour l'importation que pour l'exportation ou pour les différentes marchandises. C'est pour cette raison qu'il est nécessaire d'identifier les différentes zones de l'hinterland, leurs structures économiques et les tendances de développement possibles.

Lors de l'établissement de prévisions économiques à long terme, on devrait essayer de combiner des tendances macro-économiques avec des tendances sectorielles. On devrait en même temps essayer d'éviter les extrapolations des tendances du passé et de baser des projections sur des analyses des conditions futures. Nous savons comme il est difficile de prévoir l'évolution future aussi bien du marché mondial que du développement technologique, social, politique et structurel Le problème principal, lors

de l'établissement de prévisions macro-économiques, est d'être aussi réaliste que possible. Et il vaut mieux être approximativement correct que d'être exactement à côté.

Un port est avant tout un point de passage où les marchandises sont transférées d'un moyen de transport à un autre.

Du côté terre, les marchandises sont dirigées vers le port par route ou par rail pour être embarquées à bord d'un navire, tandis que les marchandises déchargées des navires sont à leur tour expédiées vers l'intérieur. Pour que le port fonctionne efficacement, il faut prendre en considération l'un et l'autre de ces aspects. L'efficacité du système de transport terrestre est malheureusement en dehors de l'influence des autorités portuaires. Ce qui est nécessaire pour le port, c'est d'offrir aux différents modes de transport terrestre des

Facilités à l'intérieur du port pour charger ou pour décharger les marchandises dans les meilleures conditions et dans les meilleurs délais. Le port doit également suivre toute évolution et tout changement dans le système des transports terrestres dans le but de pouvoir s'adapter dans les meilleures conditions à toute évolution éventuelle.

### **1.6. Zones industrielles**

Les industries modernes montrent des tendances de plus en plus fréquentes à se déplacer ou à s'installer à proximité de grands ports maritimes.

L'implantation d'industries à proximité des ports augmente d'une part la demande de transports, mais crée d'autre part de nouveaux problèmes pour les autorités portuaires puisqu'il faut mettre à disposition de ces industries des terrains convenables, une infrastructure terrestre, et très souvent des facilités portuaires spéciales.

La possibilité de l'installation d'industries proches du port doit être prévue lors de l'établissement d'un plan directeur de développement portuaire.

### **1.7. Influence politique**

L'influence politique sur la planification portuaire est un facteur dont il faut tenir compte, mais qui est en dehors du pouvoir de décision des responsables portuaires.

Ce sont les instances politiques qui établissent les grandes lignes de la politique d'un pays y compris les directives concernant la politique économique, la politique de transport, etc. Il appartient cependant, dans le cas des ports, aux autorités portuaires de convaincre les instances politiques d'accepter et de soutenir des projets qui leur paraissent, après étude approfondie, les meilleurs.

## **2. Le port et ses relations extérieures**

Un port ne fonctionne jamais seul. Il atteint son efficacité maximale seulement si les différentes activités et les relations extérieures sont suffisamment intégrées et coordonnées.

Sur le plan pratique, la coopération est un moyen très simple et très facile d'améliorer la qualité du travail. Une telle intégration et coordination n'est possible que par un processus de consultation permanente à des niveaux différents. Dans la plupart des ports, il y a un système de consultation journalière entre la direction du port et les différents utilisateurs, par exemple au sujet de l'occupation des postes à quai, mais ces consultations ne concernent que rarement des questions générales. Pour obtenir la meilleure solution possible d'un système portuaire, il faut éviter que les différentes centres de décision agissent isolement.

Un grand nombre de compagnies maritimes, de leur côté, sont organisées dans un nombre restreint de conférences maritimes, ce qui donne à leurs actions un caractère uniforme. Il serait très avantageux pour les ports de confronter les conférences et les compagnies maritimes un peu moins en tant que port individuels, mais également dans le cadre d'une coopération internationale de ports maritimes.

Bien que les problèmes portuaires soient très souvent comparables, on peut constater qu'il y a très peu d'échanges d'idées, de connaissances et d'expériences entre les différents ports.

Un port maritime fait partie intégrante d'un système plus large de transport intégré, ce qui lui donne une opportunité particulièrement intéressante d'établir avec ses partenaires une nouvelle forme de coopération.

Il est nécessaire dans ces conditions de se débarrasser de traditions anciennes surannées, afin de les remplacer par un nouveau style de gestion qui se distinguerait essentiellement par une meilleure distribution de responsabilités.

## **C. Plan de mise en œuvre du schéma organisationnel projeté dans le cadre des réformes du secteur portuaire national**

### **1. Projet de démarche pour l'évolution des entreprises portuaires**

Le système portuaire actuel a induit un certain nombre de contraintes dans l'exécution des missions dévolues aux entreprises portuaires notamment la dualité qui existe entre les objectifs de puissance publique (gestion du domaine, fonction de développement et de sécurité, pilotage) assignés à l'Autorité portuaire et les activités commerciales (aconage, manutention et remorquage).

Les Ports, lieu principal de convergence de la quasi totalité (96%) de nos échanges extérieurs doivent être harmonisé avec les modes de fonctionnement existant dans la plupart des pays.

Leur adaptation aux exigences induites aussi bien par les règles de l'économie de marché que par les effets de la mondialisation d'une part et l'introduction des nouvelles technologies des transports maritimes d'autre part, nécessite impérativement une réorganisation et un redéploiement des activités portuaires qui tendent à séparer les missions de service public et les activités commerciales à l'effet de rendre l'outil portuaire plus performant et plus efficace.

L'importance du secteur portuaire en tant que soutien au fonctionnement de l'activité économique nationale est telle que sa refonte nécessite l'adhésion de tous les pouvoirs publics et l'engagement du partenaire social.

### 1.1. Démarche pour la mise en place des autorités portuaires

La mise en place des trois (03) autorités portuaires constitue la première phase du processus organisationnel projeté et initié par le Ministère des Transports le 26 Mars 2002.<sup>102</sup>

La démarche privilégiée selon la note méthodologique élaborée par le Ministère des Transports étant la :

- Désignation des Directeurs Généraux des trois EPIC régionales (Est - Centre-Ouest) ;
- Concertation et coordination avec les parties administratives et économiques concernées ;
- Définition d'une stratégie nationale portuaire ;
- Définition par l'Etat d'une stratégie d'ouverture (démonopolisation et concurrence) des activités commerciales au sein des plates formes portuaires.

### 1.2. Redéploiement des activités commerciales

Le cadre organisationnel de ces activités et de leur redéploiement, pourrait reposer éventuellement dans une première phase sur l'actuel dispositif, avec le maintien de l'exercice de l'ensemble de ces activités commerciales (manutention, acconage, remorquage) au niveau des entreprises existantes.

Ces dernières seraient appelées à procéder à une transformation de leur statut en vue de son adaptation et le recentrage de leur objet social statutaire sur les dites activités.

Cette configuration pourrait évoluer par ailleurs dans une seconde phase, vers des structures plus adaptées (regroupement d'activités, filialisation etc.) en vue d'une meilleure efficacité et ce en perspective d'une ouverture de ces services à la concurrence selon les conditions retenues par les autorités portuaires après leur mise en place.

L'Etat définira et arrêtera conformément au cadre établi la forme la plus adéquate d'organisation pour les futures entreprises de services portuaires. Il lui appartiendra, s'il le juge opportun, de réserver un traitement spécifique au cas des ports pétroliers que sont : Arzew, Bejaia et Skikda avec, éventuellement au vu du caractère stratégique

---

<sup>102</sup> Document SOGEPORTS portant Projet de démarche pour l'évolution des entreprises portuaires dans le cadre de redéploiement des activités commerciales, Janvier 2003.

des activités commerciales liées au pétrole et au gaz, le maintien d'un statut de puissance public plus prononcé.<sup>103</sup>

La formule la plus adaptée, en la circonstance, pour l'organisation des activités commerciales consisterait à remanier les statuts et objet commercial des EPE actuelles en autant de sociétés commerciales de manutention et d'acconage éligibles sur le plan du principe et, en second lieu à une recherche de partenariat et à des actions de prise de participation selon une évolution progressive.

Concernant l'activité remorquage, l'option la plus réaliste consisterait ainsi, à distinguer trois entités régionales Ouest, Centre et Est qui conforterait le schéma retenu pour les EPIC. Cette activité pourrait faire l'objet d'une filialisation à très court terme. Les EPE pourraient jeter les bases entre elles d'une réflexion pour la mise en œuvre de cette orientation.

### **1.3. Stratégie d'ouverture projetée**

La stratégie à privilégier pour l'ouverture du secteur de l'exploitation à d'autres opérateurs devant intervenir dans un régime d'autorisations, concessions et autres, assorti d'un cahier des charges, devra être adaptée, au niveau de chaque port, étant entendu que la compétition, qui est un atout, ne doit pas intervenir au détriment de l'intérêt général.

L'instauration à terme d'un marché concurrentiel à travers l'impulsion de la compétitivité entre les prestataires de ces services qui devront impérativement permettre aux différents intervenants d'être financièrement viables et pouvoir investir en équipements et répondre ainsi aux besoins d'une exploitation efficace.

Dans ce contexte, il convient de signaler que le Ministère des Transports se propose de procéder incessamment au lancement d'une étude qui devrait à partir d'une analyse du marché des services pour chacun des ports et les conditions d'exploitation y prévalant, proposer des scénarios d'ouverture appropriés et adaptés à chaque port.

Les résultats attendus ainsi que les propositions d'élaboration de cahiers des charges appropriés à chaque fonction portuaire devraient faire l'objet d'une large concertation

---

<sup>103</sup> Op.cit.

en temps opportun avec l'ensemble des opérateurs concernés ainsi que le partenaire social.

En attendant, le groupe « stratégie » mis en place par la Société de Gestion des Participations de l'Etat Ports SOGEPORIS a proposé un projet de démarche pour la reconfiguration des entreprises portuaires qui s'étalera selon trois étapes :

- **Première phase :** Les entreprises portuaires conserveraient leurs activités commerciales actuelles avec une redéfinition de leur statut, par une mise en conformité vis-à-vis des trois autorités portuaires et ce dans un délai à convenir.
- **Deuxième phase :** Réorganisation de chaque EPE (Entreprise Portuaire Economique) selon la formule la plus appropriée opérationnellement, économiquement, socialement et techniquement. Les formes de redéploiement des EPE pourraient consister en :
  - ✓ Filialisation d'activités homogènes, substantielles et respectant le critère de faisabilité et rentabilité ;
  - ✓ Mise en place de partenariats ou de prises de participation pour les projets neufs d'envergure (investissements dans les zones d'extension portuaires, acquisitions d'équipements portuaires en leasing etc.) ;
  - ✓ Regroupement et rationalisation de la nouvelle entreprise de service portuaire autour d'activités commerciales productives (y compris les ports secondaires qui leur sont rattachés) ;
  - ✓ Redéfinition et redéploiement des activités secondaires selon des formules appropriées ;
  - ✓ Externalisation et essaimage d'activités commerciales et de services à caractères épars au profit des salariés volontaires (création de sociétés de salariés avec l'appui de l'EPE concurremment à d'autres options).
- **Troisième phase :** Dans cette étape ultime, le processus des filiales et EPE reconfigurées serait engagé, d'une part, en relation et en fonction de la stratégie et de la politique d'ouverture que devra définir l'Etat pour le secteur portuaire et, d'autre part, par l'apport en capital, en management et en parts de marché internationale.

Dans ce cadre, chaque entreprise portuaire en fonction de son importance devra sur la base de la démarche exposée ci-dessus, élaborer ses propres propositions qui devront obtenir le consentement des organes sociaux de l'entreprise (Conseil d'Administration, Partenaire social, Assemblée générale), tenant compte nécessairement :

- De l'ordonnance n° 98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime ;
- Du décret exécutif n° 99-199 du 18 Août 1999 fixant le statut- type de l'autorité portuaire ;
- Des décrets exécutifs n° 99-200, 99-201 et 99-202 du 18 Août 1999 portant respectivement création des autorités portuaires de l'Est , du Centre et de l'Ouest ;
- Du décret exécutif n° 02-01 du 06 janvier 2002 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports.

Il demeure entendu, que ces propositions peuvent avoir déjà été présentées et qu'il suffira de confirmer, ou de modifier en fonction de l'évolution de l'entreprise. Ces propositions organisationnelles devront être néanmoins accompagnées d'arguments technico- économiques justifiant la création de ces entités.

Au préalable, la SOGEPORIS<sup>104</sup> consolidera les principes généraux de mis en œuvre de la refonte du système portuaire concernant les activités commerciales avec le Ministère des Transports.

Après, la présentation de ce nouveau schéma organisationnel devant être mis en place, il est urgent aujourd'hui d'en accélérer la mise en œuvre et ce dans l'intérêt de l'économie nationale.

En effet le maintien des ports en l'état actuel ne ferait que pérenniser un système fonctionnant sur un mode de régulation inadapté et contraire aux règles de gestion moderne et devant de plus en plus évoluer dans un environnement fortement concurrentiel sous-tendu par une mondialisation incontournable où les mécanismes de protection traditionnels ne peuvent plus opérer.

---

<sup>104</sup> Société de Gestion des Participations de l'Etat Ports.

Ceci pour dire tout simplement que cette opération de réorganisation n'est pas une fin en soi, beaucoup reste à faire et que le chemin qui nous sépare du normatif et encore très long.

En effet, il faut rappeler que la restructuration du système portuaire national en général est un impératif qui s'impose avec acuité et doit répondre aux nouvelles exigences de l'économie de marché et des conditions d'intégration au système économique dominant à l'échelle internationale.

## **2. Etudes d'adaptation et de développement du complexe portuaire**

L'ouverture sur l'économie de marché, plus particulièrement la conclusion d'un accord d'association avec l'Union Européenne en zone euro-méditerranéenne de libre-échange et l'adhésion de l'Algérie à l'Organisation Mondiale du Commerce "OMC" implique une recherche de l'amélioration des performances des Ports Algériens qui devraient fonctionner suivant les normes internationales pour ne pas constituer des goulots d'étranglement du commerce extérieur. C'est ainsi qu'un programme d'adaptation et de développement du secteur portuaire est lancé par les pouvoirs publics. A ce titre, le Ministère des Transports avec l'assistance de la Banque mondiale a lancé en Mai 2004 deux (02) études importantes.

### **2.1. Etude Plan de développement stratégique des ports Algériens**

La première relative au Plan de développement stratégique des Ports Algériens est élaboré par le Bureau d'Etude Global Insight "France" en collaboration avec le Bureau Moffatt & Nichol International "USA" en Octobre 2005, l'objectif premier assigné à ce plan stratégique est de définir les besoins du développement de l'ensemble des Ports Algériens de Commerce et de proposer les différents scénarios de leurs activités à court, moyen et long termes.<sup>105</sup>

L'objectif de cette étude est de préparer un programme de développement stratégique qui définit les besoins d'expansion et de modernisation et de faire des

---

<sup>105</sup> Rapport intérimaire, Etude Plan de développement stratégique des ports Algériens, Global Insight, Juin 2004.

recommandations pour chacun des trois systèmes portuaires régionaux. Les buts des programmes de développement sont :

- Moderniser et améliorer le système portuaire afin de mieux répondre à la demande du commerce international avec l'Algérie.
- Identifier et éliminer les duplications dans la capacité portuaire et focaliser l'investissement pour mieux satisfaire les besoins logistiques des systèmes de transports maritimes et terrestres du pays.
- Optimiser l'investissement dans un plan stratégique national en identifiant les projets et options d'aménagement portuaire qui encourageront la participation du secteur privé à un système de concession.

## **2.2. Etude de mise au point de la stratégie d'ouverture des activités portuaires commerciales à la concurrence**

Cette étude est élaborée en Septembre 2005 par le Bureau d'Etudes H.P.C (Hamburg Port Consulting). Les résultats du rapport final de cette étude comporte les phases préliminaires urgentes de la mise en œuvre, les plans d'actions pour chaque port, et les aspects des ressources humaines et des communications résumés comme suit :<sup>106</sup>

- **Phases préliminaires**
  - ✓ **Mise en place d'une Autorité Maritime et Portuaire**

A la place des trois autorités régionales postulées au départ, il est maintenant proposé de créer une Autorité Maritime et Portuaire. Celle-ci sera un simple organisme national de réglementation, qui aura des attributions générales et aura la responsabilité globale de toutes les affaires de navigation et des ports, incluant le contrôle de l'état du port, les questions de réglementation, la formation, etc. il y aura une autorité portuaire distincte dans chaque port, qui sera créée en dehors des capitaineries existantes, et qui sera responsable des services de pilotage, du remorquage, et de la sécurité.

---

<sup>106</sup> Rapport final, Etude de mise au point de la stratégie d'ouverture des activités portuaires commerciales à la concurrence, HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Septembre 2005.

Cette action est considérée étant la seule action préliminaire la plus importante à mettre en œuvre avant que toute exploitation du secteur privé ne puisse commencer, et elle devrait bénéficier d'une priorité absolue.

✓ **Autres questions liées à la réglementation**

D'autres questions importantes en rapport avec la structure du secteur portuaire qui devraient être clarifiées, sont les suivantes :

- Société de gestion et d'exploitation des Terminaux Hydrocarbures (STH) ;
- Société de gestion des participations de l'Etat : Contrat d'Objectifs.

Les décisions concernant la future mise en œuvre des deux mesures mentionnées ci-dessus et de leur structure précise devront être prises en priorité, avant le commencement de toute activité du secteur privé.

✓ **Le système juridique**

Le système juridique en vigueur en Algérie est satisfaisant dans l'ensemble et, en principe, a des chances de répondre aux attentes des investisseurs internationaux. D'autres aspects liés à l'attribution des concessions, incluant les besoins juridiques des soumissionnaires et des décisions de critères, pourront être adoptés dans le cadre du système juridique en vigueur.

✓ **Facteurs commerciaux**

En général, comme avec le système juridique, les facteurs commerciaux ne constitueront pas des barrières sérieuses à l'introduction des opérations exécutées par le secteur privé. De plus, la disponibilité des crédits et des finances est également satisfaisante.

• **Plans d'actions**

Les plans d'actions proposés couvrent les développements divers suivants :

- ✓ Introduction de procédures de comptabilité analytique ;
- ✓ Mise en œuvre des organisations régionales de remorquage ;
- ✓ Concession aux exploitants privés pour ce qui concerne le remorquage ;

- ✓ Concession des opérations de manutention des conteneurs, incluant l'optimisation des installations existantes et le développement de nouveaux terminaux ;
- ✓ Concession des opérations des marchandises diverses, des lots de colis et du vrac sec, avec ou sans attribution de poste d'accostage ou de terminal, et désignation des entreprises d'acconage privées ;
- ✓ Promotion et mise en œuvre d'autres projets de développement.

- **Ressources humaines**

Dans ce volet il convient de faire la distinction entre :

- ✓ **Les mesures de formation immédiates** afin d'améliorer les connaissances et les compétences du personnel, la formation à tous les niveaux de la hiérarchie est d'une nécessité urgente pour favoriser la transformation des ports algériens en une entreprise moderne, efficace, axée sur les affaires et générant des bénéfices.
- ✓ **Les mesures complémentaires** concernant la politique de recrutement et de la formation, par des mesures de préparation du personnel pour l'ouverture des activités portuaires commerciales à la concurrence incluront des aspects de l'emploi, de l'organisation de travail, de la formation, de la motivation et de la rémunération des employés. L'élaboration d'une structure adéquate est recommandée pour les partenariats publics-privés, accompagnant l'ouverture du secteur portuaire à l'économie privée.

- **Procédures d'informations et de communications**

Les questions du flux d'informations et de communications auront une plus grande importance dans le contexte des opérations commerciales au sein de l'organisation et demanderont l'introduction de la technologie de communication électronique des données EDI afin d'harmoniser les mesures d'exploitation et autres mesures de rendement entre les ports, de sorte que les données statistiques cohérentes seront directement disponibles et facilement comparables.

## Conclusion

Le développement économique d'un pays peut être considérablement facilité par la création et le développement de zones portuaires, commerciales et industrielles de caractéristiques suffisamment large pour permettre de remplir dans les meilleurs conditions les différentes fonctions portuaires.

IL y a essentiellement trois facteurs qui influencent une politique de développement portuaire :

- les exigences de tirant d'eau de la nouvelle génération de navire ;
- la nécessité de rationaliser le transport et la manutention de marchandises, dans le but de pouvoir satisfaire les exigences de l'évolution économique ;
- une coopération plus étroite entre les ports, les compagnies maritimes et, en général, tous les utilisateurs portuaires.

L'évolution du travail portuaire qui vient d'avoir lieu dans les pays développés est un présage des changements qui devront se faire dans les ports des pays en développement. Les gains des syndiqués dans les négociations collectives récentes ont créé un nouveau docker professionnel plus instruit et mieux qualifié, qui a échangé certains privilèges plus ou moins acceptables du passé contre la permanence et le salaire garanti. Son travail a évolué au point où bon nombre d'entre eux se sont effacés devant la mécanisation, comme partout, il a fallu s'adapter pour survivre.

Les changements techniques récents tendent à diminuer la main-d'œuvre utilisée dans les ports. Le grossissement des navires visait à augmenter le rendement de l'équipage et du navire mais, pour ce faire, on a dû changer aussi la manutention de la marchandise. La plupart des nouveaux systèmes de transport augmentent le vrac et l'on peut presque envisager la disparition des marchandises générales comme telles dans les ports. L'avènement de porte-conteneurs, de porte-allèges et même de traversiers transforme les marchandises générales en vrac et diminue fortement le nombre des dockers dans les ports qui sont touchés. Les ports qui ont évité ces transformations ont souvent vu leur trafic prendre le chemin d'autres ports.

# Chapitre IV

## Réforme Portuaire en Algérie

### Section 01 : Pôle EST

- A. Entreprise Portuaire de Bejaïa
- B. Entreprise Portuaire de DjenDjen
- C. Entreprise Portuaire de Skikda
- D. Entreprise Portuaire de Annaba

### Section 02 : Pôle CENTRE

- A. Entreprise Portuaire de Ténès
- B. Entreprise Portuaire d'Alger

### Section 03 : Pôle OUEST

- A. Entreprise Portuaire de Ghazaouet
- B. Entreprise Portuaire d'Oran
- C. Entreprise Portuaire d'Arzew
- D. Entreprise Portuaire de Mostaganem

## Introduction

La vision du nouveau paysage portuaire Algérien proposée pour les vingt prochaines années, est basée sur une stratégie de développement portuaire ambitieuse et étroitement coordonnée avec les politiques de l'aménagement du territoire et environnementales. Ceci est particulièrement consacré par l'introduction de la notion de pôles portuaires qui cadre parfaitement avec le choix de régionalisation opté par l'Algérie. En effet, chaque région devra tirer parti du rôle moteur de l'activité portuaire et du rôle structurant des grands chantiers lorsque de nouvelles infrastructures portuaires sont créées. Cette stratégie est conçue pour assurer un développement harmonieux des relations ville-port et respecter l'environnement des régions où l'activité portuaire est intense.

Aujourd'hui, plusieurs facteurs clés promettent une forte croissance de la demande portuaire :

- Les politiques nationales et sectorielles qui sont en cours de mise en œuvre, destinées à contribuer au développement économique et social du pays ;
- le développement du concept de Hub (conteneurs, vrac) et une plus grande ouverture de l'économie Algérienne à l'international pourraient offrir de nombreuses opportunités nationales ou externes, nécessitant des investissements lourds et la réservation d'espaces pour le développement portuaire.

Le concept de pôle portuaire permet de décider d'une implantation régionale stratégique des ports majeurs ayant un rôle structurant en terme d'aménagement du territoire et dans la mise en œuvre des stratégies sectorielles. Les rôles des autres ports du même pôle sont organisés en conséquence, soit dans une optique de complémentarité ou de spécialisation.

Le pôle permet de lier le développement portuaire à une région et à son environnement, et donc d'appréhender, dans un premier temps, les flux et la demande indépendamment des capacités portuaires existantes de chaque port.

## Section 01 : Pôle EST

### A. Entreprise Portuaire de Bejaïa

#### 1. Présentation

Le port est situé dans la baie de la ville de Bejaïa, le domaine public artificiel maritime et portuaire est délimité suite à l'arrêté n° 93/1015/DRAG, de Monsieur le Wali de Bejaïa. Il s'étale sur une superficie totale de 79 hectares. Sa surface d'entreposage s'étale sur 410.000 m<sup>2</sup> dont 17.500 m<sup>2</sup> couverts. Il dispose de **3 575 ml** de quai, répartis entre 16 postes à quai pour navires de marchandises générales, **03** postes à quai pour navires pétroliers et **01** poste gazier.

Son positionnement au cœur de la méditerranée occidentale et au centre de la côte algérienne présente une originalité économique et une place de choix sur les routes maritimes. Le port de Bejaia jouit d'une situation géographique privilégiée. Bien protégé naturellement, sa rade est l'une des plus sûres.

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

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

## 2. Activités principales

### 2.1. Trafic marchandises <sup>107</sup>

Le volume total des marchandises débarquées et embarquées au Port de Bejaia a atteint à la fin de l'exercice 2016 un tonnage de **19 516 824 tonnes** contre une réalisation de **20 158 443 tonnes** en 2015, soit une diminution de **641 619 tonnes**, représentant une baisse de **3,18%** :

- Le trafic marchandises au débarquement affiche en 2016 un tonnage de **11627009 tonnes** contre **12 286 764 tonnes** en 2015, soit une baisse de **5,37%**.
- Les marchandises embarquées ont atteint en 2016 un volume de **7 889 815 tonnes** contre **7 871 679 tonnes** en 2015, soit une hausse de **0,23%**.
- Les principales familles de produits qui sont en hausse sont : le lait (**+37,54%**), les Oléagineux (**+11,55%**) et les marchandises diverses (**+10,94%**).
- Les principales familles de produits qui ont enregistré des baisses sont : les animaux vivants (**-41,27%**), Minerais et produits métallurgiques (**-10,41%**), les minéraux & matériaux de construction (**-29,86%**), les engrais naturels (**-21,02%**) et les transactions spéciales (**-100%**).

#### ➤ Trafic marchandises par mode de conditionnement

Tableau n° 15 : Trafic marchandises par mode de conditionnement <sup>108</sup>

Rubriques	Débarqués (U : Tonne)			Embarqués (U : Tonne)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Vrac liquides	1 531 614	1 589 810	<b>-3,66</b>	7 100 848	7 181 893	<b>-1,13</b>
Vrac solides	5 964 348	6 189 093	<b>-3,63</b>	110 300	111 254	<b>-0,86</b>
Marchandises diverses	4 131 047	4 507 861	<b>-8,35</b>	678 667	578 532	<b>17,31</b>
<b>Total</b>	<b>11 627 009</b>	<b>12 286 764</b>	<b>-5,36</b>	<b>7 889 815</b>	<b>7 871 679</b>	<b>0,23</b>

Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016

- Les importations des vracs liquides sont de **1 531 614 tonnes**. Elles sont en baisse de **3,66%** par rapport à 2015 due principalement à la régression des importations des hydrocarbures raffinés (-6,11%). Quant aux exportations, il a

<sup>107</sup> voir annexe n° 04: Résultats par produits

<sup>108</sup> voir annexe n° 05: trafic marchandises selon mode de conditionnement.

été exporté **7 100 848 tonnes** soit une baisse de **1,13%** par rapport à 2015 du principalement à la régression des exportations du pétrole brut.

- Les vracs solides à l'import, avec un volume de **5 964 348 tonnes**, affichent une baisse de **3,63%** par rapport à 2015 engendrée en grande partie par la chute des importations de céréales de 6,5%.
- Le volume des marchandises diverses manipulées tant à l'import qu'à l'export est passé de 5 086 393 tonnes en 2015 à **4 809 714 tonnes** en 2016, soit une baisse de **5,44%**.

➤ **Trafic conteneurs**

Tableau n° 16 : Trafic conteneurs <sup>109</sup>

Nombre	2016	2015	Var %
EVP Vides	120 477	113 488	6,16
EVP Pleins	146 861	135 278	8,56
<b>Total</b>	<b>267 338</b>	<b>248 766</b>	<b>7,47</b>
<b>Tonnage conteneurisé (net) en tonne</b>	<b>1 861 387</b>	<b>1 754 320</b>	<b>6,10</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

En 2016, le trafic conteneurs a augmenter de **7,47%** soit **18 572 EVP de plus** par rapport à l'exercice 2015. **Une hausse de 6,10 %** a été enregistrée au niveau du tonnage net des marchandises conteneurisées.

➤ **Trafic passagers**

Tableau n° 17 : Trafic passagers

Rubriques	Débarqués (U : Nombre)			Embarqués (U : Nombre)			Total (U : Nombre)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Passagers	5 840	6 207	-5,91	6 608	7 463	-11,46	12 448	13 670	-8,94

*Source : Annuaire statistiques -Algerie- 2016*

Le nombre de passagers a baissé de 8,94% du aux travaux de la nouvelle gare maritime ainsi que ceux relatifs au réalignement des quais d'où des aménagements temporaires ont ainsi été déployés pour accueillir les passagers.

<sup>109</sup> voir annexe n° 06 : trafic conteneurs.

## 2.2. Mouvement de la navigation

### ➤ Nombre de navires

En 2016, le port de Bejaïa a traité **1351 navires à l'entrée**, soit **8 navires de moins** que l'exercice 2015 (-0,59%) due principalement à la régression du nombre de cargos, car ferries et céréaliers. Par contre, tous les autres types des navires ont connu des hausses de leur trafic surtout le porte-conteneurs.

**Tableau n° 18 : Nombre de navires**

Nb de navires	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)	Var %
Entrées	1 351	1 359	-0,59
Sorties	1 350	1 361	-0,81
<b>Total</b>	<b>2 701</b>	<b>2 720</b>	<b>-0,70</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

### ➤ Types des navires à l'entrée

**Tableau n° 19 : Types des navires à l'entrée**

Type des navires à l'entrée	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)
Car ferries	12	15
Cargos	530	615
Céréaliers	114	120
RO / RO	86	64
Minéraliers	0	0
Porte-conteneurs	248	218
Butaniers	35	32
Méthaniers	0	0
Pétroliers ( <i>bitumiers</i> )	101	96
Autres	225	199
<b>Total</b>	<b>1351</b>	<b>1359</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

## ➤ Taille des navires

Tableau n° 20 : Taille des navires

TJB	2016 (U : Tonneau)	2015 (U : Tonneau)	Var %
Entrées	17 070 806	16 791 746	1,66
Sorties	17 038 921	16 747 058	1,74
<b>Total</b>	<b>34 109 727</b>	<b>33 532 804</b>	<b>1,72</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

## 2.3. Qualité de service

## ➤ Attente moyenne en rade

La moyenne d'attente en rade est passée de 5,42 jours en 2015 à **4,33 jour en 2016**, soit - **1,09 jours**. L'on remarquera que l'attente moyenne en rade de la majorité des navires a baissé et pour certains, elle a augmenté.

Tableau n° 21 : Attente moyenne en rade

Rubriques	2016 (U : Jour)	2015 (U : Jour)
Car ferries	0	0
Cargos	5,91	4,7
Fer et Tubes	3,87	6,89
Céréaliers	8,77	11,78
Bois	2,74	5,32
Cimentiers	3,07	8,34
RO / RO	0,81	2,4
Porte-conteneurs	7,40	0
Hydrocarbures raffinés	0,86	0,42
Butaniers	2,41	1,75
Huiliers	3,66	3,51
<b>Attente moyenne globale en rade (Jrs)</b>	<b>4,33</b>	<b>5,42</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

### ➤ Séjour moyen à quai

Le séjour moyen à quai de l'exercice 2016 présente lui aussi **une amélioration** par rapport au séjour moyen à quai enregistré durant l'année 2015. Il passe de 3,12 jours / navire à **3,08 jours /navire** entre les deux périodes. Une baisse due particulièrement à l'amélioration de la cadence dans le traitement des navires.

**Tableau n° 22 : Séjour moyen à quai**

Rubriques	2016 (U : Jour)	2015 (U : Jour)
Car ferries	0,26	0,48
Cargos	5,13	2,87
Fer et Tubes	2,93	3,02
Céréaliers	6,65	6,58
Bois	2,91	2,52
Cimentiers	3,16	4,16
RO / RO	1,73	1,97
Porte-conteneurs	2,52	0
Hydrocarbures raffinés	1,87	2,07
Butaniers	2,25	2,34
Huiliers	2,02	2,01
<b>Attente moyenne globale en rade (Jrs)</b>	<b>3,08</b>	<b>3,12</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

## 3.Appréciations

### 3.1. Inconvénients

Les principaux inconvénients au niveau du port sont les suivants :

- le manque d'installations de manutention des conteneurs ;
- l'insuffisance d'équipement : parfois, les navires ne peuvent accoster faute de portiques disponibles (à la différence d'Alger, par exemple, il n'existe pas d'exploitants du secteur privé dans le port) ;

- problèmes avec le port de pêche : il travaille à perte, bien que des très bas tarifs soient facturés, mais le port doit payer la maintenance (ceci devrait être une responsabilité nationale, puisque c'est le gouvernement qui encourage la pêche).

### **3.2. Propositions de développement**

Les prévisions du port d'un taux de croissance de 7% par an jusqu'à l'année 2008, avec les installations de manutention actuelles (incluant le nouveau terminal polyvalent), si des investissements supplémentaires dans la structure seront nécessaires. Dans le cadre de la totalité de cet accroissement, les perspectives pour les produits pétroliers sont bonnes, quoique stables, et une augmentation moyenne de 5% par an est prévue. C'est dans le secteur des conteneurs, cependant, où se trouvent les meilleures perspectives d'accroissement.

De plus, les insuffisances au niveau de l'équipement pourraient être un argument en faveur de l'intervention des exploitants du secteur privé dans la manutention, et ce fait devrait être pris en considération. Des perspectives en vue de la formation d'une entreprise régionale de remorquage pourraient également se présenter.

## **B. Entreprise Portuaire de DjenDjen**

### **1. Présentation**

Situé à l'Est de l'Algérie, le port de Djen Djen bénéficie d'une place stratégique à moins de 50 miles de la route maritime reliant le canal de Suez au détroit de Gibraltar. Il est le dernier port commercial construit en Algérie après l'indépendance et considéré comme le plus important ouvrage portuaire en Méditerranée en termes d'espaces et eau profonde. Sa construction décidée au cours de la décennie 70, a débuté en 1984 pour s'achever en 1992, s'inscrit dans le cadre de l'accroissement des capacités portuaires de la région Centre/Est.

Il est à :

- 10 Km du chef lieu de la wilaya de Jijel ;

- 350 Km à l'est d'Alger ;
- 40 Km de la zone industrielle de BELLARA ;
- 900 Km de Hassi Messaoud

Il partage un vaste hinterland avec les ports voisins à savoir le port de Bejaia et Skikda. Sa zone d'influence recouvrant une grande région de l'Est et le Sud-Est qui comprend les Hauts plateaux avec son potentiel industriel et les plates formes pétrolières du Sud. C'est dans cette perspective, que la réalisation de la pénétrante (RN 77) communément appelée l'autoroute du port va favoriser l'extension de l'hinterland du port jusqu'à des régions très éloignées.

Cette position lui confère un rôle privilégié dans le futur terminal de transbordement de conteneurs qui est en cours de réalisation de jouer pleinement son rôle comme hub pour les trafics transcontinentaux.

Le port de Djen Djen se trouve aussi dans une zone excentrée adossée à une réserve foncière de plusieurs centaines d'hectares dédiée aux futures zones logistiques qui vont être érigées comme support de l'activité de transbordement.

## 2. Activités principales

### 2.1. Trafic marchandises <sup>110</sup>

Le volume total des marchandises débarquées et embarquées au Port de DjenDjen a atteint à la fin de l'exercice 2016 un tonnage de **3 893 141 tonnes** contre une réalisation de **4 736 307 tonnes** en 2015, soit une diminution de **843 166 tonnes**, représentant une baisse de **17,80%**:

- Le trafic marchandises au débarquement affiche en 2016 un tonnage de **3880475 tonnes** contre **4 725 732 tonnes** en 2015, soit une baisse de **17,89%**.
- Les marchandises embarquées ont atteint en 2016 un volume de **12 666 tonnes** contre **10 575 tonnes** en 2015, soit une hausse de **19,77%**.

<sup>110</sup> Voir annexe n° 07 : résultats par produits

- Les principales familles de produits qui sont en hausse sont : les produits pétroliers (+1,19%) et les transactions spéciales (+43,04%).
- Les principales familles de produits qui ont enregistré des baisses sont : les minéraux & matériaux de construction (-37,53%), les engrais (-9,87%) les marchandises diverse (-20,85%).

➤ **Trafic marchandises par mode de conditionnement**

**Tableau n° 23 : Trafic marchandises par mode de conditionnement** <sup>111</sup>

Rubriques	Débarqués (U : Tonne)			Embarqués (U : Tonne)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Vrac liquides	169 597	185 605	-8,62	-	-	-
Vrac solides	2 026 027	2 355 617	-13,99	-	-	-
Marchandises diverses	1 684 851	2 184 510	-22,87	12 666	10 575	19,77
<b>Total</b>	<b>3 880 475</b>	<b>4 725 732</b>	<b>-17,89</b>	<b>12 666</b>	<b>10 575</b>	<b>19,77</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

- Les importations des vracs liquides sont de **169 597 tonnes**. Elles sont en baisse de **8,62%** par rapport à 2015 due principalement à la régression des importations des oléagineux (-17,39%).
- Les vracs solides à l'import, avec un volume de **2 026 027 tonnes**, affichent une baisse de **13,99%** par rapport à 2015 engendrée en grande partie par la chute des importations de céréales (-71,40%).
- Le volume des marchandises diverses manipulées tant à l'import qu'à l'export est passé de **2 195 085 tonnes** en 2015 à **1 697 517 tonnes** en 2016, soit une baisse de **22,67%**.

➤ **Trafic conteneurs**

**Tableau n° 24 : Trafic conteneurs** <sup>112</sup>

Nombre	2016	2015	Var %
EVP Vides	6 021	3 925	53,40
EVP Pleins	7 186	4 764	50,84

<sup>111</sup> Voir annexe n° 05 : trafic marchandises selon mode de conditionnement.

<sup>112</sup> voir annexe n° 06 : trafic conteneur.

<b>Total</b>	<b>13 207</b>	<b>8 689</b>	<b>52</b>
<b>Tonnage conteneurisé (net) en tonne</b>	<b>109 184</b>	<b>74 644</b>	<b>46,27</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

En 2016, le trafic conteneurs a augmenté de **52% soit 4 518 EVP de plus** par rapport à l'exercice 2015. **Une hausse de 46,27 %** a été enregistrée au niveau du tonnage net des marchandises conteneurisées.

➤ **Trafic passagers**

**Tableau n° 25 : Trafic passagers**

Rubriques	Débarqués (U : Nombre)			Embarqués (U : Nombre)			Total (U : Nombre)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Passagers	-	-	-	-	-	-	-	-	-

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

## 2.2. Mouvement de la navigation

➤ **Nombre de navires**

En 2016, le port de DjenDjen a traité **652 navires à l'entrée**, soit **124 navires de moins** que l'exercice 2015 (**-15,98%**), due principalement à la régression du nombre de tous les navires à l'exception du porte-conteneurs qui a connu une hausse de 95%.

**Tableau n° 26 : Nombre de navires**

Nb de navires	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)	Var %
Entrées	652	776	-15,98
Sorties	655	774	-15,37
<b>Total</b>	<b>1 307</b>	<b>1 550</b>	<b>-15,68</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

## ➤ Types des navires à l'entrée

Tableau n° 27 : Types des navires à l'entrée

Type des navires à l'entrée	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)
Car ferries	0	0
Cargos	452	506
Céréaliers	36	40
RO / RO	94	169
Minéraliers	0	0
Porte-conteneurs	39	20
Butaniers	0	0
Méthaniers	0	0
Pétroliers ( <i>bitumiers</i> )	0	0
Autres	31	41
<b>Total</b>	<b>652</b>	<b>776</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

## ➤ Taille des navires

Tableau n° 28 : Taille des navires

TJB	2016 (U : Tonneau)	2015 (U : Tonneau)	Var %
Entrées	9 429 874	11 109 273	-15,12
Sorties	9 452 221	11 068 175	-14,60
<b>Total</b>	<b>18 882 095</b>	<b>22 177 448</b>	<b>-14,86</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

### 2.3. Qualité de service

## ➤ Attente moyenne en rade

La **moyenne d'attente** en rade est passée de **4,29** jours en **2015** à **1,55** jour en **2016**, soit -**2,74** jours. L'on remarquera que l'attente moyenne en rade de la majorité des navires a baissé. Cela s'explique par la baisse du **nombre** moyen des navires / jour en rade.

Tableau n° 29 : Attente moyenne en rade

Rubriques	2016 (U : Jour)	2015 (U : Jour)
Car ferries	-	-
Cargos	1,48	3,45
Fer et Tubes	1,04	2,16
Céréaliers	11,22	38,46
Bois	0,64	1,21
Cimentiers	1,60	2,10
RO / RO	0,23	2,95
Porte-conteneurs	0,21	0,43
Autres	0,99	2,17
<b>Attente moyenne globale en rade (Jrs)</b>	<b>1,55</b>	<b>4,29</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

#### ➤ Séjour moyen à quai

Le séjour moyen à quai de l'exercice 2016 présente **une dégradation (+5%)** par rapport au séjour moyen à quai enregistré durant l'année 2015. Il passe de 2,93 jours / navire à **3,07** jours /navire entre les deux périodes. Une hausse due particulièrement à l'augmentation du trafic porte-conteneurs ainsi la cadence dans son traitement.

Tableau n° 30 : Séjour moyen à quai

Rubriques	2016 (U : Jour)	2015 (U : Jour)
Car ferries	-	-
Cargos	2,61	2,70
Fer et Tubes	3,77	4,35
Céréaliers	9,36	7,36
Bois	2,82	2,53
Cimentiers	5,49	4,90
RO / RO	0,56	0,84
Porte-conteneurs	1,54	0,93
Autres	1,50	1,38
<b>Attente moyenne globale en rade (Jrs)</b>	<b>3,07</b>	<b>2,93</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

### 3.Appréciations

#### 3.1. Inconvénients

- le manque d'installations de manutention des conteneurs ;
- l'insuffisance d'équipement : parfois, les navires ne peuvent accoster faute de portiques disponibles ;
- l'information sur la position concernant les conteneurs et la vérification manuelle est un problème majeur ; des meilleurs systèmes d'information sont nécessaires ;
- l'infrastructure est obsolète et ne correspond pas aux exigences de la logistique de transport moderne ;
- les temps de séjour sont trop longs.

#### 3.2. Propositions de développement

Bien que Djen-Djen ait un potentiel plus élevé que d'autres ports dans le pays, il est difficile de faire des propositions de développement des activités à l'intérieur de la gamme de ce projet jusqu'à ce que des décisions soient prises pour ce qui concerne l'implémentation des projets encore en cours de discussions. Cependant, il a été suggéré que des évaluations devraient être entreprises, conjointement avec un examen d'une participation possible du secteur privé dans la manutention.

- **Réalisation d'un terminal à conteneurs :** Le projet de terminal de transbordement étant la construction d'un grand môle central avec un nouveau quai parallèle au quai Ouest et une extension du quai mixte existant (250 ML) ;
- **Réalisation d'un terminal céréalier :**
  - ✓ **Promoteur du projet :** LES GRANDS MOULINS DU SUD (GMS) en joint venture avec le groupe Emirati EL GHORAIR ;
  - ✓ **Consistance du projet au port de Djen-Djen :**
    - Terminal céréalier d'une capacité d'ensilage de 184 000 tonnes ;
    - Extension prévue pour 105 000 tonnes ;
    - Destiné au renforcement des moyens de réserves stratégiques des céréales du pays.
- **Réalisation d'un terminal minéralier**

## C. Entreprise Portuaire de Skikda

### 1. Présentation

C'est un port très actif qui est situé en centre-ville, offrant très peu d'espace d'extension et donnant lieu à des difficultés d'accès par la route.

Il a pour missions :

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

### 2. Activités principales

#### 2.1. Trafic marchandises <sup>113</sup>

Le volume total des marchandises débarquées et embarquées au Port de Skikda a atteint à la fin de l'exercice 2016 un tonnage de **27 093 945 tonnes** contre une réalisation de **28 810 743 tonnes** en 2015, soit une diminution de **1 716 798 tonnes**, représentant une baisse de **5,96%**:

- Le trafic marchandises au débarquement affiche en 2016 un tonnage de **4879717 tonnes** contre **5 595 363 tonnes** en 2015, soit une baisse de **12,79%**.
- Les marchandises embarquées affichent en 2016 un volume de **22 214 228 tonnes** contre **23 215 380 tonnes** en 2015, soit une baisse de **4,31%**.

<sup>113</sup> voir annexe n° 08: résultats par produits.

- Les principales familles de produits qui sont en hausse sont : les denrées alimentaires (+5,26%), les produits chimiques (+83,48%) et les transactions spéciales (+7,57%).
- Les principales familles de produits qui ont enregistré des baisses sont : les produits pétroliers (-5,85%), les minéraux & matériaux de construction (-56,59%) et les minerais et produits métallurgiques (-12,97%).

➤ **Trafic marchandises par mode de conditionnement**

**Tableau n° 31 : Trafic marchandises par mode de conditionnement** <sup>114</sup>

Rubriques	Débarqués (U : Tonne)			Embarqués (U : Tonne)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Vrac liquides	924 842	1 331 538	-30,54	21 999 577	23 016 594	-4,42
Vrac solides	1 610 069	1 434 370	12,25	-	-	-
Marchandises diverses	2 344 806	2 829 455	-17,13	214 651	198 786	7,98
<b>Total</b>	<b>4 879 717</b>	<b>5 595 363</b>	<b>-12,79</b>	<b>22 214 228</b>	<b>23 215 380</b>	<b>-4,31</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

- Les importations des vrac liquides sont de **924 842 tonnes**. Elles sont en baisse de **30,54%** par rapport à 2015 due principalement à la régression des importations des produits pétroliers (-30,54%). Quant aux exportations, il a été exporté **21 999 577 tonnes** de produits pétroliers.
- Les vrac solides à l'import, avec un volume de **1 610 069 tonnes**, affichent une hausse de **12,25%** par rapport à 2015 engendrée en grande partie par la hausse des importations de produits agricoles et denrées alimentaires (5,15%).
- Le volume des marchandises diverses manipulées tant à l'import qu'à l'export est passé de 3 028 241 tonnes en 2015 à **2 559 457 tonnes** en 2016, soit une baisse de **15,48%**.

<sup>114</sup> voir annexe n° 05 : trafic marchandises selon mode de conditionnement.

➤ **Trafic conteneurs****Tableau n° 32 : Trafic conteneurs** <sup>115</sup>

Nombre	2016	2015	Var %
EVP Vides	86 149	81 057	6,28
EVP Pleins	83 465	79 173	5,42
<b>Total</b>	<b>169 614</b>	<b>160 230</b>	<b>5,86</b>
<b>Tonnage conteneurisé (net) en tonne</b>	<b>777 047</b>	<b>726 176</b>	<b>7,01</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

En 2016, le trafic conteneurs a augmenté de **5,86%** soit **9 384 EVP de plus** par rapport à l'exercice 2015. **Une hausse de 7,01 %** a été enregistrée au niveau du tonnage net des marchandises conteneurisées.

➤ **Trafic passagers****Tableau n° 33 : Trafic passagers**

Rubriques	Débarqués (U : Nombre)			Embarqués (U : Nombre)			Total (U : Nombre)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Passagers	9 255	6 251	48,06	7 730	5 588	38,33	16 985	11 839	43,47

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

**2.2. Mouvement de la navigation**➤ **Nombre de navires**

En 2016, le port de Skikda a traité **1 587 navires à l'entrée**, soit **261 navires de moins** que l'exercice 2015 (**-14,12%**), due principalement à la régression du nombre des navires des hydrocarbures (pétroliers et méthaniers) à l'exception des RoRo et Cargos qui ont connu une hausse respectivement de 56,86% et 12,79%.

**Tableau n° 34 : Nombre de navires**

Nb de navires	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)	Var %
Entrées	1 587	1 848	-14,12
Sorties	1 593	1 841	-13,47
<b>Total</b>	<b>3 180</b>	<b>3 689</b>	<b>-13,80</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

<sup>115</sup> voir annexe n° 06 : trafic conteneur.

## ➤ Types des navires à l'entrée

Tableau n° 35 : Types des navires à l'entrée

Type des navires à l'entrée	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)
Car ferries	19	17
Cargos	388	344
Céréaliers	56	57
RO / RO	80	51
Minéraliers	0	0
Porte-conteneurs	215	213
Butaniers	56	51
Méthaniers	93	107
Pétroliers ( <i>bitumiers</i> )	626	819
Autres	54	188
<b>Total</b>	<b>1 587</b>	<b>1 848</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

## ➤ Taille des navires

Tableau n° 36 : Taille des navires

TJB	2016 (U : Tonneau)	2015 (U : Tonneau)	Var %
Entrées	28 389 355	29 759 039	-4,60
Sorties	28 412 960	29 629 509	-4,11
<b>Total</b>	<b>56 802 315</b>	<b>59 388 548</b>	<b>-4,35</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

### 2.3. Qualité de service

## ➤ Attente moyenne en rade

La moyenne d'attente en rade est passée de **1,44** jours en 2015 à **1,14** jour en 2016, soit **-0,3 jours**. L'on remarquera que l'attente moyenne en rade de la majorité des navires a baissé et pour certains, elle s'est stabilisée. Cela s'explique par la baisse du nombre moyen des navires / jour en rade.

Tableau n° 37 : Attente moyenne en rade

Rubriques	2016 (U : Jour)	2015 (U : Jour)
Car ferries	0	0
Cargos	0,51	1,09
Fer et Tubes	1,54	2,74
Céréaliers	11,51	12,94
Bois	0,15	1,51
Cimentiers	1,38	3,41
RO / RO	0,23	0,85
Porte-conteneurs	0,70	0,68
Hydrocarbures raffinés	0,78	0,66
Butaniers	0,33	0,63
Méthaniers	0,27	0,38
<b>Attente moyenne globale en rade (Jrs)</b>	<b>1,14</b>	<b>1,44</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

➤ **Séjour moyen à quai**

Le séjour moyen à quai de l'exercice 2016 présente lui aussi **une amélioration (-10,26%)** par rapport au séjour moyen à quai enregistré durant l'année 2015. Il passe de 2,73 jours / navire à **2,45 jours /navire** entre les deux périodes. Une baisse due particulièrement à l'amélioration de la cadence dans le traitement des navires.

Tableau n° 38 : Séjour moyen à quai

Rubriques	2016 (U : Jour)	2015 (U : Jour)
Car ferries	1,03	1,02
Cargos	2,70	4,35
Fer et Tubes	5,68	5,45
Céréaliers	9,07	9,22
Bois	1,25	4,93
Cimentiers	8,31	8,39
RO / RO	0,77	1,02
Porte-conteneurs	1,96	2,17
Hydrocarbures raffinés	1,30	1,33
Butaniers	1,42	1,57
Méthaniers	0,96	0,97
<b>Attente moyenne globale en rade (Jrs)</b>	<b>2,45</b>	<b>2,73</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

### 3.Appréciations

#### 3.1. Inconvénients

Les inconvénients majeurs dans le port sont actuellement les suivants :

- L'aire portuaire est surchargée par l'ingérence entre le trafic des conteneurs et le trafic routier ; les possibilités pour résoudre ce problème sont limitées, le matériel utilisé, par exemple, les chariots élévateurs, renforcent ce problème.
- L'accès routier est difficile et deviendra probablement encore pire ; il n'y a pas de possibilités de facilité de prendre des routes alternatives ou supplémentaires.
- La profondeur d'eau de certains des postes à quai est une restriction.
- Les douanes ont une attitude rigide et peuvent retarder les formalités, dû aux visites douanières.

#### 3.2. Propositions de développement

L'Entreprise Portuaire Skikda a l'avantage être très bien placé dans les grandes lignes au niveau du pétrole, et de même, des autres trafics. A part l'importance évidente des produits pétroliers - pour lesquels une augmentation régulière devrait être attendue, peut-être stimulé par les SPM - le potentiel majeur du port à l'avenir, est le trafic des conteneurs. Les perspectives d'avenir sont très bonnes et sont déjà secondés par l'attitude très commerciale et dynamique du management.

Mais cette croissance pourrait poser des problèmes : le niveau des activités est déjà en train de faire pression sur les installations, et elle pourrait courir le risque d'une baisse au niveau des services, qui pourrait avoir un effet contre-productif. Les investissements proposés aborderont ce problème - à temps - et des opportunités pourraient se présenter pour l'introduction d'un plus grand nombre d'exploitants du secteur privé pour être impliqués dans la manutention des conteneurs et peut-être également, des autres marchandises.

Et de plus, bien que les revenus du domaine portuaire contribuent pour la plus grande partie aux revenus du port, elle n'est pas sous le contrôle du port pour le moment. Un autre secteur qui pourrait avoir une portée considérable pour le développement commercial est, par conséquent, le secteur du remorquage.

## D. Entreprise Portuaire de Annaba

### 1. Présentation

Le Port de ANNABA, fait partie des dix (10) principaux Ports de Commerce d'ALGERIE.

Son champ d'influence s'étend sur douze wilayas du pays où sont situées des zones industrielles à fort potentiel de développement et des ressources naturelles tels que les mines de fer, de phosphates et les champs pétroliers.

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

Enfin, l'Aéroport International de ANNABA , dénommé Rabah BITAT est situé à seulement 11 km des installations portuaires.

Les missions de l'Entreprise Portuaire de Annaba sont :

- Gestion du domaine public portuaire ;
- Manutention et acconage ;
- Pilotage et remorquage

### 2. Activités principales

#### 2.1. Trafic marchandises <sup>116</sup>

Le volume total des marchandises débarquées et embarquées au Port de Annaba a atteint à la fin de l'exercice 2016 un tonnage de **5 212 597 tonnes** contre une réalisation de **6 357 913 tonnes** en 2015, soit une diminution de **1 145 316 tonnes**, représentant une baisse de **18,01%**:

---

<sup>116</sup> Voir annexe n° 09 : résultats par produits

- Le trafic marchandises au débarquement affiche en 2016 un tonnage de **3675937 tonnes** contre **4 864 132 tonnes** en 2015, soit une baisse de **24,43%**.
- Les marchandises embarquées ont atteint en 2016 un volume de **1 536 660 tonnes** contre **1 493 781 tonnes** en 2015, soit une hausse de **2,87%**.
- Les principales familles de produits qui sont en hausse sont : les denrées alimentaires (**+0,77%**), les minéraux & matériaux de construction (**+7,30%**) et les marchandises diverses (**+2,43%**).
- Les principales familles de produits qui ont enregistré des baisses sont : les combustibles et minéraux solides (**-74,19**) et les produits pétroliers (**-59,13%**), les produits métallurgiques (**-33,66%**) et les engrais et produits chimiques (**-5,02%**).

➤ **Trafic marchandises par mode de conditionnement**

Tableau n° 39 : Trafic marchandises par mode de conditionnement <sup>117</sup>

Rubriques	Débarqués (U : Tonne)			Embarqués (U : Tonne)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Vrac liquides	185 635	910 339	<b>-79,61</b>	283 011	168 086	<b>68,37</b>
Vrac solides	1 662 748	1 624 011	<b>2,39</b>	1 241 729	1 321 701	<b>-6,05</b>
Marchandises diverses	1 827 554	2 329 782	<b>-21,56</b>	11 920	3 994	<b>198,45</b>
<b>Total</b>	<b>3 675 937</b>	<b>4 864 132</b>	<b>-24,43</b>	<b>1 536 660</b>	<b>1 493 781</b>	<b>2,87</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

- Les importations des vracs liquides sont de **185 635 tonnes**. Elles sont en baisse de **79,61%** par rapport à 2015 due principalement à la régression des importations de produits pétroliers (**-83,95%**). Quant aux exportations, il a été exporté **283 011 tonnes** d'Ammoniaque.
- Les vracs solides à l'import, avec un volume de **1 662 748 tonnes**, affichent une hausse de **2,39%** par rapport à 2015 due à la hausse des importations de minéraux/matériaux de construction (**+7,29%**).
- Le volume des marchandises diverses manipulées tant à l'import qu'à l'export est passé de **2 333 776 tonnes** en 2015 à **1 839 474 tonnes** en 2016, soit une baisse de **21,18%**.

<sup>117</sup> Voir annexe n° 05 : trafic marchandises selon mode de conditionnement.

➤ **Trafic conteneurs****Tableau n° 40 : Trafic conteneurs** <sup>118</sup>

Nombre	2016	2015	Var %
EVP Vides	85 272	82 637	3,19
EVP Pleins	87 858	87 736	0,14
<b>Total</b>	<b>173 130</b>	<b>170 373</b>	<b>1,62</b>
<b>Tonnage conteneurisé (net) en tonne</b>	<b>849 376</b>	<b>833 716</b>	<b>1,88</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

En 2016, le trafic conteneurs a augmenté de **1,62%** soit **2 757 EVP de plus** par rapport à l'exercice 2015. **Une hausse de 1,88 %** a été enregistrée au niveau du tonnage net des marchandises conteneurisées.

➤ **Trafic passagers****Tableau n° 41 : Trafic passagers**

Rubriques	Débarqués (U : Nombre)			Embarqués (U : Nombre)			Total (U : Nombre)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Passagers	8 002	8 516	-6,04	8 290	7 726	7,30	16 292	16 242	0,31

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

**2.2. Mouvement de la navigation**➤ **Nombre de navires**

En 2016, le port de Annaba a traité **777 navires à l'entrée**, soit **209 navires de moins** que l'exercice 2015 (**-21,20%**) due principalement à la régression du nombre des navires des hydrocarbures à l'exception des porte-conteneurs qui ont connu une hausse de 1,35%.

**Tableau n° 42 : Nombre de navires**

Nb de navires	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)	Var %
Entrées	777	986	-21,20
Sorties	781	984	-20,63
<b>Total</b>	<b>1 558</b>	<b>1 970</b>	<b>-20,91</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

<sup>118</sup> Voir annexe n° 06 : trafic conteneur.

## ➤ Types des navires à l'entrée

Tableau n° 43 : Types des navires à l'entrée

Type des navires à l'entrée	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)
Car ferries	21	21
Cargos	214	310
Céréaliers	40	39
RO / RO	27	29
Minéraliers	89	84
Porte-conteneurs	300	296
Butaniers	-	-
Méthaniers	-	-
Pétroliers ( <i>bitumiers</i> )	10	129
Autres	76	78
<b>Total</b>	<b>777</b>	<b>986</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

## ➤ Taille des navires

Tableau n° 44 : Taille des navires

TJB	2016 (U : Tonneau)	2015 (U : Tonneau)	Var %
Entrées	7 134 188	8 397 569	-15,04
Sorties	7 229 704	8 342 362	-13,34
<b>Total</b>	<b>14 363 892</b>	<b>16 739 931</b>	<b>-14,19</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

### 2.3. Qualité de service

## ➤ Attente moyenne en rade

La moyenne d'attente en rade est passée de 1,92 jours en 2015 à **1,41 jour en 2016**, soit une amélioration de 26,56%. Cette dernière est en relation avec l'utilisation de tout le potentiel en linéaire de quai disponibles y compris les postes à quai attendant aux concession ainsi par la baisse du nombre moyen des navires / jour en rade.

➤ **Séjour moyen à quai**

Le séjour moyen à quai de l'exercice 2016 présente lui aussi **une amélioration (-11,20%)** par rapport au séjour moyen à quai enregistré durant l'année 2015. Il passe de 3,84 jours / navire à **3,41 jours /navire** entre les deux périodes. Une baisse due particulièrement à l'amélioration de la cadence dans le traitement des navires.

### **3.Appréciations**

#### **3.1. Inconvénients**

Les principaux inconvénients sont :

- le manque de mouvements, en particulier, au niveau des conteneurs ;
- les problèmes causés par l'encombrement par des bateaux de pêche (Cependant, ils ont envisagé de construire deux nouveaux bateaux de pêche, à financer par le Ministère des Travaux Publics.).

#### **3.2. Propositions de développement**

Les options de développement pour Annaba sont difficiles à spécifier. Il a besoin de toute urgence de se procurer davantage d'activités, en particulier, le trafic des conteneurs, mais les marchandises en vrac de ses mouvements, y compris celles de ISPAT, « Ferphos » et le trafic des céréales, sont hors de son contrôle et ne peuvent être influencés par une activité promotionnelle. De plus, il n'a pas de projets de développements dans l'immédiat, et, dans tous les cas, il devrait être difficile de justifier tout investissement supplémentaire dans, disons, des installations de manutention des conteneurs, compte tenu des niveaux d'utilisation actuels.

Une possibilité est de développer le marché dans son arrière-pays et d'améliorer sa position de concurrence vis-à-vis les ports tels que Skikda et Djen-Djen, au moyen d'une campagne de marketing active, afin d'attirer plus de clients et par la suite, des opportunités pourraient se présenter pour développer les services des passagers.

Au niveau interne, la possibilité d'une participation du secteur privé dans la manutention devrait être envisagée.

## Section 02 : Pôle CENTRE

### A. Entreprise Portuaire de Ténès

#### 1. Présentation

Situé dans la wilaya de Chlef, **le port de Ténès** occupe une position géographique stratégique en ce sens qu'il se situe à proximité du cap de Ténès, un des principaux axes de navigation en Méditerranée.

Bien qu'il soit de construction très ancienne (1868-1907), le port de Ténès a été de tout temps considéré comme un port à activités multiples (commerce, pêche, plaisance).

Dans un passé proche, il était connu pour ces exportations de vin et d'agrumes, mais après l'indépendance, il a été dominé par le secteur public, et a bénéficié de la demande créée par ces organisations. Cependant, lorsque les problèmes ont commencé à se manifester dans le pays et que le secteur public a décliné, les activités du port ont considérablement chuté, il n'a pas retrouvé ses anciens niveaux. En même temps que les autres ports, Ténès a été indubitablement touché défavorablement par la fin du secteur public et a souffert des pertes permanentes d'activités.

Ses principales **missions** sont :

- Exploitation de l'outillage des installations portuaires.
- Exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la superstructure portuaire.
- Elaboration avec les autorités concernées de programmes d'entretien, d'aménagement et de création d'infrastructures portuaires.
- Exercice du monopole des opérations de pilotage, lamanage et remorquage.
- Exercice des activités de police et de sécurité dans les limites géographique du domaine public portuaire.
- Réalisation de toute opération commerciale mobilière, immobilière et financière inhérente à ses activités et de nature à favoriser son développement.

## 2. Activités principales

### 2.1. Trafic marchandises <sup>119</sup>

Le volume total des marchandises débarquées et embarquées au Port de Ténès a atteint à la fin de l'exercice 2016 un tonnage de **1 192 166 tonnes** contre une réalisation de **1 375 747 tonnes** en 2015, soit une diminution de **183 581 tonnes**, représentant une baisse de **13,34%**:

- Le trafic marchandises au débarquement affiche en 2016 un tonnage de **1 192166 tonnes** contre **1 375 747 tonnes** en 2015, soit une baisse de **13,34%**.
- Absence totale de marchandises embarquées durant la période 2015-2016.
- Les principales familles de produits qui sont en hausse sont : les minéraux & matériaux de construction (**+2,74%**), les engrais (**+22,45%**) et les marchandises diverses (**+12,51%**).
- Les principales familles de produits qui ont enregistré des baisses sont : les produits agricoles et les denrées alimentaires (**-26,50%**), les produits pétroliers (**-12,30%**) et Minerais et produits métallurgiques (**-14,50%**).

#### ➤ Trafic marchandises par mode de conditionnement

Tableau n° 45 : Trafic marchandises par mode de conditionnement <sup>120</sup>

Rubriques	Débarqués (U : Tonne)			Embarqués (U : Tonne)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Vrac liquides	66 640	75 990	<b>-12,30</b>	-	-	-
Vrac solides	47 617	70 015	<b>-31,99</b>	-	-	-
Marchandises diverses	1 077 908	1 229 742	<b>-12,35</b>	-	-	-
<b>Total</b>	<b>1 192 166</b>	<b>1 375 747</b>	<b>-13,34</b>	-	-	-

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

- Les importations des vracs liquides sont de **66 640 tonnes**. Elles sont en baisse de **12,30%** par rapport à 2015 due principalement à la régression des importations des hydrocarbures (-12,30%).
- Les vracs solides à l'import, avec un volume de **47 617 tonnes**, affichent une baisse de **31,99%** par rapport à 2015 engendrée en grande partie par la chute des importations de blé (-81,49%).

<sup>119</sup> Voir annexe n° 10 : résultats par produits.

<sup>120</sup> voir annexe n° 04 : trafic marchandises selon mode de conditionnement.

- Le volume des marchandises diverses manipulées tant à l'import qu'à l'export est passé de **1 229 742 tonnes** en 2015 à **1 077 908 tonnes** en 2016, soit une baisse de **12,35%**.

➤ **Trafic conteneurs**

Tableau n° 46 : Trafic conteneurs <sup>121</sup>

Nombre	2016	2015	Var %
EVP Vides	-	-	-
EVP Pleins	-	101	-100
<b>Total</b>	-	<b>101</b>	<b>-100</b>
<b>Tonnage conteneurisé (net) en tonne</b>	-	<b>1 371</b>	<b>-100</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

En 2016, Le port de Ténès n'a pas enregistré de trafic conteneurs, soit une régression de 100% par rapport à l'exercice 2015.

➤ **Trafic passagers**

Tableau n° 47 : Trafic passagers

Rubriques	Débarqués (U : Nombre)			Embarqués (U : Nombre)			Total (U : Nombre)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Passagers	-	-	-	-	-	-	-	-	-

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

## 2.2. Mouvement de la navigation

➤ **Nombre de navires**

En 2016, le port de Ténès a traité **285 navires** à l'entrée, soit **44 navires de moins** que l'exercice 2015 (**-13,37%**) due principalement à la régression du nombre des navires.

<sup>121</sup> Voir annexe n° 06 : trafic conteneur.

L'activité commerciale au port de Ténès est en baisse sensible de son trafic commercial d'année en année. Plusieurs facteurs seraient sans doute à l'origine de la situation actuelle. Une situation qui pourrait mettre en péril ce port. L'entreprise portuaire a en contrepartie des engagements vis-à-vis de ses employés et envers l'économie nationale. Autre motif qui aurait milité pour la désertion de cette infrastructure portuaire, celui des importateurs à qui on aurait exigé de faire appel aux camionneurs locaux pour transporter leurs marchandises, alors que ces derniers préfèrent louer les services de grandes sociétés de transport domiciliées hors wilaya et à moindre coût.

**Tableau n° 48 : Nombre de navires**

Nb de navires	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)	Var %
Entrées	285	329	-13,37
Sorties	285	330	-13,64
<b>Total</b>	<b>570</b>	<b>659</b>	<b>-13,51</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

➤ **Types des navires à l'entrée**

**Tableau n° 49 : Types des navires à l'entrée**

Type des navires à l'entrée	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)
Car ferries	-	-
Cargos	244	276
Céréaliers	1	5
RO / RO	25	31
Minéraliers	-	-
Porte-conteneurs	-	-
Butaniers	-	-
Méthaniers	15	17
Pétroliers ( <i>bitumiers</i> )	-	-
Autres	-	-
<b>Total</b>	<b>285</b>	<b>329</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

➤ **Taille des navires**

**Tableau n° 50 : Taille des navires**

<b>TJB</b>	<b>2016 (U : Tonneau)</b>	<b>2015 (U : Tonneau)</b>	<b>Var %</b>
Entrées	1 160 795	1 348 923	-13,95
Sorties	1 164 518	1 347 062	-13,55
<b>Total</b>	<b>2 325 313</b>	<b>2 695 985</b>	<b>-13,75</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

### 2.3. Qualité de service

➤ **Attente moyenne en rade**

La moyenne d'attente en rade est passée de **2,13** jours en 2015 à **2,01 jour en 2016**, soit **-0,12 jours**. Cela s'explique par la baisse du nombre moyen des navires / jour en rade.

➤ **Séjour moyen à quai**

Le séjour moyen des navires à quai passe de 2,81 jours en 2015 à 2,75 jours en 2016. à ce titre, il convient de noter que cette performance a été réalisée grâce à l'adoption du système de travail en trois équipes (3x 8 heures), rendu possible après la ré exploitation d'un troisième poste à quai, la réduction des séjours à quai des navires ainsi que la durée du déchargement à 2 jours et demi, notamment pour les navires de cargaison de 5.000 tonnes.

## 3. Appréciations

### 3.1. Inconvénients

Les principaux inconvénients au niveau du port sont les suivants :

- manque de mouvement des marchandises,
- limitations de la taille des navires et de la profondeur d'eau, par exemple, longueur maximale d'un navire 130 m et tirant d'eau 7,20 m.

### **3.2. Propositions de développement**

Comme l'analyse des revenus en section 9.6.6 l'indique, les importants domaines d'activité du port sont la manutention et les revenus des concessions, etc. Bien que le service de remorquage bénéficie naturellement de toute augmentation des volumes du trafic volumes, c'est sur les anciens secteurs que l'activité promotionnelle devrait se concentrer, c'est-à-dire, le développement des installations spécialisées - peut-être sur la base d'une participation entre les Entreprises Portuaires et les exploitants - qui pourraient rapporter et des bénéfices, et des augmentations des revenus de la manutention et des locations des concessions. L'objectif du port devrait consister à améliorer sa position de compétitive par des spécialisations.

Le service de manutention est trop peu développé pour envisager l'introduction d'un ou de plusieurs exploitants indépendants privés dans ce secteur, bien que cela puisse être une possibilité à un plus long terme.

## **B. Entreprise Portuaire d'Alger**

### **1. Présentation**

Le port d'Alger est situé en centre-ville, et, par conséquent, dispose de très peu d'espace d'extension dans la zone portuaire. Le port est devenu de plus en plus actif, et par conséquent, l'accès par la route est devenu encombré.

Ouvert sur la mer méditerranéenne, le port d'Alger est situé dans la partie Nord Ouest de la baie d'Alger. Le port d'Alger jouit d'une position géographique particulière dans le bassin méditerranéen et aussi à l'échelle nationale faisant de lui le premier port commercial d'Algérie.

De part sa situation géostratégique, le Port d'Alger dessert plusieurs wilaya du pays. Son hinterland privilégié couvre le centre, centre est et centre ouest. D'autres régions du pays, notamment celles du sud, peuvent être considérées comme faisant partie de l'hinterland du port d'Alger, et ce, en considérant les flux des marchandises générés par l'activité des sociétés pétrolières.

## 2. Activités principales

### 2.1. Trafic marchandises <sup>122</sup>

Le volume total des marchandises débarquées et embarquées au Port d'Alger a atteint à la fin de l'exercice 2016 un tonnage de **15 941 683 tonnes** contre une réalisation de **15 874 874 tonnes** en 2015, soit une augmentation de **66 809 tonnes**, représentant une hausse de **0,42%**:

- Le trafic marchandises au débarquement affiche en 2016 un tonnage de **13 554 591 tonnes** contre **13 450 057 tonnes** en 2015, soit une hausse de **0,78%**.
- Les marchandises embarquées ont atteint en 2016 un volume de **2 387 092 tonnes** contre **2 424 817 tonnes** en 2015, soit une baisse de **1,56%**.
- Les principales familles de produits qui sont en hausse sont : les produits agricoles et denrées alimentaires (**+14,60%**), les engrais et produits chimiques (**+14,98%**) et marchandises diverses (**+3,57%**).
- Les principales familles de produits qui ont enregistré des baisses sont : les produits pétroliers (**-5,63%**), les minerais et produits métallurgiques (**-16,96%**) et les minéraux & matériaux de construction (**-33,54%**).

#### ➤ Trafic marchandises par mode de conditionnement

Tableau n° 51 : Trafic marchandises par mode de conditionnement <sup>123</sup>

Rubriques	Débarqués (U : Tonne)			Embarqués (U : Tonne)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Vrac liquides	4 389 675	4 547 032	<b>-3,46</b>	1 182 832	1 346 016	<b>-12,12</b>
Vrac solides	2 359 161	2 029 677	<b>16,23</b>	-	-	-
Marchandises diverses	6 805 754	6 873 348	<b>-0,98</b>	1 204 260	1 078 801	<b>11,63</b>
<b>Total</b>	<b>13 554 591</b>	<b>13 450 057</b>	<b>0,78</b>	<b>2 387 092</b>	<b>2 424 817</b>	<b>-1,56</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

<sup>122</sup> Voir annexe n° 11 : résultats par produits.

<sup>123</sup> Voir annexe n° 05 : trafic marchandises selon mode de conditionnement.

- Les importations des vracs liquides sont de **4 389 675 tonnes**. Elles sont en baisse de **3,46%** par rapport à 2015 due principalement à la régression des importations d'oléagineux (-11,36%) et produit pétroliers (-5,63%). Quant aux exportations, il a été exporté **1 182 832 tonnes** de produits pétroliers.
- Les vracs solides à l'import, avec un volume de **2 359 161 tonnes**, affichent une hausse de **16,23%** par rapport à 2015 engendrée en grande partie par l'augmentation des importations de produit agricoles & denrées alimentaires principalement le sucre (+1041,07%) et engrais & produits chimiques (+14,98).
- Le volume des marchandises diverses manipulées tant à l'import qu'à l'export est passé de **7 952 150 tonnes** en 2015 à **8 010 014 tonnes** en 2016, soit une hausse de **0,73%**.

➤ **Trafic conteneurs**

Tableau n° 52 : Trafic conteneurs <sup>124</sup>

Nombre	2016	2015	Var %
EVP Vides	190 505	183 130	4,03
EVP Pleins	185 019	198 067	-6,59
<b>Total</b>	<b>375 524</b>	<b>381 197</b>	<b>-1,49</b>
<b>Tonnage conteneurisé (net) en tonne</b>	<b>1 878 161</b>	<b>2 042 200</b>	<b>-8,03</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

En 2016, le trafic conteneurs a régressé de **1,49 %** soit **5 673 EVP de moins** par rapport à l'exercice 2015. **Une baisse de 8,03 %** a été enregistrée au niveau du tonnage net des marchandises conteneurisées.

➤ **Trafic passagers**

Tableau n° 53 : Trafic passagers

Rubriques	Débarqués (U : Nombre)			Embarqués (U : Nombre)			Total (U : Nombre)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Passagers	120 211	91 148	31,89	115 154	93 181	23,58	235 365	184 329	27,69

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

<sup>124</sup> Voir annexe n° 06 : trafic conteneur.

## 2.2. Mouvement de la navigation

### ➤ Nombre de navires

En 2016, le port d'Alger a traité **2 147 navires à l'entrée**, soit **12 navires de plus** que l'exercice 2015 (**+0,56%**). Cette hausse est due principalement au trafic passagers qui a enregistré une hausse de 27,69%. Par contre, tous les autres types des navires ont connu des baisses de leur trafic.

**Tableau n° 54 : Nombre de navires**

Nb de navires	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)	Var %
Entrées	2 147	2 135	0,56
Sorties	2 155	2 142	0,61
<b>Total</b>	<b>4 302</b>	<b>4 277</b>	<b>0,58</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

### ➤ Taille des navires

**Tableau n° 55 : Taille des navires**

TJB	2016 (U : Tonneau)	2015 (U : Tonneau)	Var %
Entrées	24 686 848	23 571 785	4,73
Sorties	24 729 750	23 677 721	4,44
<b>Total</b>	<b>49 416 598</b>	<b>47 249 507</b>	<b>4,59</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

## 2.3. Qualité de service

### ➤ Attente moyenne en rade

La moyenne d'attente en rade est passée de **2,34 jours** en 2015 à **1,30 jour en 2016**, soit **-1,04 jours**. Cela s'explique par la baisse du nombre moyen des navires / jour en rade. Cette diminution est générée surtout par la réduction du temps d'attente en rade des navires céréaliers (baisse de 10,84 jours par rapport à 2015) grâce à la mise en exploitation de la voie ferrée n° 85.

### ➤ Séjour moyen à quai

Le séjour moyen à quai de l'exercice 2016 présente lui aussi **une amélioration (-9,87%)** par rapport au séjour moyen à quai enregistré durant l'année 2015. Il passe de 3,95 jours / navire à **3,56 jours /navire** entre les deux périodes. Une baisse due particulièrement à l'amélioration de la cadence dans le traitement des navires céréaliers.

## 3.Appréciations

### 3.1. Inconvénients

Les inconvénients et les problèmes les plus importants dans le port, comportant les observations faites par les usagers, sont les suivants :

- un important encombrement du port dû à la concentration des marchandises à Alger en comparaison à d'autres ports ;
- les limitations sont : le manque de profondeur d'eau le long des quais ; seulement huit mètres, et la longueur des quais ; ceci restreint la taille des navires qui peuvent être servis (169 m de longueur maximum) ;
- l'accès par la route est difficile ;
- les temps d'attente sont trop longs pour les navires porte-conteneurs container et deviennent pires, pratiquement entre cinq et sept jours ;
- les difficultés d'accostage ;
- les temps de séjour sont trop longs ;
- les installations de manutention sont insuffisantes, et l'équipement est démodé ;
- le niveau actuel de la productivité est faible, d'environ dix mouvements par heure, et le tarif est relativement trop élevé, entraînant une faible valeur de la monnaie ;
- la productivité varie trop, cela dépend de l'équipe : environ 55 mouvements par shift sont normales ; parfois, la vacation de nuit doit être employée pour combler le retard, mais cela coûte plus cher ; l'utilisateur doit payer l'inefficacité des équipes, ce qui n'est pas équitable ;

- l'information sur la position concernant les conteneurs et la vérification manuelle est un problème majeur ; des meilleurs systèmes d'information sont nécessaires ;
- l'équipement de manutention des conteneurs est trop âgé ;
- il n'y a pas potentiel véritable de transbordement, en raison du volume relativement faible des conteneurs ;
- il n'existe pas de contrat entre les compagnies maritimes et le port pour le règlement des opérations, spécialement l'acconnage (plus de transparence et de fiabilité sont nécessaires) ;
- compte tenu des tarifs élevés facturés, le port devrait disposer de suffisamment de moyens financiers pour améliorer les installations, ce qui est requis d'urgence;
- l'infrastructure est obsolète et ne correspond pas aux exigences de la logistique de transport moderne ;
- certains profits des ports sont attribués à d'autres activités par le Gouvernement, et n'ont pas été utilisés pour les améliorations du port ; les méthodes de comptabilité du port devraient montrer un peu plus de transparence ;
- une définition claire et précise des responsabilités du port et du Gouvernement est nécessaire et qui n'existe pas l'heure actuelle ;
- davantage de formation des employés est nécessaire, afin de les initier aux nouvelles technologies ;
- il n'y a pas assez de coordination entre les différents et nombreux membres de la communauté portuaire ; ils ont parfois des buts et objectifs contradictoires, et ne travaillent pas ensemble ; cette situation ralentit les opérations portuaires.

### 3.2. Options de développement

C'est le secteur de la manutention des conteneurs qui présente les meilleures perspectives de développement à l'avenir pour ce qui concerne la position de compétitivité du port, aussi bien entre ports que intra ports. La pénétration des conteneurs est relativement faible, et les difficultés d'exploitation dans le port mènent à des faibles productivités. Alger, en tant que capitale, et avec l'infrastructure

commerciale et les agréments sociaux développés qu'elle possède, jouit d'un gros avantage au niveau de la concurrence. Il y a beaucoup de raisons pourquoi ce port est préféré des usagers. Cependant, s'il n'est pas en mesure d'offrir des services efficaces, il perdra des activités par défaut. S'il peut améliorer ses installations et sa performance au niveau des opérations portuaires, il pourra conserver sa position. En outre, les prévisions portant sur des augmentations importantes font que des nouvelles installations sont encore plus urgentes.

Sur le plan de la concurrence du port, en tant que plus important port au niveau de la manutention, il est probablement à même de recevoir plus facilement davantage d'exploitants du secteur privé que tout autre port, peut-être dans le domaine de la manutention des conteneurs et d'autres marchandises. La hauteur des revenus de la manutention indique qu'il devait y avoir de l'espace à Alger pour introduire plus d'un exploitant du secteur privé. Il existe quelques entreprises qui ont manifesté leur intérêt pour entrer sur ce marché.

Il y a également la possibilité de la commercialisation, et de la privatisation dans un plus long terme, des services de remorquage sur une base régionale.

## Section 03 : Pôle OUEST

### A. Entreprise Portuaire de Ghazaouet

#### 1. Présentation

Situé à l'ouest de la côte algérienne, le Port de Ghazaouet a une tradition millénaire. Son histoire remonte en effet aux romains qui, étant frappés par la beauté des deux grands rochers émergeant au sein des flots, à l'ouest de la rade, l'avaient baptisé "**Ad Fratres**" (les deux frères).

Il a un espace limité. Ce problème est aggravée par le fait que quelques années auparavant, une usine de zinc et d'acide sulfurique a été construite dans le Domaine Portuaire et restreint encore plus les zones de travail.

**L'Entreprise Portuaire de Ghazaouet** est une entreprise autonome à caractère économique (EPE) chargée de participer à la promotion des échanges extérieurs du pays, notamment en favorisant le transit des personnes, des marchandises et des biens dans les meilleures conditions d'économie, de la gestion, de l'exploitation et du développement en ce qui la concerne des ports dont elle a la charge. A ce titre :

- L'exploitation des terre-pleins, de l'outillage et des installations portuaires,
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la superstructure portuaire,
- L'élaboration, en liaison avec les autorités concernées, des programmes de travaux d'entretien, d'aménagement et de création d'infrastructures portuaires,
- L'exercice des opérations d'acconage et de manutention portuaire,
- L'exercice des opérations de remorquage, pilotage et lamanage,
- Et dans le but d'accroître les capacités d'accueil et d'accélérer les opérations, de la police et de la sécurité portuaire dans les limites géographiques du domaine public portuaire.

## 2. Activités principales

### 2.1. Trafic marchandises <sup>125</sup>

Le volume total des marchandises débarquées et embarquées au Port de Ghazaouet a atteint à la fin de l'exercice 2016 un tonnage de **1 006 318 tonnes** contre une réalisation de **1 289 578 tonnes** en 2015, soit une diminution de **283 260 tonnes**, représentant une baisse de **21,97%**:

- Le trafic marchandises au débarquement affiche en 2016 un tonnage de **952 476 tonnes** contre **1 216 486 tonnes** en 2015, soit une baisse de **21,70%**.
- Les marchandises embarquées ont atteint en 2016 un volume de **53 842 tonnes** contre **73 092 tonnes** en 2015, soit une baisse de **26,34%**.
- Les principales familles de produits qui ont enregistré des baisses importantes sont : les minerais et produits métallurgiques (-58,68%), les minéraux & matériaux de construction (-25,55%) et les marchandises diverses (-25,54%).

#### ➤ Trafic marchandises par mode de conditionnement

Tableau n° 56 : Trafic marchandises par mode de conditionnement <sup>126</sup>

Rubriques	Débarqués (U : Tonne)			Embarqués (U : Tonne)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Vrac liquides	79 974	101 561	<b>-21,26</b>	-	-	-
Vrac solides	500 376	580 594	<b>-13,82</b>	-	-	-
Marchandises diverses	372 126	534 331	<b>-30,36</b>	53 842	73 092	<b>-26,34</b>
<b>Total</b>	<b>952 476</b>	<b>1 216 486</b>	<b>-21,70</b>	<b>53 842</b>	<b>73 092</b>	<b>-26,34</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

- Les importations des vracs liquides sont de **79 974 tonnes**. Elles sont en baisse de **21,26%** par rapport à 2015 due principalement à la régression des importations de produit pétroliers (-23,11%).

<sup>125</sup> Voir annexe n° 12 : résultats par produits.

<sup>126</sup> Voir annexe n° 05 : trafic marchandises selon mode de conditionnement.

- Les vracs solides à l'import, avec un volume de **500 376 tonnes**, affichent une baisse de **13,82%** par rapport à 2015 engendrée en grande partie par la chute des importations d'autres céréales (-73,92%).
- Le volume des marchandises diverses manipulées tant à l'import qu'à l'export est passé de **607 423 tonnes** en 2015 à **425 968 tonnes** en 2016, soit une baisse de **29,87%**.

➤ **Trafic conteneurs**

**Tableau n° 57 : Trafic conteneurs** <sup>127</sup>

Nombre	2016	2015	Var %
EVP Vides	16 963	24 096	-29,60
EVP Pleins	16 410	24 675	-33,50
<b>Total</b>	<b>33 373</b>	<b>48 771</b>	<b>-31,57</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

En 2016, le trafic conteneurs a régressé de **31,57 %** soit **15 398 EVP de moins** par rapport à l'exercice 2015.

➤ **Trafic passagers**

**Tableau n° 58 : Trafic passagers**

Rubriques	Débarqués (U : Nombre)			Embarqués (U : Nombre)			Total (U : Nombre)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Passagers	23 970	30 400	-21,15	22 414	29 893	-25,02	46 384	60 293	-23,07

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

## 2.2. Mouvement de la navigation

➤ **Nombre de navires**

En 2016, le port de Ghazaouet a traité **290 navires à l'entrée**, soit **73 navires de moins** que l'exercice 2015 (**-20,11%**).

<sup>127</sup> Voir annexe n° 06 : trafic conteneur.

Tableau n° 59 : Nombre de navires

Nb de navires	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)	Var %
Entrées	290	363	-20,11
Sorties	290	363	-20,11
<b>Total</b>	<b>580</b>	<b>726</b>	<b>-20,11</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

➤ Types des navires à l'entrée

Tableau n° 60 : Types des navires à l'entrée

Type des navires à l'entrée	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)
Car ferries	102	125
Cargos	47	50
Céréaliers	24	33
RO / RO	-	-
Minéraliers	-	-
Porte-conteneurs	100	132
Butaniers	-	-
Méthaniers	-	-
Pétroliers ( <i>bitumiers</i> )	-	-
Autres	17	23
<b>Total</b>	<b>290</b>	<b>363</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

➤ Taille des navires

Tableau n° 61 : Taille des navires

TJB	2016 (U : Tonneau)	2015 (U : Tonneau)	Var %
Entrées	2 650 129	3 258 957	-18,68
Sorties	2 651 188	3 250 073	-18,43
<b>Total</b>	<b>5 301 317</b>	<b>6 509 030</b>	<b>-18,55</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

### **3.Appréciations**

#### **3.1.Inconvénients**

Les problèmes majeurs dans le port sont :

- un manque de mouvements,
- la présence des bateaux de pêche : depuis la construction de l'usine de zinc et d'acide sulfurique sur le site de l'ancien port de pêche (à l'intérieur de la Zone Portuaire), les bateaux ont créé un problème dans le port de commerce ; ils ont le droit d'y occuper des emplacements, mais ils obstruent les accès, causant des encombrements et créant des problèmes de sécurité,
- manque de profondeur d'eau : il y a un problème d'envasement de certains postes à quai, et il est nécessaire d'effectuer le dragage de maintenance tous les dix ans (le dernier a eu lieu en 2002).

#### **3.2.Propositions de développement**

Etant donné sa taille, il n'y a pas beaucoup de perspectives de développer des activités compétitives à l'intérieur du port, du moins à court et à moyen terme. Une importance particulière devrait cependant être accordée aux projets qui représentent les meilleures perspectives d'amélioration de leur position de concurrence vis-à-vis des autres ports, en particulier, le développement des activités avec les partenaires privés. Les perspectives d'accroissement du trafic des passagers et du trafic Ro-Ro sont également des possibilités à envisager.

## **B. Entreprise Portuaire d'Oran**

### **1. Présentation**

Oran est la deuxième plus grande ville d'Algérie et est desservie par l'un des plus importants ports du pays. Le Port d'Oran s'ouvre sur la rive sud de la méditerranée occidentale. Il est situé à environ 400 km à l'Ouest d'Alger, à moins de 200 km des rivages ibériques et non loin du détroit de Gibraltar. Il est situé donc à proximité des

autoroutes maritimes Est-Ouest qui traversent la Méditerranée et à proximité des lignes maritimes Nord-Sud.

Les Grands Projets du port d'Oran sont :

- Extension du Terminal à Conteneurs ;
- Rempiètement des quais de Conakry et Sénégal ;
- Confortement de la jetée au large ;
- Modernisation de la gare maritime ;
- Nouvelles desserte routière.

## 2. Activités principales

### 2.1. Trafic marchandises <sup>128</sup>

Le volume total des marchandises débarquées et embarquées au Port d'Oran a atteint à la fin de l'exercice 2016 un tonnage de **8 646 579 tonnes** contre une réalisation de **8 485 424 tonnes** en 2015, soit une augmentation de **161 155 tonnes**, représentant une hausse de **1,90 %** :

- Le trafic marchandises au débarquement affiche en 2016 un tonnage de **8 226 861 tonnes** contre **8 025 787 tonnes** en 2015, soit une hausse de **2,51%**.
- Les marchandises embarquées ont atteint en 2016 un volume de **419 718 tonnes** contre **459 637 tonnes** en 2015, soit une baisse de **8,68 %**.
- Les principales familles de produits qui sont en hausse sont : les produits pétroliers (**+65,40%**), les minéraux & matériaux de construction (**+83,62%**) et marchandises diverses (**+7,97%**).
- Les principales familles de produits qui ont enregistré des baisses sont : les produits agricoles & denrées alimentaires (**-5,42%**), minerais & produits métallurgiques (**-3,31%**) et les engrais & les produits chimiques (**-65,96%**).

<sup>128</sup> Voir annexe n° 13 : résultats par produits.

➤ **Trafic marchandises par mode de conditionnement**<sup>129</sup>**Tableau n° 62 : Trafic marchandises par mode de conditionnement**

Rubriques	Débarqués (U : Tonne)			Embarqués (U : Tonne)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Vrac liquides	249 052	284 157	<b>-12,35</b>	10 694	3 482	<b>207,12</b>
Vrac solides	4 833 848	4 379 006	<b>10,39</b>	-	-	-
Marchandises diverses	3 143 961	3 362 624	<b>-6,50</b>	409 024	456 155	<b>-10,33</b>
<b>Total</b>	<b>8 226 861</b>	<b>8 025 787</b>	<b>2,51</b>	<b>419 718</b>	<b>459 637</b>	<b>-8,68</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

- Les importations des vracs liquides sont de **249 052 tonnes**. Elles sont en baisse de **12,35%** par rapport à 2015 due principalement à la régression des importations des oléagineux (-53,03%) et des hydrocarbures gazeux (-94%). Quant aux exportations, il a été exporté **10 694 tonnes** d'hydrocarbures raffinés.
- Les vracs solides à l'import, avec un volume de **4 833 848 tonnes**, affichent une hausse de **10,39 %** par rapport à 2015 engendrée en grande partie par l'augmentation des importations de produits agricoles & denrées alimentaires (+10,33 %).
- Le volume des marchandises diverses manipulées tant à l'import qu'à l'export est passé de **3 818 779 tonnes** en 2015 à **3 552 985 tonnes** en 2016, soit une baisse de **6,96%**.

➤ **Trafic conteneurs****Tableau n° 63 : Trafic conteneurs**<sup>130</sup>

Nombre	2016	2015	Var %
EVP Vides	132 654	147 265	-9,92
EVP Pleins	151 981	153 992	-1,31
<b>Total</b>	<b>284 635</b>	<b>301 257</b>	<b>-5,52</b>
<b>Tonnage conteneurisé (net) en tonne</b>	<b>2 301 322</b>	<b>2 269 494</b>	<b>1,45</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

<sup>129</sup> Voir annexe n° 05 : trafic marchandises selon mode de conditionnement.

<sup>130</sup> Voir annexe n° 06 : trafic conteneur.

En 2016, le trafic conteneurs a régressé de **5,52%** soit **16 622 EVP de moins** par rapport à l'exercice 2015. **Une hausse de 1,45 %** a par contre été enregistrée au niveau du tonnage net des marchandises conteneurisées.

➤ **Trafic passagers**

**Tableau n° 64 : Trafic passagers**

Rubriques	Débarqués (U : Nombre)			Embarqués (U : Nombre)			Total (U : Nombre)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Passagers	109 724	112 934	-2,84	104 242	106 581	-2,19	213 966	219 515	-2,53

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

**2.2. Mouvement de la navigation**

➤ **Nombre de navires**

En 2016, le port d'Oran a traité **1 121 navires à l'entrée**, soit **131 navires de moins** que l'exercice 2015 (**-10,46%**) due principalement à la régression du nombre des porte-conteneurs (-21,37%), RO/RO (-28,9%) et les cargos (-9,25%).

**Tableau n° 65 : Nombre de navires**

Nb de navires	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)	Var %
Entrées	1 121	1 252	-10,46
Sorties	1 120	1 255	-10,76
<b>Total</b>	<b>2 241</b>	<b>2 507</b>	<b>-10,61</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

➤ **Types des navires à l'entrée**

**Tableau n° 66 : Types des navires à l'entrée**

Type des navires à l'entrée	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)
Car ferries	209	200
Cargos	363	400
Céréaliers	110	113
RO / RO	89	125

Minéraliers	-	-
Porte-conteneurs	276	351
Butaniers	-	-
Méthaniers	-	-
Pétroliers ( <i>bitumiers</i> )	10	13
Autres	64	50
<b>Total</b>	<b>1 121</b>	<b>1 252</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

### ➤ Taille des navires

Tableau n° 67 : Taille des navires

TJB	2016 (U : Tonneau)	2015 (U : Tonneau)	Var %
Entrées	13 289 943	13 904 929	-4,42
Sorties	13 344 922	13 876 884	-3,83
<b>Total</b>	<b>26 634 865</b>	<b>27 781 813</b>	<b>-4,13</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

## 3.Appréciations

### 3.1. Inconvénients

Les principaux inconvénients sont les suivants :

- Peut-être plus que les autres ports en Algérie, Oran souffre de son emplacement dans le centre-ville. Ce fait entraîne de sévères restrictions au niveau des possibilités d'extension dans les limites de la zone portuaire.
- Les méthodes de manutention et d'organisation du trafic des conteneurs sont reconnues comme étant démodées, et ont besoin d'être améliorées de toute urgence. D'autre part, le port estime qu'il devra faire face à des problèmes majeurs. Par exemple, les conteneurs qui doivent actuellement être inspectés par les douanes, sont préparés sur une aire spéciale - la Zone de Visite - à la fin du jour précédent. Ceci demande beaucoup de temps, et implique souvent une manutention double et triple.

- Les temps de séjour des conteneurs sont d'une durée inacceptable, environ de 18 à 20 jours.
- La politique des douanes est extrêmement rigide et implique des inspections à 100% (Le port considère que le problème n'est pas seulement celui des inspections, mais également celui d'un manque d'informations.).
- Les délais causés par les problèmes des opérations bancaires et les difficultés à remplir les formalités commerciales (Il a été déclaré que ces problèmes n'apparaissent pas dans de telles mesures à Alger, du fait que les secteurs bancaires et commerciaux y sont mieux développés).

### 3.2. Propositions de développement

C'est un port très actif avec un bon marché pour ses marchandises générales. Les perspectives d'avenir sont considérées brillantes, et l'économie dans la région tout autour est en train de se développer. Bien que ceci soit indubitablement vrai, il y a des limites pour les types d'activités comme suit :

- Les céréales sont une activité stable, mais augmentera probablement seulement en même temps que le développement économique, il n'y a pas beaucoup de chance de gagner des activités au détriment d'autres ports. De plus, elles sont hors contrôle du port.
- Les services des passagers vont augmenter, mais pas de façon spectaculaire ; en outre, au cas où un potentiel se présentait pour des exploitants supplémentaires, la décision sera alors prise par les compagnies maritimes.

Les meilleures perspectives de développement sont liées au trafic des conteneurs, et c'est là-dessus que l'activité de développement est ciblée avec raison. Toutefois, le port fait actuellement face à des problèmes au niveau de la manutention des conteneurs, non seulement au niveau des douanes, mais aussi de son organisation et des méthodes de manutention. Il est présumé que des améliorations significatives dans ce domaine pourraient être réalisées à court terme, avec un minimum d'investissement. Ceci renforcerait sa position de concurrence vis-à-vis ses voisins. Il y a la possibilité d'introduire une participation du secteur privé au niveau de la manutention à l'intérieur du port, et cette possibilité devrait être évaluée.

## C. Entreprise Portuaire d'Arzew

### 1. Présentation

L'Entreprise Portuaire d'Arzew est une Entreprise Publique Economique située à environ 50 km à l'Est d'Oran et comprend deux ports :

- le Port d'Arzew proprement dit, qui est divisé en deux éléments : un Port Pétrolier et un Port de Commerce ;
- le Port de Bethioua, situé à l'Est d'Arzew, qui manutentionne uniquement l'exportation de gaz, de pétrole brut, condensés et produits raffinés.

Elle est chargée de la gestion, de l'exploitation et du développement des ports d'Arzew et de Bethioua. Elle exerce une activité de transit orientée essentiellement vers les exportations des hydrocarbures.

Le port s'étend à l'Est de la baie d'Arzew sur une frange maritime de 22 kilomètres.

### 2. Activités principales

#### 2.1. Trafic marchandises <sup>131</sup>

Le volume total des marchandises débarquées et embarquées au Port d'Arzew a atteint à la fin de l'exercice 2016 un tonnage de **45 478 648 tonnes** contre une réalisation de **44 897 790 tonnes** en 2015, soit une augmentation de **580 858 tonnes**, représentant une hausse de **1,29%** :

- Le trafic marchandises au débarquement affiche en 2016 un tonnage de **3 017 158 tonnes** contre **3 094 539 tonnes** en 2015, soit une baisse de **2,50%**.
- Les marchandises embarquées ont atteint en 2016 un volume de **42 461 410 tonnes** contre **41 803 251 tonnes** en 2015, soit une hausse de **1,57%**.
- Les principales familles de produits qui sont en hausse sont : produit agricoles & les denrées alimentaires (**+95,07%**), engrais & produits chimiques (**+38,79%**) et les marchandises diverses (**+475,70%**).
- Les principales familles de produits qui ont enregistré des baisses sont : minerais & produits métallurgiques (**-40,23%**), les minéraux & matériaux de construction (**-48,64%**).

<sup>131</sup> Voir annexe n° 14 : résultats par produits.

➤ **Trafic marchandises par mode de conditionnement****Tableau n° 68 : Trafic marchandises par mode de conditionnement** <sup>132</sup>

Rubriques	Débarqués (U : Tonne)			Embarqués (U : Tonne)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Vrac liquides	2 389 947	2 260 445	<b>5,73</b>	40 378 076	40 373 939	<b>0,01</b>
Vrac solides	201 898	286 799	<b>-29,60</b>	1 974 180	1 408 118	<b>40,20</b>
Marchandises diverses	425 313	547 295	<b>-22,29</b>	109 234	21 194	<b>415,40</b>
<b>Total</b>	<b>3 017 158</b>	<b>3 094 539</b>	<b>-2,50</b>	<b>42 461 490</b>	<b>41 803 251</b>	<b>1,57</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

- Les importations des vracs liquides s'élèvent à **2 389 947 tonnes**. Elles sont en hausse de **5,73 %** par rapport à 2015 due principalement à l'augmentation des importations d'hydrocarbures raffinés (+5,80%). Quant aux exportations, il a été exporté **17 594 925 tonnes** de pétrole brut.
- Les vracs solides à l'import, avec un volume de **201 898 tonnes**, affichent une baisse de **29,60%** par rapport à 2015 engendrée en grande partie par la chute des importations de minéraux & matériaux de construction (-49%).
- Le volume des marchandises diverses manipulées tant à l'import qu'à l'export est passé de **568 489 tonnes** en 2015 à **534 547 tonnes** en 2016, soit une baisse de **21,18%**.

➤ **Trafic conteneurs****Tableau n° 69 : Trafic conteneurs** <sup>133</sup>

Nombre	2016	2015	Var %
EVP Vides	29 676	1 960	1 414,23
EVP Pleins	40 237	6 921	481,38
<b>Total</b>	<b>69 916</b>	<b>8 881</b>	<b>687,25</b>
<b>Tonnage conteneurisé (net) en tonne</b>	<b>100 357</b>	<b>12 993</b>	<b>672,39</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

<sup>132</sup> Voir annexe n° 05 : trafic marchandises selon mode de conditionnement.

<sup>133</sup> Voir annexe n° 06 : trafic conteneur.

En 2016, le trafic conteneurs a régressé de 687,25 % soit 61 035 EVP de plus par rapport à l'exercice 2015. Une hausse de 672,39 % a été enregistrée au niveau du tonnage net des marchandises conteneurisées.

➤ Trafic hydrocarbures & hors hydrocarbures

Tableau n° 70 : Trafic hydrocarbures <sup>134</sup>

Unité: tonne

Ports	الموانئ	2015	حركة المحروقات Trafic hydrocarbures / hydrocarbons traffic			التغيرات % Variations
			الواردات Import Inbound	الصادرات Export Outbound	المجموع Total	
Arzew/Béthioua	أرزيو / بطيوة	42 634 384	2 389 947	40 378 076	42 768 023	0,31

Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016

Tableau n° 71 : Trafic hors hydrocarbures <sup>135</sup>

Unité: tonne

Ports	Trafic global			Part en %	Trafic hors hydrocarbures			Part en %
	Import	Export	Total		Import	Export	Total	
Arzew / Béthioua	3 017 158	42 461 490	45 478 648	35,26	627 211	2 083 414	2 710 625	5,57

Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016

<sup>134</sup> Voir annexe n° 16: trafic hydrocarbures par ports.

<sup>135</sup> Voir annexe n° 17: trafic global et trafic hors hydrocarbures par ports.

## ➤ Trafic passagers

Tableau n° 72 : Trafic passagers

Rubriques	Débarqués (U : Nombre)			Embarqués (U : Nombre)			Total (U : Nombre)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Passagers	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016

## 2.2. Mouvement de la navigation

## ➤ Nombre de navires

En 2016, le port d'Arzew a traité **3 043 navires à l'entrée**, soit **37 navires de moins** que l'exercice 2015 (-1,20%). Cette baisse est due principalement à l'escale de **136 navires Car Ferries** en compagnie de l'apparition du trafic passagers. Par contre, tous les autres types des navires ont connu des baisses de leur trafic.

Tableau n° 73 : Nombre de navires

Nb de navires	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)	Var %
Entrées	1 522	1 539	-1,10
Sorties	1 521	1 541	-1,30
<b>Total</b>	<b>3 043</b>	<b>3 080</b>	<b>-1,20</b>

Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016

## ➤ Taille des navires

Tableau n° 74 : Taille des navires

TJB	2016 (U : Tonneau)	2015 (U : Tonneau)	Var %
Entrées	47 044 836	45 708 142	2,92
Sorties	46 981 758	45 842 804	2,48
<b>Total</b>	<b>94 026 594</b>	<b>91 550 946</b>	<b>2,70</b>

Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016

### **3. Appréciations**

#### **3.1. Concessions**

Les sites occupés par SONATRACH et d'autres compagnies en rapport avec le pétrole et les produits raffinés, sont exploités sur la base d'un accord de concession. Ce sont de grandes superficies de terrain, mais les revenus générés en faveur du port sont régis par les taxes parafiscales.

Les différences entre Arzew et tous les autres ports font également ressortir que les perspectives sont différentes. Le marché pour ces services est assuré par la présence de SONATRACH. Ces activités sont d'une importance primordiale pour le pays et leur nature stratégique y contribue à l'avenir. De plus, l'installation du système de type SPM amènera une augmentation supplémentaire des mouvements des marchandises au niveau de l'exportation, et, de ce fait, augmentera la demande de remorquage.

Toutefois, n'avoir qu'un principal client est aussi bien un avantage qu'un inconvénient (Il y avait aussi des dires d'une « reprise » du port par SONATRACH, mais dans la pratique, ceci ne semble pas être très probable.).

#### **3.2. Propositions de développement**

Il ne semble pas exister un grand potentiel de développement au niveau des marchandises générales ou pour l'introduction des exploitants de manutention des conteneurs du secteur privé à l'intérieur du port, ni des perspectives viables d'une stimulation de concurrence entre les ports en raison de la nature spécifique du trafic, qui est dans tous les cas un trafic d'exportation. En conséquent, il est proposé que le développement du port devrait être concentré sur les activités qui sont viables et sont susceptibles d'offrir de l'expérience et des compétences, c'est-à-dire, les services maritimes. Etant donné que les services de pilotage et d'amarrage restent des services publics, le secteur des opportunités est le remorquage.

## D. Entreprise Portuaire de Mostaganem

### 1. Présentation

Mostaganem se trouve au Nord de l'Algérie à 365 Km Ouest d'Alger la capitale du pays. Elle jouit d'une position géographique stratégique et une aire d'influence régionale, du fait même de l'existence de son important port de commerce. Situé à proximité du premier pôle gazier et pétrolier d'Arzew, le port de Mostaganem constitue la voie la plus courte pour l'acheminement des marchandises à destination des régions pétrolières et gazières de Hassi-Messaoud, Hassi-R'mel, Hassi-Berkine et Haoudh-El-Hamra.

Localisé dans une zone agricole, son hinterland est formé de 12 Wilayas situées au Nord et Sud représentant le quart de l'ensemble des circonscriptions administratives de l'Algérie et le tiers de la superficie du pays. Le port est situé dans le golfe d'Arzew.

Il y a très peu d'espace pour un futur développement de la zone portuaire.

### 2. Activités principales

#### 2.1. Trafic marchandises <sup>136</sup>

Le volume total des marchandises débarquées et embarquées au Port de Mostaganem a atteint à la fin de l'exercice 2016 un tonnage de **1 005 894 tonnes** contre une réalisation de **1 454 939 tonnes** en 2015, soit une diminution de **449 063 tonnes**, représentant une baisse de **31%**:

- Le trafic marchandises au débarquement affiche en 2016 un tonnage de **985 702 tonnes** contre **1 443 620 tonnes** en 2015, soit une baisse de **32%**.
- Les marchandises embarquées ont atteint en 2016 un volume de **20 192 tonnes** contre **11 319 tonnes** en 2015, soit une hausse de **78%**.
- Les principales familles de produits qui sont en hausse sont : les produits métallurgiques (**+17%**), les produits chimiques (**+41%**) et les marchandises diverses (**+3%**).

<sup>136</sup> Voir annexe n° 15 : résultats par produits.

- Les principales familles de produits qui ont enregistré des baisses sont : les produits agricoles (-52%), les produits pétroliers (-20%), les minéraux & matériaux de construction (-42%) et les engrais (-67%).

Comparativement à l'objectif (1 540 000 T) fixé par le **Plan Annuel 2016**, le trafic global a atteint **un taux de réalisation de 65 %**.

➤ **Trafic marchandises par mode de conditionnement**

**Tableau n° 75 : Trafic marchandises par mode de conditionnement** <sup>137</sup>

Rubriques	Débarqués (U : Tonne)			Embarqués (U : Tonne)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Vrac liquides	81 166	100 854	<b>-19,52</b>	3 785	3 647	<b>3,79</b>
Vrac solides	129 230	336 291	<b>-61,57</b>	-	-	-
Marchandises diverses	775 306	1 006 476	<b>-22,97</b>	16 407	7 672	<b>113,85</b>
<b>Total</b>	<b>985 702</b>	<b>1 443 621</b>	<b>-31,72</b>	<b>20 192</b>	<b>11 319</b>	<b>78,39</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

- Les importations des vracs liquides s'élèvent à **81 166 tonnes**. Elles sont en baisse de **20%** par rapport à 2015 due principalement à la régression des importations de bitume (-55%). Quant aux exportations, il a été exporté **3 785 tonnes** d'hélium vers les ports Français.
- Les vracs solides à l'import, avec un volume de **129 230 tonnes**, affichent une baisse de **62%** par rapport à 2015 engendrée en grande partie par la chute des importations de céréales (-75%).
- Le volume des marchandises diverses manipulées tant à l'import qu'à l'export est passé de **1 014 148 tonnes** en 2015 à **791 713 tonnes** en 2016, soit une baisse de **22%**.

<sup>137</sup> Voir annexe n° 05 : trafic marchandises selon mode de conditionnement.

➤ **Trafic conteneurs**Tableau n° 76 : Trafic conteneurs <sup>138</sup>

Nombre	2016	2015	Var %
EVP Vides	2 452	2 858	-14,21
EVP Pleins	3 847	4 029	-4,52
<b>Total</b>	<b>6 299</b>	<b>6 887</b>	<b>-8,57</b>
<b>Tonnage conteneurisé (net) en tonne</b>	<b>31 197</b>	<b>29 704</b>	<b>5,03</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

En 2016, le trafic conteneurs a régressé de **8,57 % soit 588 EVP de moins** par rapport à l'exercice 2015. **Une hausse de 5 %** a par contre été enregistrée au niveau du tonnage net des marchandises conteneurisées.

➤ **Trafic passagers**

Tableau n° 77 : Trafic passagers

Rubriques	Débarqués (U : Nombre)			Embarqués (U : Nombre)			Total (U : Nombre)		
	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %	2016	2015	Var %
Passagers	42 690	-	-	40 523	-	-	83 213	-	-

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

## 2.2. Mouvement de la navigation

➤ **Nombre de navires**

En 2016, le port de Mostaganem a traité **560 navires à l'entrée**, soit **38 navires de plus** que l'exercice 2015 (**+7,28%**). Cette hausse est due principalement à l'escale de **136 navires Car Ferries** en compagnie de l'apparition du trafic passagers. Par contre, tous les autres types des navires ont connu des baisses de leur trafic.

<sup>138</sup> Voir annexe n° 06 : trafic conteneur.

Tableau n° 78 : Nombre de navires

Nb de navires	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)	Var %
Entrées	560	522	7,28
Sorties	564	520	8,46
<b>Total</b>	<b>1 124</b>	<b>1 042</b>	<b>7,87</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

➤ Types des navires à l'entrée

Tableau n° 79 : Types des navires à l'entrée

Type des navires à l'entrée	2016 (U : Nombre)	2015 (U : Nombre)	Var %
Car ferries	136	-	
Cargos (+ les minéraliers & autres)	244	317	-23,03
Céréaliers	8	21	-61,90
RO / RO (y compris les car carriers)	153	161	-4,97
Huiliers	-	-	
Navires essences	-	-	
Butaniers	-	-	
Pétroliers (bitumiers)	19	23	-17,39
<b>Total</b>	<b>560</b>	<b>522</b>	<b>+7,28</b>

*Source : Annuaire statistiques -Mostaganem- 2016*

➤ Taille des navires

Tableau n° 80 : Taille des navires

TJB	2016 (U : Tonneau)	2015 (U : Tonneau)	Var %
Entrées	5 963 067	3 918 541	52,18
Sorties	5 983 145	3 904 546	53,24
<b>Total</b>	<b>11 946 212</b>	<b>7 823 087</b>	<b>52,70</b>

*Source : Annuaire statistiques -Algérie- 2016*

### 2.3. Qualité de service

#### ➤ Attente moyenne en rade

La moyenne d'attente en rade est passée de 4,68 jours en 2015 à **0,70 jour en 2016**, soit une baisse de **3,98 jours (-85,04%)**. L'on remarquera que l'attente moyenne en rade de la majorité des navires a baissé et pour certains, elle s'est stabilisée. Cela s'explique par la baisse du nombre moyen des navires / jour en rade.

Tableau n° 81 : Attente moyenne en rade et séjour à quai

Type de navires	Séjour en rade			Séjour à quai		
	2015	2016	Var %	2015	2016	Var %
Car-ferries	-	0,04	-	-	0,40	-
Cargos	5,63	1,05	<b>-81,35</b>	3,87	3,18	<b>-17,83</b>
Semoule-Farine	-	-	-	-	-	-
Bois	1,11	1,12	<b>0,90</b>	2,89	1,81	<b>-37,37</b>
Ciment	5,56	1,22	<b>-78,06</b>	5,79	5,66	<b>-2,25</b>
Fer-tubes	6,85	1,19	<b>-82,63</b>	5,22	5,45	<b>4,41</b>
Céréaliers	7,05	2,53	<b>-64,11</b>	4,82	4,78	<b>-0,83</b>
RO/RO	2,86	0,48	<b>-83,22</b>	0,99	0,85	<b>-14,14</b>
Minéraliers	4,44	1,34	<b>-69,82</b>	2,68	2,48	<b>-7,46</b>
Porte - Conteneurs	-	-	-	-	-	-
Butaniers	-	-	-	-	-	-
Méthaniers	-	-	-	-	-	-
Pétroliers	1,65	0,60	<b>-63,64</b>	2,33	2,55	<b>9,44</b>
Autres	0,05	-	-	3,14	-	-
<b>Total</b>	<b>4,68</b>	<b>0,70</b>	<b>-85,04</b>	<b>3,22</b>	<b>2,13</b>	<b>-33,85</b>

Source : Annuaire statistiques -Mostaganem- 2016

#### ➤ Séjour moyen à quai

Le séjour moyen à quai de l'exercice 2016 présente lui aussi **une amélioration (-34%)** par rapport au séjour moyen à quai enregistré durant l'année 2015. Il passe de 3,22 jours

/ navire à **2,13 jours /navire** entre les deux périodes. Une **baisse de 33,85%** due particulièrement à l'amélioration de la cadence dans le traitement des navires.

**Tableau n° 82 : Parts de marché**

Rubrique	Trafic National		Trafic du Port de Mostaganem		Parts du marché en %	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Trafic global (U : 1 000 T)	128 988	129 834	1 006	1 455	0,78	1,12
Trafic hors hydrocarbures (U : 1 000 T)	48 695	47 441	925	1 354	1,90	2,85
Trafic conteneurs en EVP	1 915 204	1 783 485	6 299	6 887	0,33	0,39

*Source : Annuaire statistiques -Mostaganem- 2016*

L'Entreprise déploie les efforts nécessaires pour promouvoir la part de son trafic qui est de **0,78%** du trafic national **et notamment la promotion des exportations**, et ce par la mise en place de différentes actions:

- Aménagement & Eclairage de la zone d'extension d'une superficie de 15 Hectares dédiée pour le stockage des conteneurs (pleins, vides et frigorifiques), le fer rond à béton, le bois et divers produits ;
- Installation de 48 prises de force de 32 Ampères (prises reefer) pour alimenter les remorques frigorifiques (opération réalisée durant l'exercice 2016) ;
- Réalisation de l'éclairage du môle Sud-Ouest ;
- Modernisation de l'éclairage de tous les ports en adoptant la notion « Environnement » ;
- Révision à la baisse des tarifs du gardiennage ainsi que les taxes de dépôt sur la marchandise destinée à l'exportation (divers, roulants conteneurs 20' et 40'...) ;
- Exonération de la taxe de transit sur les exportations ;
- Le développement du trafic conteneurs ;
- L'amélioration des cadences de déchargement ;
- Accueil de différentes délégations étrangères.

### 3.Appréciations

#### 3.1. Inconvénients

Les principaux inconvénients du port sont actuellement les suivants :

- Il est sous-utilisé et nécessite davantage de marchandises afin de répondre aux mouvements des marchandises et aux objectifs de développement.
- Il y a un manque d'espace pour l'extension à l'avenir.
- Le manque de profondeur d'eau le long des quais qui oblige à des restrictions des tailles des navires.

#### 3.2. Propositions de développement

Le terre-plein des marchandises générales offre à Mostaganem les meilleures perspectives d'avenir. En particulier, le port a été couronné de succès en développant davantage de domaines d'activité spécialisés, ce qui a été très important, puisque cela a agi comme catalyseur pour attirer d'autres types de marchandises. Ceci est un domaine de développement à l'avenir.

Il est vrai que le nombre insuffisant de mouvements des marchandises en 2003 était principalement dû à la baisse au niveau des importations de céréales et à un accroissement de la production locale. Cependant, les causes de cette situation dépassaient largement le contrôle du port (par exemple, le prix mondial du grain, le niveau élevé du stock de céréales dans le pays, etc.), et ceci continuera à exister. Par conséquent, il n'y a aucune activité sur laquelle on peut compter. L'autre plus gros déficit au niveau des mouvements était dû à une baisse au niveau des marchandises de projet, qui touchent à leur fin, et ne sont également pas sous le contrôle du port. Le port devrait chercher à atteindre ses objectifs, mais sans compter sur les activités qui sont hors de son contrôle.

En outre, bien que les perspectives d'avenir de la manutention des conteneurs soient plutôt bonnes, cela ne représentera pas une véritable augmentation si seulement la conteneurisation des marchandises non conteneurisées auparavant était impliquée. Le développement du trafic des conteneurs est un secteur à envisager à l'avenir, bien que

le niveau actuel de la capacité d'accueil ne semble pas être suffisant pour permettre une telle extension.

A moyen ou à long terme, l'opportunité pourrait se présenter pour introduire une plus forte participation du secteur privé dans la manutention, mais à l'heure actuelle, le port est probablement trop petit. Les activités de développement devraient se concentrer sur l'amélioration de la situation de concurrence vis-à-vis les autres ports.

## Conclusion

L'ouverture du marché algérien, au début des années 1990, s'est traduit par la croissance accélérée des marchandises débarquées ainsi que par un accroissement très élevé des échanges et notamment des importations.

L'Algérie dispose d'une façade maritime de 1200 km jalonnée de 10 ports de commerce, trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaïa), trois principaux ports polyfonctionnels (Alger, Oran et Annaba), deux moyens (Djen Djen et Mostaganem) et enfin, deux petits ports (Ghazaouet et Ténès). Hormis ceux spécialisés dans l'exportation des hydrocarbures, ces organismes n'ont pas évolué depuis l'indépendance du pays. Conscient de son retard, l'État algérien semble vouloir renouveler le rôle de ses ports comme outils de son insertion mondiale. Ce retard peut être rapproché d'une tendance générale des pays en développement où le rôle des ports se heurte à un paradoxe : essentiels au commerce international du pays, ils n'en sont pas la priorité et restent dans l'ombre des grands ports voisins dont ils dépendent pour se raccorder au système mondial. L'évolution récente du trafic portuaire à l'échelle du Maghreb se différencie par un rythme lent au Maroc (-10%) et une croissance tunisienne (+31%) et algérienne (+41%) relativement rapide. Or pour l'Algérie en particulier, ceci reflète davantage la dépendance croissante envers l'exportation d'hydrocarbures qu'une réelle dynamique commerciale ou le résultat d'une modernisation portuaire.

Si les hydrocarbures ont toujours occupé une part prépondérante dans le trafic portuaire total, leur transit est facilité par la présence d'équipements spécialisés et modernes, permettant une grande fluidité de trafic, bien souvent par oléoducs ou gazoducs. En revanche, la manutention des marchandises générales, qui par nature requiert davantage d'équipements à quai et suscite un trafic terrestre important, est confrontée à la localisation des terminaux en plein site urbain, comme à Alger. Les problèmes de saturation et de congestion sont exacerbés lorsque ces marchandises ne sont pas conteneurisées et que l'outillage portuaire moderne fait défaut.

## Conclusion générale

L'Etat intervient sous différentes formes ; en tant que puissance publique, rôle qui lui est dévolu quelque soit son orientation politique, c'est l'Etat législateur, l'Etat est aussi partenaire d'autres Etats dans le cadre international. Il peut également agir en tant que agent économique, c'est le cas de l'Algérie avant l'intervention du FMI au début des années 90.

Le transport maritime en Algérie a évolué à l'image de l'économie nationale, dans un contexte « étatiste » et « socialiste ». L'état a conservé un rôle hybride, il est à la fois acteur et régulateur rôle qu'il a des difficultés à tenir. Dans cette ambiance les sociétés nationales, principaux chargeurs, sont devenues par leur gigantisme de véritables « Etat dans l'Etat ». Le secteur maritime demeure partagé entre les réalités économiques, maritimes et les volontés des « politiques ». On croyait que la réglementation permettrait d'éviter la confrontation avec les règles de marché maritime.

Le bilan fait sur la qualité de l'activité maritime et portuaire de l'Algérie s'avère particulièrement préoccupant, cette constatation s'applique notamment pour le transport des marchandises hors hydrocarbures. L'Algérie a fait porter son effort uniquement sur le secteur des hydrocarbures en se dotant d'une flotte méthanière et en construisant une infrastructure portuaire adaptée à ce trafic. Mais l'Algérie qui voit 96% de son commerce extérieur emprunter la voie maritime a besoin aussi de ports efficaces et d'une flotte performante pour assurer l'acheminement de ses produits (biens d'équipements, produits alimentaires), à ce niveau, elle a un retard important à combler.

Un pays qui a une culture maritime est celui qui a su valoriser sa façade maritime (pêche, tourisme, cabotage etc.), ce n'est pas le cas de l'Algérie qui a abordé l'espace marin avec un aspect continentaliste. L'absence de cabotage, situation paradoxale lorsqu'on sait que ce pays dispose de 13 ports. Valoriser sa façade maritime signifie aussi adopter une politique active qui consiste à créer un trafic de transbordement dans un port national dont l'avantage est multiple : valeur ajoutée pour le port, emplois, réduction des taux de frets, etc. Ces obstacles ont fait apparaître les limites et les incohérences de la politique maritime de l'Algérie.

La réorganisation des ports n'est en réalité pas propre à l'Algérie puisqu'on assiste un peu partout dans le monde à des actions visant à redéfinir les champs de compétence des différentes structures composant un port. Et pour mieux cerner le rôle de chacune d'elles, on s'achemine de plus en plus vers un partage rationnel des responsabilités à la faveur duquel les missions commerciales du port sont clairement distinguées des missions de service public. Cette perception nouvelle des responsabilités implique nécessairement de nouvelles formes d'organisation et de gestion des ports.

Dans cette volonté de réorganiser les ports algériens structurellement très en retard par rapport aux ports étrangers, il y a également de souhait d'introduire un surcoût de compétitivité internationale au niveau des unités portuaires dont les activités se résument pour bon nombre d'entre elles aux seuls services de manutention et d'entreposage.

Les ports du pays devraient parvenir comme c'est le cas dans pratiquement tous les ports du monde à développer dans leurs enceintes des activités industrielles et commerciales qui feront de ces sites des zones prospères d'activités économiques et commerciales. Le transport maritime par conteneur étant le meilleur moyen d'intégrer nos ports au commerce mondial, il est important d'aller vers une organisation qui permet aux promoteurs, notamment étrangers d'investir seuls ou en association avec des partenaires nationaux dans ce créneau très rentable mais lourd à financer. Un navire porte - conteneurs et la logistique qui suit à terre coûtent énormément d'argent pour ne citer que cet exemple.

Les restructurations portuaires à effectuer s'inscrivent en outre dans le courant des réformes économiques devant faire entrer progressivement notre pays dans un système de marché où l'activité économique sera basée sur les seules règles de la commercialité et la concurrence.

Le retour aux normes de gestion universelles, instaurant une nette décantation entre les « autorités portuaires » érigées en Epic chargées des missions de service public et les entreprises constituées en Spa vivant des activités commerciales induites par les activités portuaires est un objectif auquel il faut d'ores et déjà se préparer si on veut que nos ports soient à la hauteur des enjeux du commerce mondial.

Les activités commerciales liées au trafic portuaire sont quant à elles entièrement ouvertes à la concurrence. La compétence de l'Entreprise Portuaire ne s'étendra pas comme c'est actuellement le cas à tous les métiers du port, mais aux seules activités commerciales. Parmi ces activités on peut citer le remorquage, la manutention et l'acconage. Se sont des activités lucratives qui susciteront rapidement l'intérêt de nombreux investisseurs aussi bien nationaux qu'étrangers. Par contre le pilotage et l'amanage seront exercés par l'autorité portuaire.

Les entreprises publiques portuaires bientôt confinées dans les seules activités commerciales se préparent d'ores et déjà à assumer leur nouveau rôle en se recentrant sur les métiers les plus lucratifs qu'elles cherchent à mieux maîtriser pour être encore plus performantes que par le passé.

Une plus grande maîtrise de ces activités leur permettra de faire face à une concurrence qui promet d'être dure tant ces activités sont rémunératrices. C'est dans cette perspective que les entreprises portuaires travaillent à la constitution de filiales spécialisées sous forme de Spa pour gérer ce type d'activités. Elles pourraient s'ouvrir au capital privé ou envisager des associations avec d'autres partenaires.

Le contexte général caractérisant le fonctionnement des ports algériens, leurs insuffisances et limites relevées dans le système en place, l'inadaptation des systèmes existants, le déficit en équipements adaptés, sont aussi aggravés par des lourdeurs administratives, des dysfonctionnements entre les organismes intervenant dans la chaîne portuaire et des procédures de commerce extérieur inadaptées.

Pour le secteur portuaire depuis l'indépendance du pays en 1962, l'Etat est à la fois acteur et régulateur. Ce rôle est difficile à tenir, eu égard à la situation des ports, qui accusent un retard important du fait notamment de la centralisation de la gestion portuaire (**Mohamed-Chérif, 2007**). La première restructuration du secteur portuaire intervient en 1982 avec la suppression de l'Office National des Ports et la création de dix entreprises Portuaires. C'est une décentralisation partielle, l'objectif étant de réhabiliter l'autorité portuaire, mais les pesanteurs bureaucratiques demeurent. La seconde réforme a lieu en 1998, dans le but de mettre le secteur portuaire en harmonie avec la réalité économique du pays. La loi n°98-05 du 25 juin 1998 ouvre les activités de

manutention et d'acconage au secteur privé. En 2006 cependant, les ports continuant à souffrir des mêmes maux, l'Etat décide d'élargir le partenariat aux acteurs étrangers par le biais du décret n° 2006-139 du 15 avril 2006.

L'État algérien a pris conscience que le passage vers la mondialisation suppose forcément des efforts de mise à niveau et de modernisation de ses ports. De ce fait, il reconnaît la nécessité d'investir pour moderniser les installations existantes et tente d'y remédier en lançant une série d'actions et de projets.

Les pouvoirs publics comptent privatiser toutes les activités commerciales (manutention, remorquage, etc.), tout en continuant d'assurer le service public (capitainerie, pilotage, etc.) tandis que le domaine public portuaire devrait faire l'objet de concessions.

Dans la plupart des pays en voie de développement, la perception de la gestion des organismes maritimes a évolué ces dernières années. Les États se désengagent de plus en plus financièrement en encourageant les financements privés des infrastructures portuaires. La formule la plus utilisée est généralement celle du partenariat public privé (PPP). Elle peut prendre la forme d'une concession accordée à un organisme à capitaux privés qui réalisera l'investissement pour le gérer selon le contrat de concession. Cette technique est devenue la règle dans de nombreux pays. En Afrique, plusieurs ports ont été cédés dans ce cadre, l'un des premiers fut celui de Djibouti, suivi par d'autres d'Afrique de l'Est, comme Dar Es Salaam, ou d'Afrique de l'Ouest comme Dakar. L'enjeu de ce partenariat réside dans la modernisation des équipements et le changement radical de la gestion portuaire.

Il s'agit du premier partenariat du genre en Algérie. En 2006, la gestion du port de Bejaïa a été confiée à la société singapourienne Protek International, pour une période de 20 ans, après avoir créé la joint-venture BMT (Béjaïa Mediterranean Terminal) où le port en question conserve une participation de 51%. L'activité principale de BMT est la gestion et l'exploitation du terminal à conteneurs. Pour ce faire, elle s'est dotée d'équipements performants afin d'offrir des services de qualité, efficaces et fiables.

L'établissement bejaoui disposait en 2010 d'une capacité de 250 000 conteneurs par an, soit une hausse très sensible par rapport aux 12 000 conteneurs enregistrés en 2004 et

aux 80 000 enregistrés en 2006. Il devient le deuxième port national, après celui d'Alger qui arrive en tête avec 600 000 boîtes traitées en 2008. L'arrivée du partenaire étranger a dynamisé avec lui toutes les administrations avec lesquelles il travaille, et en premier lieu la douane. Les conteneurs sortent au bout de trois jours.

La modernisation radicale du terminal à conteneurs de Bejaïa incite le port à intégrer le classement des ports méditerranéens les plus compétitifs, en traitant en moyenne 25 conteneurs par heure, contre 8 à 10 pour les autres ports algériens. Les grands ports comme Barcelone, Fos et Gênes traitent tous entre 25 et 30 conteneurs par heure. Ce progrès a permis à Bejaïa d'être sélectionné pour le projet européen des « autoroutes de la mer », lui conférant ainsi le rang incontesté de leader national en termes d'efficacité et de qualité des services. Le nouveau terminal BMT attire de plus en plus d'opérateurs économiques pour ses performances. C'est le cas par exemple de certains concessionnaires de voitures installés à Alger mais qui ont choisi le port de Bejaïa pour le débarquement de véhicules neufs en provenance d'Asie, notamment de la Chine. Grâce à ses performances logistiques, le port de Bejaïa est ainsi entré en concurrence avec le port d'Alger.

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

Les négociations avaient commencé en 2006, mais elles ont été retardées, notamment par les syndicats qui, sentant leurs privilèges menacés, ont dénoncé à plusieurs reprises l'arrivée d'une entreprise étrangère aux commandes des terminaux à conteneurs.

Par ailleurs, l'Algérie conserve le coût moyen d'importation/exportation d'un conteneur le plus élevé parmi de nombreux pays émergents (environ 1300 euros pour le transport maritime d'un conteneur entre Marseille et Alger), le temps nécessaire aux procédures

d'acheminement étant également très long, plaçant l'Algérie juste derrière la Chine, le Vietnam et la Pologne. Son indice de "performance logistique" est ainsi le plus faible du Maghreb, ainsi que son niveau de développement des infrastructures de transport en général. Le rendement portuaire algérien est, enfin, le plus faible en Méditerranée, notamment en raison du sous-équipement des terminaux, de la mauvaise gestion du stockage, et des faibles tirants d'eau.

La nouvelle stratégie à mettre en place vise avant tout à pallier aux mauvaises performances réalisées, performances se situant en deçà des normes requises et qui n'ont pas permis au système portuaire national d'observer les mutations technologiques, organisationnelles et sociales connues dans les places portuaires dynamiques du monde entier au cours des dernières décennies.

**L'objectif premier** de notre recherche assigné au plan stratégique est de définir les besoins du développement de l'ensemble des ports algériens de commerce dans 5, 10 et 15 ans et de proposer différents scénarios de développement de leurs activités à moyen et longs termes.

**Le second objectif** est d'identifier les complémentarités souhaitables entre les trois systèmes portuaires régionaux et les ports d'une même région ainsi que les investissements les rendant possibles. Ceci devrait permettre d'éviter toute surcapacité coûteuse et d'engager un programme de développement cohérent à l'échelle nationale axé sur une optimisation du financement des investissements à réaliser à travers une plus grande participation des différents opérateurs sous le régime de la concession ou autres.

A l'issue des résultats de nos études, une vision nationale du développement des ports de commerce à moyen et long terme permettrait une optimisation des infrastructures portuaires nécessaires et une réduction des coûts de transport maritime et de transit portuaire des marchandises par :

- une meilleure répartition du trafic portuaire en fonction du mode de conditionnement choisi et de la destination des marchandises ;

- des économies d'échelle sur le choix et l'utilisation des navires et des moyens de manutention des marchandises ;
- l'intéressement des opérateurs économiques au financement, à la gestion et à l'exploitation de ces futurs pôles de développement à forte valeur ajoutée.

Le constat majeur sur les ports algériens est qu'ils partagent un certain nombre de caractéristiques propres aux pays centralisés et/ou en développement. Les difficultés et contraintes rencontrées tendent à freiner l'adaptation de ces ports aux exigences de la mondialisation de l'économie maritime. Une chaîne de transport fractionnée port à port et non pas de bout en bout, un faible taux de conteneurisation et le sous-équipement portuaire sont autant d'obstacles que les ports algériens doivent surmonter pour relever les défis de la mondialisation, malgré les efforts d'investissement récents et en cours. Néanmoins de nouvelles dynamiques prennent place avec l'introduction de chaînes logistiques et le développement des ports de Djen Djen et de Bejaia afin qu'ils puissent jouer un rôle pivot à l'échelle nationale. Le port de Tanger Med aurait pu jouer ce rôle mais les conflits de voisinage entre l'Algérie et le Maroc limitent cette perspective.

À l'heure où l'Europe et les opérateurs portuaires mondiaux sont dans la logique des « **autoroutes de la mer** » et des « **hubs** », le bilan sur la qualité de l'activité portuaire et maritime algérienne s'avère particulièrement préoccupant. Les ports algériens sont en décalage par rapport aux opportunités offertes par les compagnies maritimes et le pays a une longue route à faire pour se mettre au diapason.

Alors même que les ports peuvent être générateurs de valeur ajoutée et de richesse, ils sont dans le cas algérien une source importante de pertes financières.

Sans réforme portuaire, l'Algérie courrait le risque d'un décrochage irrémédiable du système de transport méditerranéen et mondial, en vertu de sa forte dépendance envers le transport maritime pour son commerce et son économie. Les effets relevés par notre travail de la réforme sur l'activité portuaire sont notoires : l'accroissement des flux conteneurisés dans les ports où les terminaux ont été concédés aux manutentionnaires étrangers est indéniable, surtout à Béjaïa. Or ce constat ne peut pas ignorer certaines permanences du modèle de gestion étatique algérien, qui entrent parfois en conflit avec

les nouveaux acteurs, notamment dans le cas du port d'Alger où perdurent les retards et la congestion.

La **perspective** pour le concessionnaire émirati de développer des ports à envergure nationale ne sera réalisée que si les deux ports deviennent des plates-formes portuaires à conteneurs du pays et non des ports secondaires polarisés par les autres **hubs** méditerranéens. Néanmoins, la vision stratégique du manutentionnaire semble vouée à l'échec, eu égard à la rapidité avec laquelle d'autres projets se développent, comme Tanger Med au Maroc. Des réformes complémentaires semblent nécessaires, notamment celle de la réforme domaniale, pour valoriser le territoire portuaire par la mise en place de zones franches (Bellara à Djen Djen), et densifier l'ossature des arrière-pays par une connexion renforcée au réseau routier et ferré afin de développer des corridors logistiques. Les perspectives d'adhésion de l'Algérie à la zone de libre échange de l'union européenne exigent la mise à niveau des infrastructures portuaires : le partenariat avec les acteurs étrangers apparaît plus que jamais prioritaire dans ce contexte.

Le choix des partenaires est inséparable du contexte plus général d'un basculement de l'Afrique vers l'Asie au niveau des échanges commerciaux et projets de développement. Dans le cas algérien, les investisseurs asiatiques sont surtout présents dans les secteurs des hydrocarbures et de l'automobile, Nissan et Toyota ayant ravi la première place dans ce dernier aux constructeurs historiques français Renault et Peugeot. Les Emirats Arabes Unis sont déjà présents en Algérie depuis une quinzaine d'années dans le secteur hôtelier, et leur arrivée dans le domaine portuaire s'explique avant tout par des enjeux stratégiques au niveau de la concurrence régionale entre manutentionnaires mondiaux appuyés sur des **hubs** portuaires eux aussi en concurrence sur le marché du transbordement de conteneurs. Les EAU notamment pensent faire de Enfidha en Tunisie et de DjenDjen en Algérie leurs deux points d'appui principaux dans cette région. Les ports algériens restent spécifiques de par leur forte spécialisation dans les vrac et l'ancienneté de leurs infrastructures.

L'investissement public national est primordial dans un tel contexte car il sert de moteur pour attirer les investissements privés. Ces derniers, associés à des capitaux externes et au savoir faire d'opérateurs étrangers, peuvent constituer une solution

intéressante pour moderniser le système portuaire algérien et faciliter son intégration dans les réseaux maritimes de la mondialisation, même si une trop grande ouverture aux capitaux étrangers peut également affaiblir le système portuaire national, notamment en cas de crise financière mondiale touchant les grands groupes tels Dubai Ports World.

Enfin, si l'Algérie veut atteindre son ambition maritime, elle doit œuvrer pour une cohésion mer-ports. Pour réaliser cette mesure, elle doit s'appuyer sur une communauté portuaire soudée et une fonction armatoriale revalorisée. De grands défis attendent donc les responsables.



# BIBLIOGRAPHIE

# Bibliographie

## Ouvrages

- ⚓ André De Laubarère, Manuel de Droit Administratif, Dixième Edition, 2006.
- ⚓ Annuaire Statistiques - Algérie - 2016.
- ⚓ CNUCED - Etude sur les transports maritimes, Nations Unies, New York 2015
- ⚓ CNUCED - Etude sur les transports maritimes, Nations Unies, New York 2014
- ⚓ CNUCED - Etude sur les transports maritimes, Nations Unies, New York 2013
- ⚓ CNUCED - Etude sur les transports maritimes, Nations Unies, New York 2012
- ⚓ CNUCED - Monographie sur la Gestion Portuaire, Mesure et Evaluation du Rendement et de la Productivité des Ports, Nations Unies, New York 2008.
- ⚓ CNUCED, Publication du 17 Aout 2006 sur la gestion de la mondialisation dans le domaine du commerce et des transports, 2006.
- ⚓ CNUCED - Monographie sur la Gestion Portuaire, Organisation et Gestion des Ports, Nations Unies, Royaume-Uni, 2006.
- ⚓ CNUCED - Monographie sur la Gestion Portuaire, Organisation de la Fonction Maintenance dans les Ports, Nations Unies, Royaume-Uni, 2002.
- ⚓ CODE ISPS, Commission Des Communautés Européennes, Bruxelles, 2003.
- ⚓ Documentation de l'Entreprise Portuaire de Mostaganem (E.P.M).
- ⚓ Document SOGEPORTS portant Projet de démarche pour l'évolution des entreprises portuaires dans le cadre de redéploiement des activités commerciales, Janvier 2003.
- ⚓ Economist Intelligence Unit (2012). Into Africa: emerging opportunities for business. The Economist. Special report.
- ⚓ Encyclopédie Microsoft.

- ⚓ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, Manuel sur le management des opérations de commerce international, 7<sup>ème</sup> édition Dunod année 2005.
- ⚓ H. Court, J. Leurion, Comptabilité Analytique et gestion, Tome 1, Edition Foucher, 2002.
- ⚓ IHS Maritime Fairplay (2014). Unlocking Africa's potential. 13 février.
- ⚓ Invest in Med, 2009.
- ⚓ Jean GROSDIDIER DE MATONS, Droit Economie et Finances Portuaires, édition 2000.
- ⚓ Le rendement portuaire, Ministère des transports, Direction des ports, 2010.
- ⚓ Les activités de l'OMCI, présentées par Jean Mallejac, page 47.
- ⚓ Lloyd's List Containerisation International (2013). A matter of time. Décembre.
- ⚓ Lloyd's List Intelligence - Containers (2013).
- ⚓ Marc JUHEL, Mondialisation privatisation et restructuration des ports, Cours de Formation IPER-LE HAVRE, Septembre 2000.
- ⚓ National Priorities Project (2014). Federal revenue: Where does the money come from?
- ⚓ Nations Unies, 2009.
- ⚓ NBC News (2014). Route of proposed Nicaraguan Canal disclosed. 8 juillet.
- ⚓ OCDE (2014). Principaux indicateurs économiques, industrie et services.
- ⚓ Ocean Shipping Consultants, 2009.
- ⚓ OMC (2014a). Commerce mondial 2013, prévisions pour 2014. Communiqué de presse no 721. Genève, 14 avril.
- ⚓ Port Technology International (2014). The economics of cold ironing.
- ⚓ Programme des Nations Unies pour le développement (2013). Rapport sur le développement humain 2013. L'essor du Sud: le progrès humain dans un monde diversifié. New York.
- ⚓ Rainy Yao C (2014). China regional focus: Dalian, Liaoning Province. China Briefing. Avril.

- ⚓ Rapport final, Etude de mise au point de la stratégie d'ouverture des activités portuaires commerciales à la concurrence, HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Septembre 2005.
- ⚓ Rapport intérimaire, Etude Plan de développement stratégique des ports Algériens, Global Insight, Juin 2004.
- ⚓ Royaume-Uni - Marine Special Areas of Conservation Project (2014). Environmental impacts of port and Harbour operations.
- ⚓ Seatrade (2014). UAE Special Report.
- ⚓ Southern Daily Echo (2009). Southampton container port needs Dibden Bay development, say bosses. 13 juillet.
- ⚓ Tanzania Episcopal Conference, National Muslim Council of Tanzania and Christian Council of Tanzania (2012). The one billion dollar question: How can Tanzania stop losing so much tax revenue. Juin.
- ⚓ The Gleaner (2014). Regional port activity affected by decline in foreign trade - CEPALC. 28 juin.
- ⚓ The Maritime Executive (2014). Shipping confidence hits the highest level since 2008. 28 mars.
- ⚓ UKPRwire (2014). New market study published: Egypt Shipping Report Q2 2014.
- ⚓ UNCTAD, Manuel de statistiques de la CNUCED, New York et Genève, 2012.
- ⚓ UNCTAD, Manuel de gestion portuaire, Nations Unies, New York, 2000.
- ⚓ World Bank Group Africa Region Poverty Reduction and Economic Management (2013). Tanzania economic update: Opening the gates: How the port of Dar Es Salaam can transform Tanzania. Issue 3. Mai.
- ⚓ World Ports Climate Initiative (2010). Carbon footprinting working group - guidance document.

# *Textes Règlementaires*

- ⚓ Arrêté Ministériel du 14 Janvier 2006 portant Organisation et Fonctionnement du Bureau D sûreté de la Compagnie Maritime et du Bureau de Sûreté Portuaire).
- ⚓ Décret n° 2006-139 du 15 avril 2006.
- ⚓ Décret Exécutif n° 02-01 du 06 Janvier 2002 portant règlement général d'exploitation et de sécurité des ports.
- ⚓ Des décrets exécutifs n° 99-200, 99-201 et 99-202 du 18 Août 1999.
- ⚓ Décret 99/199 du 18 Août 1999.
- ⚓ Loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime - N° JORA : 047 du 27-06-1998.
- ⚓ Ordonnance n°76-80 du 23-10-1976 portant code maritime - N° JORA : 029 du 10-04-1977.



















# *Publications et Revues*

- ⚓ Bosamia D (2013c). Changing share of coal exporters to Asia. Clarkson Research Services. 21 août. British Petroleum (2013). Statistical review of world energy 2013.
- ⚓ Bosamia D (2013b). Iron ore drivers providing support. Clarkson Research Services. 13 décembre.
- ⚓ Bosamia D (2013a). Chinese grain imports on the rise. Clarkson Research Services. 24 octobre.
- ⚓ Clarkson Research Services (2014c). Shipping Review and Outlook. Printemps.
- ⚓ Clarkson Research Services (2014b). Container Intelligence Monthly. Juin.
- ⚓ Clarkson Research Services (2014a). Dry Bulk Trade Outlook. Juin.
- ⚓ Clarkson Research Services (2013). Dry Bulk Trade Outlook. Juillet.
- ⚓ Communication/ Direction des Ports- Ministère des Transports : Réorganisation du Système Portuaire Algérien Journées d'Etudes du 26 et 27 Mars 2002 à Alger.

- ⚓ Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2014). Situation et perspectives de l'économie mondiale 2014. Publication des Nations Unies. Numéro de vente E.14.II.C.2. New York.
- ⚓ Dynamar B.V. (2014). Dynaliners Trades Review. Mai.
- ⚓ « L'encombrement des ports : note du secrétariat de la CNUCED », rapport du Groupe d'experts (TD/B/C.4/142).
- ⚓ L'organisation des Ports de la Cote d'Ivoire, présentée par Irié Bi Gbae, page 119.
- ⚓ MOHAMED-CHERIF F.Z., DUCRUET C., (2012), "Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens", L'espace politique, vol.6, n°1.
- ⚓ MOHAMMED-CHERIF F. Z. (2007) : « Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'Etat », La Revue Maritime n°480, déc. 2007.
- ⚓ STEVENS H. (1999), "The institutional position of seaports. An international comparison", Dordrecht Kluwer Academic Publishers.

## *Webographie*

- ⚓ [http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/statisticalreview/statistical\\_review\\_of\\_world\\_energy\\_2013.pdf](http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/statisticalreview/statistical_review_of_world_energy_2013.pdf)
- ⚓ [http://www.eiu.com/Handlers/WhitepaperHandler.ashx?f=Into\\_Africa\\_report\\_June\\_2012.pdf&mode=wp&campaignid=IntoAfrica2012](http://www.eiu.com/Handlers/WhitepaperHandler.ashx?f=Into_Africa_report_June_2012.pdf&mode=wp&campaignid=IntoAfrica2012)
- ⚓ [http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=MEI\\_REAL](http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=MEI_REAL)
- ⚓ <http://hdr.undp.org/fr/2013-report>
- ⚓ <http://www.lloydslistintelligence.com/llint/containers/index.htm>
- ⚓ <https://www.nationalpriorities.org/budget-basics/federal-budget-101/revenues/>
- ⚓ <http://www.nbcnews.com/news/latino/route-proposed-nicaraguan-canal-disclosed-n150721>
- ⚓ [http://www.porttechnology.org/technical\\_papers/the\\_economics\\_of\\_cold\\_ironing/#.U61ckXZ\\_yf8](http://www.porttechnology.org/technical_papers/the_economics_of_cold_ironing/#.U61ckXZ_yf8)

-  <http://www.china-briefng.com/news/2014/04/23/china-regional-focus-dalian-liaoning-province.html>
-  [http://www.ukmarinesac.org.uk/activities/ports/ph3\\_2.htm](http://www.ukmarinesac.org.uk/activities/ports/ph3_2.htm)
-  <http://www.seatrade-global.com/publications/generalshipping-publications/uae-special-report.html>
-  <http://www.dailyecho.co.uk/news/4489713.display/>
-  <http://www.kirkensnodhjelp.no/contentassets/a11f250a5fc145dbb7bf932c8363c998/one-billion-dollarquestion.pdf>
-  <http://jamaica-gleaner.com/latest/article.php?id=53939>
-  [http://www.ukprwire.com/Detailed/Automotive/New\\_Market\\_Study\\_Published\\_Egypt\\_Shipping\\_Report\\_Q2\\_2014\\_339558.shtml](http://www.ukprwire.com/Detailed/Automotive/New_Market_Study_Published_Egypt_Shipping_Report_Q2_2014_339558.shtml)
-  [http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2013/05/16/000442464\\_20130516111239/Rendered/PDF/777290WP0P13340onomic0Update0Report.pdf](http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2013/05/16/000442464_20130516111239/Rendered/PDF/777290WP0P13340onomic0Update0Report.pdf)
-  [http://wpci.iaphworldports.org/data/docs/carbon-footprinting/PV\\_DRAFT\\_WPCI\\_Carbon\\_Footprinting\\_Guidance\\_Doc-June-30-2010\\_scg.pdf](http://wpci.iaphworldports.org/data/docs/carbon-footprinting/PV_DRAFT_WPCI_Carbon_Footprinting_Guidance_Doc-June-30-2010_scg.pdf)
-  <http://unctad.org/rmt>
-  <https://mediterranee.revues.org/5410>
-  <http://tem.revues.org/1907?lang=en>
-  <http://www.ummt0.dz/IMG/pdf/>
-  <https://espacepolitique.revues.org/2294>
-  <http://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-maritime/Glossaire-portuaire.pdf>
-  [http://alger-roi.fr/Alger/port/ports\\_maritimes\\_algeriens/textes/1\\_introduction.htm](http://alger-roi.fr/Alger/port/ports_maritimes_algeriens/textes/1_introduction.htm)
-  <https://www.portdebejaia.dz/index.php/fr/>
-  <http://www.djendjen-port.com/>

-  <http://www.skikda-port.com/>
-  <https://www.annaba-port.com/>
-  <http://www.portdetenes.dz/situation.html>
-  <http://www.portalger.com.dz/>
-  <http://www.portdeghazaouet.com/accueil.php>
-  <http://www.port-oran.dz/>
-  <http://www.arzewports.com/>
-  <http://www.port-mostaganem.dz/>



ANNEXES

# Annexe 01

Trafic maritime mondial de 2006 à 2013, par type de fret, par groupe de pays et par région (En millions de tonnes).

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées			Marchandises déchargées				
		Total	Pétrole brut	Produits pétroliers et gaziers	Marchandises solides	Total	Pétrole brut	Produits pétroliers et gaziers	Marchandises solides
<i>Millions de tonnes</i>									
<b>Monde</b>	2006	7 700,3	1 783,4	914,8	5 002,1	7 878,3	1 931,2	893,7	5 053,4
	2007	8 037,7	1 813,4	933,5	5 287,1	8 140,2	1 995,7	903,8	5 240,8
	2008	8 229,5	1 785,2	957,0	5 487,2	8 286,3	1 942,3	934,9	5 409,2
	2009	7 858,0	1 710,5	931,1	5 216,4	7 832,0	1 874,1	921,3	5 036,6
	2010	8 408,9	1 787,7	983,8	5 637,5	8 443,8	1 933,2	979,2	5 531,4
	2011	8 784,3	1 759,5	1 034,2	5 990,5	8 797,7	1 896,5	1 037,7	5 863,5
	2012	9 196,7	1 785,7	1 055,0	6 356,0	9 188,5	1 929,5	1 055,1	6 203,8
	2013	9 548,2	1 755,3	1 088,5	6 704,4	9 505,1	1 889,5	1 090,6	6 524,9
<b>Pays développés</b>	2006	2 460,5	132,9	336,4	1 991,3	4 164,7	1 282,0	535,5	2 347,2
	2007	2 608,9	135,1	363,0	2 110,8	3 990,5	1 246,0	524,0	2 220,5
	2008	2 715,4	129,0	405,3	2 181,1	4 007,9	1 251,1	523,8	2 233,0
	2009	2 554,3	115,0	383,8	2 055,5	3 374,4	1 125,3	529,9	1 719,2
	2010	2 865,4	135,9	422,3	2 307,3	3 604,5	1 165,4	522,6	1 916,5
	2011	2 982,5	117,5	451,9	2 413,1	3 632,3	1 085,6	581,3	1 965,4
	2012	3 122,9	125,2	459,7	2 538,0	3 700,2	1 092,6	556,5	2 051,1
	2013	3 192,9	123,4	479,8	2 589,7	3 667,8	1 016,4	558,6	2 092,8
<b>Pays en transition</b>	2006	410,3	123,1	41,3	245,9	70,6	5,6	3,1	61,9
	2007	407,9	124,4	39,9	243,7	76,8	7,3	3,5	66,0
	2008	431,5	138,2	36,7	256,6	89,3	6,3	3,8	79,2
	2009	505,3	142,1	44,4	318,8	93,3	3,5	4,6	85,3
	2010	515,7	150,2	45,9	319,7	122,1	3,5	4,6	114,0
	2011	505,0	132,6	42,0	330,5	156,7	4,2	4,4	148,1
	2012	544,2	135,6	40,3	368,3	148,1	3,8	4,0	140,3
	2013	549,6	141,6	37,2	370,7	149,1	0,0	6,7	142,4
<b>Pays en développement</b>	2006	4 829,5	1 527,5	537,1	2 765,0	3 642,9	643,6	355,1	2 644,3
	2007	5 020,8	1 553,9	530,7	2 932,6	4 073,0	742,4	376,3	2 954,3
	2008	5 082,6	1 518,0	515,1	3 049,6	4 189,1	684,9	407,2	3 097,0
	2009	4 798,4	1 453,5	502,9	2 842,0	4 364,2	745,3	386,9	3 232,1
	2010	5 027,8	1 501,6	515,6	3 010,5	4 717,3	764,4	452,0	3 500,9
	2011	5 296,8	1 509,4	540,4	3 247,0	5 008,8	806,7	452,1	3 750,0
	2012	5 529,6	1 524,9	555,0	3 449,7	5 340,1	833,1	494,7	4 012,4
	2013	5 805,7	1 490,3	571,5	3 744,0	5 688,2	873,1	525,4	4 289,7
<b>Afrique</b>	2006	721,9	353,8	86,0	282,2	349,8	41,3	39,4	269,1
	2007	732,0	362,5	81,8	287,6	380,0	45,7	44,5	289,8
	2008	766,7	379,2	83,3	304,2	376,6	45,0	43,5	288,1
	2009	708,0	354,0	83,0	271,0	386,8	44,6	39,7	302,5
	2010	754,0	351,1	92,0	310,9	416,9	42,7	40,5	333,7
	2011	723,7	338,0	68,5	317,2	378,2	37,8	46,3	294,1
	2012	757,8	364,2	70,2	323,4	393,6	32,8	51,0	309,8
	2013	821,3	354,2	68,5	398,6	423,2	34,7	55,7	332,9

# Annexe 01- Suite

<b>Amérique</b>	2006	1 030,7	251,3	93,9	685,5	373,4	49,6	60,1	263,7
	2007	1 067,1	252,3	90,7	724,2	415,9	76,0	64,0	275,9
	2008	1 108,2	234,6	93,0	780,6	436,8	74,2	69,9	292,7
	2009	1 029,8	225,7	74,0	730,1	371,9	64,4	73,6	234,0
	2010	1 172,6	241,6	85,1	846,0	448,7	69,9	74,7	304,2
	2011	1 239,2	253,8	83,5	901,9	508,3	71,1	73,9	363,4
	2012	1 282,6	253,3	85,9	943,4	546,7	74,6	83,6	388,5
	2013	1 283,0	231,0	78,2	973,8	554,5	70,1	85,6	398,8
<b>Asie</b>	2006	3 073,1	921,2	357,0	1 794,8	2 906,8	552,7	248,8	2 105,3
	2007	3 214,6	938,2	358,1	1 918,3	3 263,6	620,7	260,8	2 382,1
	2008	3 203,6	902,7	338,6	1 962,2	3 361,9	565,6	286,8	2 509,5
	2009	3 054,3	872,3	345,8	1 836,3	3 592,4	636,3	269,9	2 686,2
	2010	3 094,6	907,5	338,3	1 848,8	3 838,2	651,8	333,1	2 853,4
	2011	3 326,7	916,0	388,2	2 022,6	4 108,8	697,8	328,0	3 082,9
	2012	3 480,9	905,8	398,1	2 177,0	4 386,9	725,7	355,5	3 305,7
	2013	3 693,9	903,6	423,9	2 366,5	4 697,3	767,5	380,1	3 549,7
<b>Océanie</b>	2006	3,8	1,2	0,1	2,5	12,9	0,0	6,7	6,2
	2007	3,5	0,9	0,1	2,5	13,5	0,0	7,0	6,5
	2008	4,2	1,5	0,1	2,6	13,8	0,0	7,1	6,7
	2009	6,3	1,5	0,2	4,6	13,1	0,0	3,6	9,5
	2010	6,5	1,5	0,2	4,8	13,4	0,0	3,7	9,7
	2011	7,1	1,6	0,2	5,3	13,5	0,0	3,9	9,6
	2012	8,3	1,6	0,8	5,9	13,0	0,0	4,6	8,4
	2013	7,5	1,6	0,8	5,1	13,1	0,8	4,1	8,2

*Source : Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et de données publiées sur les sites Web de l'État, du secteur portuaire et de sources spécialisées. Les données ont été révisées et actualisées pour tenir compte de l'amélioration des rapports, avec des chiffres plus récents et de meilleurs renseignements concernant la ventilation par type de marchandises. Les chiffres pour 2013 sont des estimations fondées sur des données préliminaires ou sur l'année la plus récente pour laquelle des données étaient disponibles.*

# Annexe 02

Trafic maritime mondial de 2006 à 2013, par type de fret, par groupe de pays et par région (Part en pourcentage).

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Total	Pétrole brut	Produits pétroliers et gaziers	Marchandises solides	Total	Pétrole brut	Produits pétroliers et gaziers	Marchandises solides
<i>Part en pourcentage</i>									
<b>Monde</b>	2006	100,0	23,2	11,9	65,0	100,0	24,5	11,3	64,1
	2007	100,0	22,6	11,6	65,8	100,0	24,5	11,1	64,4
	2008	100,0	21,7	11,6	66,7	100,0	23,4	11,3	65,3
	2009	100,0	21,8	11,8	66,4	100,0	23,9	11,8	64,3
	2010	100,0	21,3	11,7	67,0	100,0	22,9	11,6	65,5
	2011	100,0	20,0	11,8	68,2	100,0	21,6	11,8	66,6
	2012	100,0	19,4	11,5	69,1	100,0	21,0	11,5	67,5
	2013	100,0	18,4	11,4	70,2	100,0	19,9	11,5	68,6
<b>Pays développés</b>	2006	32,0	7,4	36,8	39,8	52,9	66,4	59,9	46,4
	2007	32,5	7,5	38,9	39,9	49,0	62,4	58,0	42,4
	2008	33,0	7,2	42,3	39,7	48,4	64,4	56,0	41,3
	2009	32,5	6,7	41,2	39,4	43,1	60,0	57,5	34,1
	2010	34,1	7,6	42,9	40,9	42,7	60,3	53,4	34,6
	2011	34,0	6,7	43,7	40,3	41,3	57,2	56,0	33,5
	2012	34,0	7,0	43,6	39,9	40,3	56,6	52,7	33,1
	2013	33,4	7,0	44,1	38,6	38,6	53,8	51,2	32,1
<b>Pays en transition</b>	2006	5,3	6,9	4,5	4,9	0,9	0,3	0,3	1,2
	2007	5,1	6,9	4,3	4,6	0,9	0,4	0,4	1,3
	2008	5,2	7,7	3,8	4,7	1,1	0,3	0,4	1,5
	2009	6,4	8,3	4,8	6,1	1,2	0,2	0,5	1,7
	2010	6,1	8,4	4,7	5,7	1,4	0,2	0,5	2,1
	2011	5,7	7,5	4,1	5,5	1,8	0,2	0,4	2,5
	2012	5,9	7,6	3,8	5,8	1,6	0,2	0,4	2,3
	2013	5,8	8,1	3,4	5,5	1,6	0,0	0,6	2,2
<b>Pays en développement</b>	2006	62,7	85,6	58,7	55,3	46,2	33,3	39,7	52,3
	2007	62,5	85,7	56,9	55,5	50,0	37,2	41,6	56,4
	2008	61,8	85,0	53,8	55,6	50,6	35,3	43,6	57,3
	2009	61,1	85,0	54,0	54,5	55,7	39,8	42,0	64,2
	2010	59,8	84,0	52,4	53,4	55,9	39,5	46,2	63,3
	2011	60,3	85,8	52,2	54,2	56,9	42,5	43,6	64,0
	2012	60,1	85,4	52,6	54,3	58,1	43,2	46,9	64,7
	2013	60,8	84,9	52,5	55,8	59,8	46,2	48,2	65,7
<b>Afrique</b>	2006	9,4	19,8	9,4	5,6	4,4	2,1	4,4	5,3
	2007	9,1	20,0	8,8	5,4	4,7	2,3	4,9	5,5
	2008	9,3	21,2	8,7	5,5	4,5	2,3	4,7	5,3
	2009	9,0	20,7	8,9	5,2	4,9	2,4	4,3	6,0
	2010	9,0	19,6	9,4	5,5	4,9	2,2	4,1	6,0
	2011	8,2	19,2	6,6	5,3	4,3	2,0	4,5	5,0
	2012	8,2	20,4	6,6	5,1	4,3	1,7	4,8	5,0
	2013	8,6	20,2	6,3	5,9	4,5	1,8	5,1	5,1

## Annexe 02 - Suite

<b>Amérique</b>	2006	13,4	14,1	10,3	13,7	4,7	2,6	6,7	5,2
	2007	13,3	13,9	9,7	13,7	5,1	3,8	7,1	5,3
	2008	13,5	13,1	9,7	14,2	5,3	3,8	7,5	5,4
	2009	13,1	13,2	7,9	14,0	4,7	3,4	8,0	4,6
	2010	13,9	13,5	8,7	15,0	5,3	3,6	7,6	5,5
	2011	14,1	14,4	8,1	15,1	5,8	3,7	7,1	6,2
	2012	13,9	14,2	8,1	14,8	5,9	3,9	7,9	6,3
	2013	13,4	13,2	7,2	14,5	5,8	3,7	7,8	6,1
<b>Asie</b>	2006	39,9	51,7	39,0	35,9	36,9	28,6	27,8	41,7
	2007	40,0	51,7	38,4	36,3	40,1	31,1	28,9	45,5
	2008	38,9	50,6	35,4	35,8	40,6	29,1	30,7	46,4
	2009	38,9	51,0	37,1	35,2	45,9	34,0	29,3	53,3
	2010	36,8	50,8	34,4	32,8	45,5	33,7	34,0	51,6
	2011	37,9	52,1	37,5	33,8	46,7	36,8	31,6	52,6
	2012	37,8	50,7	37,7	34,3	47,7	37,6	33,7	53,3
	2013	38,7	51,5	38,9	35,3	49,4	40,6	34,9	54,4
<b>Océanie</b>	2006	0,0	0,1	0,01	0,0	0,2	-	0,7	0,1
	2007	0,1	0,1	0,01	0,0	0,2	-	0,8	0,1
	2008	0,1	0,1	0,01	0,0	0,2	-	0,8	0,1
	2009	0,1	0,1	0,02	0,1	0,2	-	0,4	0,2
	2010	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	-	0,4	0,2
	2011	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	-	0,4	0,2
	2012	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	0,4	0,1
	2013	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,4	0,1

*Source : Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et de données publiées sur les sites Web de l'État, du secteur portuaire et de sources spécialisées. Les données ont été révisées et actualisées pour tenir compte de l'amélioration des rapports, avec des chiffres plus récents et de meilleurs renseignements concernant la ventilation par type de marchandises. Les chiffres pour 2013 sont des estimations fondées sur des données préliminaires ou sur l'année la plus récente pour laquelle des données étaient disponibles.*

# Annexe 03

Trafic des ports à conteneurs de 80 pays/économies en développement et économies en transition pour les années 2011, 2012 et 2013 (en EVP).

Pays/économie	2011	2012	Chiffres préliminaires pour 2013 <sup>a</sup>	Variation en pourcentage 2012/2011	Variation en pourcentage 2013/2012
Chine	144 641 878	160 058 524	174 080 330	10,66	8,76
Singapour	30 727 702	32 498 652	33 516 343	5,76	3,13
République de Corée	20 833 508	21 609 746	22 582 700	3,73	4,50
Chine, RAS de Hong Kong	24 384 000	23 117 000	22 352 000	-5,20	-3,31
Malaisie	20 139 382	20 897 779	21 426 791	3,77	2,53
Émirats arabes unis	17 548 086	18 120 915	19 336 427	3,26	6,71
Chine, Province de Taiwan	14 076 069	14 976 356	15 353 404	6,40	2,52
Inde	10 284 885	10 290 265	10 653 343	0,05	3,53
Indonésie	8 966 146	9 638 607	10 790 450	7,50	11,95
Brésil	8 714 406	9 322 769	10 176 613	6,98	9,16
Thaïlande	7 171 394	7 468 900	7 702 476	4,15	3,13
Panama	6 911 325	7 217 794	7 447 695	4,43	3,19
Turquie	5 990 103	6 736 347	7 284 207	12,46	8,13
Égypte	7 737 183	7 356 172	7 143 083	-4,92	-2,90
Viet Nam	6 929 645	2 937 119	8 121 019	-57,62	176,50
Arabie saoudite	5 694 538	6 563 844	6 742 397	15,27	2,72
Philippines	5 288 643	5 686 179	5 860 226	7,52	3,06
Mexique	4 228 873	4 799 368	4 900 268	13,49	2,10
Afrique du Sud	4 392 975	4 320 604	4 595 000	-1,65	6,35
Sri Lanka	4 262 887	4 180 000	4 306 000	-1,94	3,01
Fédération de Russie	3 954 849	3 930 515	3 968 186	-0,62	0,96
Oman	3 632 940	4 167 044	3 930 261	14,70	-5,68
Chili	3 450 401	3 606 093	3 784 386	4,51	4,94
République islamique d'Iran	2 740 296	2 945 818	3 178 538	7,50	7,90
Colombie	2 584 201	2 804 041	2 718 138	8,51	-3,06
Maroc	2 083 000	1 800 000	2 500 000	-13,59	38,89
Pakistan	2 193 403	2 375 158	2 562 796	8,29	7,90
Jamaïque	1 999 601	2 149 571	2 319 387	7,50	7,90
Pérou	1 814 743	2 031 134	2 191 594	11,92	7,90
Argentine	2 159 110	1 986 480	2 143 412	-8,00	7,90
Costa Rica	1 233 468	1 329 679	1 880 513	7,80	41,43
République dominicaine	1 461 492	1 583 047	1 708 108	8,32	7,90
Bangladesh	1 431 851	1 435 599	1 571 461	0,26	9,46
Bahamas	1 189 125	1 278 309	1 379 296	7,50	7,90
République bolivarienne du Venezuela	1 162 326	1 249 500	1 348 211	7,50	7,90
Guatemala	1 163 100	1 158 400	1 211 600	-0,40	4,59
Équateur	1 081 169	1 117 047	1 205 294	3,32	7,90
Koweït	1 048 063	1 126 668	1 215 675	7,50	7,90
Liban	1 034 249	882 922	1 117 000	-14,63	26,51
Nigéria	839 907	877 679	1 010 836	4,50	15,17
Angola	676 493	750 000	913 000	10,87	21,73
Uruguay	861 164	753 000	861 000	-12,56	14,34
Kenya	735 672	790 847	853 324	7,50	7,90
Yémen	707 155	760 192	820 247	7,50	7,90
Ukraine	696 641	748 889	808 051	7,50	7,90
République arabe syrienne	685 998	737 448	795 707	7,50	7,90

# Annexe 03 - Suite

Pays/économie	2011	2012	Chiffres préliminaires pour 2013 <sup>a</sup>	Variation en pourcentage 2012/2011	Variation en pourcentage 2013/2012
Ghana	683 934	735 229	793 312	7,50	7,90
Jordanie	654 283	703 354	758 919	7,50	7,90
Côte d'Ivoire	642 371	690 548	745 102	7,50	7,90
Djibouti	634 200	681 765	735 624	7,50	7,90
Honduras	662 432	665 354	670 726	0,44	0,81
Trinité-et-Tobago	605 890	651 332	702 787	7,50	7,90
Maurice	462 747	576 383	621 917	24,56	7,90
Tunisie	492 983	529 956	571 823	7,50	7,90
Soudan	464 129	498 938	538 354	7,50	7,90
République-Unie de Tanzanie	453 754	487 786	526 321	7,50	7,90
Libye	195 106	369 739	434 608	89,51	17,54
Sénégal	369 137	396 822	428 171	7,50	7,90
Qatar	365 722	393 151	424 210	7,50	7,90
Congo	358 234	385 102	415 525	7,50	7,90
Bénin	334 798	359 908	388 341	7,50	7,90
Papouasie-Nouvelle-Guinée	313 598	337 118	363 750	7,50	7,90
Bahrein	306 483	329 470	355 498	7,50	7,90
Cameroun	301 319	323 917	349 507	7,50	7,90
Algérie	295 733	317 913	343 028	7,50	7,90
Mozambique	269 219	289 411	312 274	7,50	7,90
Cuba	246 773	265 281	286 238	7,50	7,90
Géorgie	239 004	256 929	277 226	7,50	7,90
Cambodge	236 986	254 760	274 886	7,50	7,90
Myanmar	200 879	215 945	233 005	7,50	7,90
Guam	193 657	208 181	224 628	7,50	7,90
El Salvador	161 200	161 000	180 600	-0,12	12,17
Gabon	162 415	174 597	188 390	7,50	7,90
Madagascar	149 135	160 320	172 986	7,50	7,90
Croatie	144 860	155 724	168 026	7,50	7,90
Aruba	137 410	147 716	159 385	7,50	7,90
Namibie	107 606	115 676	124 815	7,50	7,90
Brunéi Darussalam	105 018	112 894	121 813	7,50	7,90
Nouvelle-Calédonie	95 277	102 423	110 514	7,50	7,90
Albanie	91 827	98 714	106 512	7,50	7,90
<b>Total partiel</b>	<b>412 682 164</b>	<b>434 325 380</b>	<b>465 475 613</b>	<b>5,24</b>	<b>7,17</b>
<b>Autres déclarants<sup>b</sup></b>	<b>562 723</b>	<b>590 637</b>	<b>630 276</b>	<b>4,96</b>	<b>6,71</b>
<b>Total déclaré</b>	<b>413 244 887</b>	<b>434 916 017</b>	<b>466 105 889</b>	<b>5,24</b>	<b>7,17</b>
<b>Total mondial</b>	<b>587 484 148</b>	<b>616 675 181</b>	<b>651 099 413</b>	<b>4,97</b>	<b>5,58</b>

*Sources* : Secrétariat de la CNUCED, à partir de diverses sources, dont des publications de Dynamar B.V., et d'informations obtenues par le secrétariat de la CNUCED directement auprès des autorités responsables des terminaux et des ports.

- Dans cette liste, le port de Jurong est inclus dans Singapour.
- L'expression «Autres déclarants» renvoie aux pays pour lesquels moins de 100 000 EVP par an ont été déclarés.

*Note* : De nombreux chiffres pour 2012 et 2013 sont des estimations de la CNUCED (ces chiffres sont indiqués en italiques). Il est possible que les totaux des pays occultent le fait que des ports de moindre importance puissent ne pas être inclus; c'est pourquoi, dans certains cas, les chiffres réels sont peut-être différents de ceux qui sont indiqués.

# Annexe n° 04

## النتائج حسب نوعية البضائع Résultats par produits / Results as per products

Unité: tonne

Poduits / Products المنتجات	Béjaïa بجاية								
	Débarqués / Unloaded تفريغ			Embarqués / loaded شحن			Total		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
<b>Produits agricoles &amp; denrées alimentaires / Agricultural products &amp; foodstuffs</b>	<b>7 597 722</b>	<b>7 290 129</b>	<b>-4,05</b>	<b>404 837</b>	<b>483 707</b>	<b>19,48</b>	<b>8 002 559</b>	<b>7 773 836</b>	<b>-2,86</b>
- Animaux vivants / Living animals	252	148	-41,27	-	-	-	252	148	-41,27
- Blé / Wheat	1 144 366	1 020 686	-10,81	-	-	-	1 144 366	1 020 686	-10,81
- Autres céréales / Others cereals	2 577 427	2 459 370	-4,58	-	-	-	2 577 427	2 459 370	-4,58
- Pommes de terre / Potatoes	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Fruits et légumes / Fruits & vegetables	3 942	3 719	-5,66	-	-	-	3 942	3 719	-5,66
- Matières textiles / Textile materials	6 846	6 095	-10,97	-	-	-	6 846	6 095	-10,97
- Bois / Wood	659 655	613 365	-7,02	-	-	-	659 655	613 365	-7,02
- Sucre / Sugar	1 551 915	1 546 615	-0,34	397 624	463 065	16,46	1 949 539	2 009 680	3,08
- Vins et alcools / Wines and alcohols	28 144	40 068	42,37	-	-	-	28 144	40 068	42,37
- Lait / Milk	60 726	83 521	37,54	-	-	-	60 726	83 521	37,54
- Semoule & Farine / semolina & flour	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Nourriture pour animaux / Animal food	985 162	909 047	-7,73	-	-	-	985 162	909 047	-7,73
- Oléagineux / Oleaginous	501 702	542 492	8,13	2 026	19 414	858,24	503 728	561 906	11,55
- Autres / Others	77 585	65 003	-16,22	5 187	1 228	-76,33	82 772	66 231	-19,98
<b>Combustibles, minéraux solides / Fuels, Solid minerals</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
- houille / Coal	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Produits pétroliers / Petroleum products</b>	<b>1 088 108</b>	<b>1 030 022</b>	<b>-5,34</b>	<b>7 176 893</b>	<b>7 081 498</b>	<b>-1,33</b>	<b>8 265 001</b>	<b>8 111 520</b>	<b>-1,86</b>
- Pétrole brut / Crude oil /	-	-	-	7 176 893	7 081 498	-1,33	7 176 893	7 081 498	-1,33
- Hydrocarbures gazeux / Gaseous Hydrocarbons /	92 211	94 956	2,98	-	-	-	92 211	94 956	2,98
- Méthane / Methane	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Butane-propane / Butane-propane	92 211	94 956	2,98	-	-	-	92 211	94 956	2,98
- Ammoniaque / Ammonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Hydrocarbures raffinés / refined hydrocarbons /	995 897	935 066	-6,11	-	-	-	995 897	935 066	-6,11
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Minerais et produits métallurgiques / Ores - Metallurgic products</b>	<b>929 933</b>	<b>833 147</b>	<b>-10,41</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>929 933</b>	<b>833 147</b>	<b>-10,41</b>
- Minerais / Ores	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ferrailles / Scraps	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Métaux ferreux / Ferrous metals	916 953	820 191	-10,55	-	-	-	916 953	820 191	-10,55
- Métaux non ferreux / Non ferrous metals	12 980	12 956	-0,18	-	-	-	12 980	12 956	-0,18
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Minéraux / matériaux de construction / Mineral - materials of construction</b>	<b>1 125 260</b>	<b>789 266</b>	<b>-29,86</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 125 260</b>	<b>789 266</b>	<b>-29,86</b>
- Minéraux / Minerals	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ciment / Cement	922 925	578 373	-37,33	-	-	-	922 925	578 373	-37,33
- Autres / Others	202 335	210 893	4,23	-	-	-	202 335	210 893	4,23
<b>Engrais &amp; produits chimiques / Fertilizers - Chemicals</b>	<b>445 818</b>	<b>467 126</b>	<b>4,78</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>445 818</b>	<b>467 126</b>	<b>4,78</b>
- Engrais naturels / Natural fertilizers	57 393	45 327	-21,02	-	-	-	57 393	45 327	-21,02
- Phosphate / Phosphate	24 319	24 694	1,54	-	-	-	24 319	24 694	1,54
- Autres / Others	33 074	20 633	-37,62	-	-	-	33 074	20 633	-37,62
- Engrais manufactures / Manufactured fertilizers	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Produits chimiques / Chemicals products	388 425	421 799	8,59	-	-	-	388 425	421 799	8,59
<b>Marchandises diverses / Various goods</b>	<b>1 099 923</b>	<b>1 217 319</b>	<b>10,67</b>	<b>289 949</b>	<b>324 610</b>	<b>11,95</b>	<b>1 389 872</b>	<b>1 541 929</b>	<b>10,94</b>
- Véhicules, matériels de transports / Vehicles, transport equipment	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Matériels agricoles / Farm equipment	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Machines, moteurs, appareils & pièces / Machines, motors, devices & pieces	-	1 217 319	100,00	-	324 610	100,00	-	1 541 929	100,00
- Verre / Glass	38 435	-	-100,00	-	-	-	38 435	-	-100,00
- Cuir & textiles / Leathers & textiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres (Transactions spéciales) / Others (Special transactions)	1 061 488	-	-100,00	289 949	-	-100,00	1 351 437	-	-100,00
<b>Total</b>	<b>12 286 764</b>	<b>11 627 009</b>	<b>-5,37</b>	<b>7 871 679</b>	<b>7 889 815</b>	<b>0,23</b>	<b>20 158 443</b>	<b>19 516 824</b>	<b>-3,18</b>

# Annexe n° 05

حركة البضائع حسب نمط التغليف

Traffic marchandises selon mode de conditionnement / Traffic by package type

Unité: tonne

Ports الموانئ	Débarqués / Inbounds تفريغ											
	مواد صلبة سائبة			مواد صلبة صلبة			بضائع مختلفة			المجموع Total		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
Alger / Dellys الجزائر / دلس	4 547 032	4 389 675	-3,46	2 029 677	2 359 161	16,23	6 873 348	6 805 754	-0,98	13 450 057	13 554 591	0,78
Annaba عنابة	910 339	185 635	-79,61	1 624 011	1 662 748	2,39	2 329 782	1 827 554	-21,56	4 864 132	3 675 937	-24,43
Arzew/Béthioua أرزيو / بطيوة	2 260 445	2 389 947	5,73	286 799	201 898	-29,60	547 295	425 313	-22,29	3 094 539	3 017 158	-2,50
Béjaïa بجاية	1 589 810	1 531 614	-3,66	6 189 093	5 964 348	-3,63	4 507 861	4 131 047	-8,36	12 286 764	11 627 009	-5,37
Djen-Djen جن جن	185 605	169 597	-8,62	2 355 617	2 026 027	-13,99	2 184 510	1 684 851	-22,87	4 725 732	3 880 475	-17,89
Ghazaouet غزوات	101 561	79 974	-21,26	580 594	500 376	-13,82	372 126	372 126	-30,36	1 216 486	952 476	-21,70
Mostaghanem مستغانم	100 854	81 166	-19,52	336 291	129 230	-61,57	1 006 476	775 306	-22,97	1 443 620	985 701	-31,72
Oran وهران	284 157	249 052	-12,35	4 379 006	4 833 848	10,39	3 362 624	3 143 961	-6,50	8 025 787	8 226 861	2,51
Skikda سكيكدة	1 331 538	924 842	-30,54	1 434 370	1 610 069	12,25	2 829 455	2 344 806	-17,13	5 595 363	4 879 717	-12,79
Ténès تنس	75 990	66 640	-12,30	70 015	47 617	-31,99	1 229 742	1 077 908	-12,35	1 375 747	1 192 166	-13,34
<b>Total المجموع</b>	<b>11 387 330</b>	<b>10 068 142</b>	<b>-11,58</b>	<b>19 285 473</b>	<b>19 335 322</b>	<b>0,26</b>	<b>25 405 424</b>	<b>22 588 627</b>	<b>-11,09</b>	<b>56 078 227</b>	<b>51 992 091</b>	<b>-7,29</b>

Ports الموانئ	Embarqués / Outbounds شحن											
	مواد صلبة سائبة			مواد صلبة صلبة			بضائع مختلفة			المجموع Total		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
Alger / Dellys الجزائر / دلس	1 346 016	1 182 832	-12,12	-	-	-	1 078 801	1 204 260	11,63	2 424 817	2 387 092	-1,56
Annaba عنابة	168 086	283 011	68,37	1 321 701	1 241 729	-6,05	3 994	11 920	198,45	1 493 781	1 536 660	2,87
Arzew/Béthioua أرزيو / بطيوة	40 373 939	40 378 076	0,01	1 408 118	1 974 180	40,20	21 194	109 234	415,40	41 803 251	42 461 490	1,57
Béjaïa بجاية	7 181 893	7 100 848	-1,13	111 254	110 300	-0,86	578 532	678 667	17,31	7 871 679	7 889 815	0,23
Djen-Djen جن جن	-	-	-	-	-	-	10 575	12 666	19,77	10 575	12 666	19,77
Ghazaouet غزوات	-	-	-	-	-	-	73 092	53 842	-26,34	73 092	53 842	-26,34
Mostaghanem مستغانم	3 647	3 785	3,79	-	-	-	7 672	16 407	113,85	11 319	20 192	78,39
Oran وهران	3 482	10 694	207,12	-	-	-	456 155	409 024	-10,33	459 637	419 718	-8,68
Skikda سكيكدة	23 016 594	21 999 577	-4,42	-	-	-	198 786	214 651	7,98	23 215 380	22 214 228	-4,31
Ténès تنس	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total المجموع</b>	<b>72 093 657</b>	<b>70 958 824</b>	<b>-1,57</b>	<b>2 841 073</b>	<b>3 326 209</b>	<b>17,08</b>	<b>2 428 801</b>	<b>2 710 670</b>	<b>11,61</b>	<b>77 363 531</b>	<b>76 995 703</b>	<b>-0,48</b>

Ports الموانئ	المجموع Total											
	مواد صلبة سائبة			مواد صلبة صلبة			بضائع مختلفة			المجموع Total		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
Alger / Dellys الجزائر / دلس	5 893 047	5 572 507	-5,44	2 029 677	2 359 161	16,23	7 952 150	8 010 014	0,73	15 874 874	15 941 683	0,42
Annaba عنابة	1 078 425	468 646	-56,54	2 945 712	2 904 477	-1,40	2 333 776	1 839 474	-21,18	6 357 913	5 212 597	-18,01
Arzew/Béthioua أرزيو / بطيوة	42 634 384	42 768 023	0,31	1 694 917	2 176 078	28,39	568 489	534 547	-5,97	44 897 790	45 478 648	1,29
Béjaïa بجاية	8 771 703	8 632 462	-1,59	6 300 347	6 074 648	-3,58	5 086 393	4 809 714	-5,44	20 158 443	19 516 824	-3,18
Djen-Djen جن جن	185 605	169 597	-8,62	2 355 617	2 026 027	-13,99	2 195 085	1 697 517	-22,67	4 736 307	3 893 141	-17,80
Ghazaouet غزوات	101 561	79 974	-21,26	580 594	500 376	-13,82	607 423	425 968	-29,87	1 289 578	1 006 318	-21,97
Mostaghanem مستغانم	104 501	84 951	-18,71	336 291	129 230	-61,57	1 014 148	791 713	-21,93	1 454 939	1 005 893	-30,86
Oran وهران	287 639	259 746	-9,70	4 379 006	4 833 848	10,39	3 818 779	3 552 985	-6,96	8 485 424	8 646 579	1,90
Skikda سكيكدة	24 348 132	22 924 419	-5,85	1 434 370	1 610 069	12,25	3 028 241	2 559 457	-15,48	28 810 743	27 093 945	-5,96
Ténès تنس	75 990	66 640	-12,30	70 015	47 617	-31,99	1 229 742	1 077 908	-12,35	1 375 747	1 192 166	-13,34
<b>Total المجموع</b>	<b>83 480 987</b>	<b>81 026 966</b>	<b>-2,94</b>	<b>22 126 546</b>	<b>22 661 531</b>	<b>2,42</b>	<b>27 834 226</b>	<b>25 299 297</b>	<b>-9,11</b>	<b>133 441 759</b>	<b>128 987 794</b>	<b>-3,34</b>

# Annexe n° 06

الحركة الخاصة للبطائع

Traffic particuliers / Particular traffic

حركة الحاويات

Traffic conteneurs / Containers traffic

Pour l'Entreprise Portuaire d'Alger, le trafic conteneurs inclus le trafic de conteneurs réalisé par DPW

Conteneur: EVP Tonnage: tonne

الموانئ Ports	تفريغ / Inbounds											
	مملوءة / Full TEU			فارغة / Empty TEU			مملوءة+فارغة TEU			الحمولة الخام Tonnage net		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
Alger / Dellys الجزائر / دلس	194 227	180 335	-7,15	-	-	-	194 227	180 335	-	1 994 654	1 826 199	-8,45
Annaba عنابة	87 442	87 032	-0,47	-	-	-	87 442	87 032	-0,47	830 892	837 490	0,79
Arzew/Béthioua أرزيو / بطيوية	5 691	32 504	471,15	-	-	-	5 691	32 504	471,15	11 458	83 707	630,56
Béjaïa بجاية	122 934	133 842	8,87	18	13	-27,78	122 952	133 855	8,87	1 526 848	1 649 517	8,03
Djen-Djen جن جن	4 728	7 185	51,97	-	71	100,00	4 728	7 256	53,47	66 719	96 775	45,05
Ghazaouet غزوات	24 445	16 301	-33,32	-	-	-	24 445	16 301	-33,32	272 145	184 474	-32,21
Mostaghanem مستغانم	3 996	3 510	-12,16	-	-	-	3 996	3 510	-12,16	29 509	24 162	-18,12
Oran وهران	148 989	149 151	0,11	-	-	-	148 989	149 151	0,11	1 887 086	1 968 901	4,34
Skikda سكيكدة	78 320	82 527	5,37	4	49	1125,00	78 324	82 576	5,43	720 813	771 102	6,98
Ténès تنس	101	-	-100,00	-	-	-	101	-	-100,00	1 371	-	-100,00
<b>Total المجموع</b>	<b>670 873</b>	<b>692 387</b>	<b>3,21</b>	<b>22</b>	<b>133</b>	<b>504,55</b>	<b>670 895</b>	<b>692 520</b>	<b>3,22</b>	<b>7 341 494</b>	<b>7 442 327</b>	<b>1,37</b>

الموانئ Ports	شحن / Outbounds											
	مملوءة / Full TEU			فارغة / Empty TEU			مملوءة+فارغة TEU			الحمولة الخام Tonnage net		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
Alger / Dellys الجزائر / دلس	3 840	4 684	21,98	183 130	190 505	4,03	186 970	195 189	4,86	47 547	51 962	9,29
Annaba عنابة	294	826	180,95	82 637	85 272	3,19	82 931	86 098	3,82	2 824	11 886	320,89
Arzew/Béthioua أرزيو / بطيوية	1 230	7 733	528,70	1 960	29 679	1414,23	3 190	37 412	1072,79	1 535	16 650	984,69
Béjaïa بجاية	12 344	13 019	5,47	113 470	120 464	6,16	125 814	133 483	6,10	227 472	211 870	-6,86
Djen-Djen جن جن	36	1	-97,22	3 925	5 950	51,59	3 961	5 951	50,24	7 925	12 409	56,58
Ghazaouet غزوات	230	109	-52,61	24 096	16 963	-29,60	24 326	17 072	-29,82	5 194	2 052	-60,49
Mostaghanem مستغانم	33	337	921,21	2 858	2 452	-14,21	2 891	2 789	-3,53	196	7 035	3496,86
Oran وهران	5 003	2 830	-43,43	147 265	132 654	-9,92	152 268	135 484	-11,02	382 413	333 421	-12,81
Skikda سكيكدة	853	938	9,96	81 053	86 100	6,23	81 906	86 100	5,12	5 363	5 945	10,85
Ténès تنس	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total المجموع</b>	<b>23 863</b>	<b>30 477</b>	<b>27,72</b>	<b>640 394</b>	<b>670 039</b>	<b>4,63</b>	<b>664 257</b>	<b>699 878</b>	<b>5,32</b>	<b>680 468</b>	<b>653 230</b>	<b>-4,00</b>

الموانئ Ports	Total المجموع											
	مملوءة / Full TEU			فارغة / Empty TEU			مملوءة+فارغة TEU			الحمولة الخام Tonnage net		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
Alger / Dellys الجزائر / دلس	198 067	185 019	-6,59	183 130	190 505	4,03	381 197	375 524	-1,49	2 042 200	1 878 161	-8,03
Annaba عنابة	87 736	87 858	0,14	82 637	85 272	3,19	170 373	173 130	1,62	833 716	849 376	1,88
Arzew/Béthioua أرزيو / بطيوية	6 921	40 237	481,38	1 960	29 679	1414,23	8 881	69 916	687,25	12 993	100 357	672,39
Béjaïa بجاية	135 278	146 861	8,56	113 488	120 477	6,16	248 766	267 338	7,47	1 754 320	1 861 387	6,10
Djen-Djen جن جن	4 764	7 186	50,84	3 925	6 021	53,40	8 689	13 207	52,00	74 644	109 184	46,27
Ghazaouet غزوات	24 675	16 410	-33,50	24 096	16 963	-29,60	48 771	33 373	-31,57	277 339	-	-100,00
Mostaghanem مستغانم	4 029	3 847	-4,52	2 858	2 452	-14,21	6 887	6 299	-8,54	29 704	31 197	5,03
Oran وهران	153 992	151 981	-1,31	147 265	132 654	-9,92	301 257	284 635	-5,52	2 269 499	2 302 322	1,45
Skikda سكيكدة	79 173	83 465	5,42	81 057	86 149	6,28	160 230	169 614	5,86	726 176	777 047	7,01
Ténès تنس	101	-	-100,00	-	-	-	101	-	-100,00	1 371	-	-100,00
<b>Total المجموع</b>	<b>694 736</b>	<b>722 864</b>	<b>4,05</b>	<b>640 416</b>	<b>670 172</b>	<b>4,65</b>	<b>1 335 152</b>	<b>1 393 036</b>	<b>4,34</b>	<b>8 021 962</b>	<b>7 909 031</b>	<b>-1,41</b>

# Annexe n° 07

## النتائج حسب نوعية البضائع Résultats par produits / Results as per products

Unité: tonne

Poduits / Products / المنتجات	Djen-jen جن جن								
	Débarqués / Unloaded / نزع			Embarqués / loaded / شحن			Total		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
<b>Produits agricoles &amp; denrées alimentaires / Agricultural products &amp; foodstuffs</b>	<b>1 844 745</b>	<b>1 720 589</b>	<b>-6,73</b>	-	-	-	<b>1 844 745</b>	<b>1 720 589</b>	<b>-6,73</b>
- Animaux vivants / Living animals	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Blé / Wheat	1 186 910	1 268 030	6,83	-	-	-	1 186 910	1 268 030	6,83
- Autres céréales / Others cereals	136 570	39 060	-71,40	-	-	-	136 570	39 060	-71,40
- Pommes de terre / Potatoes	0	-	-	-	-	-	-	-	-
- Fruits et légumes / Fruits & vegetables	0	-	-	-	-	-	-	-	-
- Matières textiles / Textile materials	0	-	-	-	-	-	-	-	-
- Bois / Wood	413 199	332 482	-19,53	-	-	-	413 199	332 482	-19,53
- Sucre / Sugar	10 000	0	-100,00	-	-	-	10 000	-	-100,00
- Vins et alcools / Wines and alcohols	0	-	-	-	-	-	-	-	-
- Lait / Milk	0	-	-	-	-	-	-	-	-
- Semoule & Farine / semolina & flour	0	-	-	-	-	-	-	-	-
- Nourriture pour animaux / Animal food	0	-	-	-	-	-	-	-	-
- Oléagineux / Oleaginous	98 066	81 017	-17,39	-	-	-	98 066	81 017	-17,39
- Autres / Others	0	0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Combustibles, minéraux solides / Fuels, Solid minerals</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- houille / Coal	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Produits pétroliers / Petroleum products</b>	<b>87 539</b>	<b>88 580</b>	<b>1,19</b>	-	-	-	<b>87 539</b>	<b>88 580</b>	<b>1,19</b>
- Pétrole brut / Crude oil /	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Hydrocarbures gazeux / Gaseous Hydrocarbons /	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Méthane / Methane	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Butane-propane / Butane-propane	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ammoniaque / Ammonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Hydrocarbures raffinés / refined hydrocarbons /	87 539	88 580	1,19	-	-	-	87 539	88 580	1,19
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Minerais et produits métallurgiques / Ores - Metallurgic products</b>	<b>864 824</b>	<b>781 273</b>	<b>-9,66</b>	-	-	-	<b>864 824</b>	<b>781 273</b>	<b>-9,66</b>
- Minerais / Ores	0	0	-	-	-	-	-	-	-
- Ferrailles / Scraps	0	0	-	-	-	-	-	-	-
- Métaux ferreux / Ferrous metals	864 824	781 273	-9,66	-	-	-	864 824	781 273	-9,66
- Métaux non ferreux / Non ferrous metals	0	0	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	0	0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Minéraux / matériaux de construction / Mineral - materials of construction</b>	<b>1 400 918</b>	<b>875 089</b>	<b>-37,53</b>	-	-	-	<b>1 400 918</b>	<b>875 089</b>	<b>-37,53</b>
- Minéraux / Minerals	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ciment / Cement	1 231 863	662 553	-46,22	-	-	-	1 231 863	662 553	-46,22
- Autres / Others	169 055	212 536	25,72	-	-	-	169 055	212 536	25,72
<b>Engrais &amp; produits chimiques / Fertilizers - Chemicals</b>	<b>13 988</b>	<b>12 607</b>	<b>-9,87</b>	-	-	-	<b>13 988</b>	<b>12 607</b>	<b>-9,87</b>
- Engrais naturels / Natural fertilizers	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Phosphate / Phosphate	0	0	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	0	0	-	-	-	-	-	-	-
- Engrais manufactures / Manufactured fertilizers	0	0	-	-	-	-	-	-	-
- Produits chimiques / Chemicals products	13 988	12 607	-9,87	-	-	-	13 988	12 607	-9,87
<b>Marchandises diverses / Various goods</b>	<b>513 718</b>	<b>402 337</b>	<b>-21,68</b>	<b>10 575</b>	<b>12 666</b>	<b>19,77</b>	<b>524 293</b>	<b>415 003</b>	<b>-20,85</b>
- Véhicules, matériels de transports / Vehicles, transport equipment	347 606	162 207	-53,34	-	69	100,00	347 606	162 276	-53,32
- Matériels agricoles / Farm equipment	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Machines, moteurs, appareils & pièces / Machines, motors, devices & pieces	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Verre / Glass	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Cuir & textiles / Leathers & textiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres (Transactions spéciales) / Others (Special transactions)	166 112	240 130	44,56	10 575	12 597	19,12	176 687	252 727	43,04
<b>Total</b>	<b>4 725 732</b>	<b>3 880 475</b>	<b>-17,89</b>	<b>10 575</b>	<b>12 666</b>	<b>19,77</b>	<b>4 736 307</b>	<b>3 893 141</b>	<b>-17,80</b>

## Annexe n° 08

النتائج حسب نوعية البضائع  
Résultats par produits / Results as per products

Unité: tonne

Produits / Products المنتجات	Skikda سكيكدة								
	Débarqués / Unloaded تفريغ			Embarqués / loaded شحن			Total		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
<b>Produits agricoles &amp; denrées alimentaires / Agricultural products &amp; foodstuffs</b>	<b>1 485 847</b>	<b>1 562 361</b>	<b>5,15</b>	<b>266</b>	<b>1 984</b>	<b>645,86</b>	<b>1 486 113</b>	<b>1 564 345</b>	<b>5,26</b>
- Animaux vivants / Living animals	90	258	186,67	-	-	-	90	258	186,67
- Blé / Wheat	955 246	863 773	-9,58	-	-	-	955 246	863 773	-9,58
- Autres céréales / Others cereals	98 441	608 446	518,08	-	-	-	98 441	608 446	518,08
- Pommes de terre / Potatoes	5 487	5 533	0,84	-	55	100,00	5 487	5 588	1,84
- Fruits et légumes / Fruits & vegetables	-	-	-	-	153	100,00	-	153	100,00
- Matières textiles / Textile materials	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Bois / Wood	45 900	31 366	-31,66	-	-	-	45 900	31 366	-31,66
- Sucre / Sugar	-	4 600	100,00	-	-	-	-	4 600	100,00
- Vins et alcools / Wines and alcohols	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Lait / Milk	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Semoule & Farine / semolina & flour	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Nourriture pour animaux / Animal food	46 879	48 385	3,21	-	-	-	46 879	48 385	3,21
- Oléagineux / Oleaginous	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	333 804	-	-100,00	266	1 776	567,67	334 070	1 776	-99,47
<b>Combustibles, minéraux solides / Fuels, Solid minerals</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
- houille / Coal	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Produits pétroliers / Petroleum products</b>	<b>1 331 538</b>	<b>924 842</b>	<b>-30,54</b>	<b>23 016 596</b>	<b>21 999 577</b>	<b>-4,42</b>	<b>24 348 134</b>	<b>22 924 419</b>	<b>-5,85</b>
- Pétrole brut / Crude oil /	-	-	-	36 616	113 321	209,48	36 616	113 321	209,48
- Hydrocarbures gazeux / Gaseous hydrocarbons /	38 824	11 995	-69,10	3 829 725	3 347 846	-12,58	3 868 549	3 359 841	-13,15
- Méthane / Methane	-	-	-	3 531 808	3 086 321	-12,61	3 531 808	3 086 321	-12,61
- Butane-propane / Butane-propane	21 770	-	-100,00	204 235	198 953	-2,59	226 005	198 953	-11,97
- Ammoniaque / Ammonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	17 054	11 995	-29,66	93 682	62 572	-33,21	110 736	74 567	-32,66
- Hydrocarbures raffinés / refined hydrocarbons /	1 292 714	912 847	-29,39	19 150 255	-	-	20 442 969	912 847	-95,53
- Autres / Others	-	-	-	-	18 538 410	100,00	-	18 538 410	100,00
<b>Minerais et produits métallurgiques / Ores - Metallurgic products</b>	<b>1 217 428</b>	<b>1 059 570</b>	<b>-12,97</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 217 428</b>	<b>1 059 570</b>	<b>-12,97</b>
- Minerais / Ores	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ferrailles / Scraps	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Métaux ferreux / Ferrous metals	1 180 094	964 423	-18,28	-	-	-	1 180 094	964 423	-18,28
- Métaux non ferreux / Non ferrous metals	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	37 334	95 147	154,85	-	-	-	37 334	95 147	154,85
<b>Minéraux / matériaux de construction / Mineral - materials of construction</b>	<b>485 420</b>	<b>210 698</b>	<b>-56,59</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>485 420</b>	<b>210 698</b>	<b>-56,59</b>
- Minéraux / Minerals	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ciment / Cement	468 003	188 975	-59,62	-	-	-	468 003	188 975	-59,62
- Autres / Others	17 417	21 723	24,72	-	-	-	17 417	21 723	24,72
<b>Engrais &amp; produits chimiques / Fertilizers - Chemicals</b>	<b>43 206</b>	<b>82 812</b>	<b>91,67</b>	<b>4 651</b>	<b>4 995</b>	<b>7,40</b>	<b>47 857</b>	<b>87 807</b>	<b>83,48</b>
- Engrais naturels / Natural fertilizers	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Phosphate / Phosphate	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Engrais manufactures / Manufactured fertilizers	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Produits chimiques / Chemicals products	43 206	82 812	91,67	4 651	4 995	7,40	47 857	87 807	83,48
<b>Marchandises diverses / Various goods</b>	<b>1 031 924</b>	<b>1 039 434</b>	<b>0,73</b>	<b>193 870</b>	<b>207 672</b>	<b>7,12</b>	<b>1 225 794</b>	<b>1 247 106</b>	<b>1,74</b>
- Véhicules, matériels de transports / Vehicles, transport equipment	12 685	13 717	8,14	5 168	7 899	52,84	17 853	21 616	21,08
- Matériels agricoles / Farm equipment	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Machines, moteurs, appareils & pièces / Machines, motors, devices & pieces	1 015 813	1 017 085	0,13	7 985	7 339	-8,09	1 023 798	1 024 424	0,06
- Verre / Glass	-	2 990	100,00	-	-	-	-	2 990	100,00
- Cuir & textiles / Leathers & textiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres (Transactions spéciales) / Others (Special transactions)	3 426	5 642	64,68	180 717	192 434	6,48	184 143	198 076	7,57
<b>Total</b>	<b>5 595 363</b>	<b>4 879 717</b>	<b>-12,79</b>	<b>23 215 383</b>	<b>22 214 228</b>	<b>-4,31</b>	<b>28 810 746</b>	<b>27 093 945</b>	<b>-5,96</b>

# Annexe n° 09

## النتائج حسب نوعية البضائع Résultats par produits / Results as per products

Unité: tonne

Poduits / Products المنتجات	Annaba عنابة								
	Débarqués / Unloaded تفريغ			Embarqués / loaded شحن			Total		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
<b>Produits agricoles &amp; denrées alimentaires / Agricultural products &amp; foodstuffs</b>	<b>1 280 381</b>	<b>1 282 078</b>	<b>0,13</b>	<b>18</b>	<b>8 226</b>	<b>45600,00</b>	<b>1 280 399</b>	<b>1 290 304</b>	<b>0,77</b>
- Animaux vivants / Living animals	1 104	1 028	-6,88			-	1 104	1 028	-6,88
- Blé / Wheat	1 102 289	1 101 054	-0,11			-	1 102 289	1 101 054	-0,11
- Autres céréales / Others cereals			-			-			-
- Pommes de terre / Potatoes			-		55	100,00		55	100,00
- Fruits et légumes / Fruits & vegetables	9 015	3 105	-65,56			-	9 015	3 105	-65,56
- Matières textiles / Textile materials	27 783	28 362	2,08			-	27 783	28 362	2,08
- Bois / Wood	10 443	10 754	2,98			-	10 443	10 754	2,98
- Sucre / Sugar	2 207	20 000	806,21			-	2 207	20 000	806,21
- Vins et alcools / Wines and alcohols			-			-			-
- Lait / Milk	44 233	39 967	-9,64			-	44 233	39 967	-9,64
- Semoule & Farine / semolina & flour			-			-			-
- Nourriture pour animaux / Animal food	97	319	228,87			-	97	319	228,87
- Oléagineux / Oleaginous	18 000	14 351	-20,27		7 737	100,00	18 000	22 088	22,71
- Autres / Others	65 210	63 138	-3,18	18	434	2311,11	65 228	63 572	-2,54
<b>Combustibles, minéraux solides / Fuels, Solid minerals</b>	<b>197 707</b>	<b>51 036</b>	<b>-74,19</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>197 707</b>	<b>51 036</b>	<b>-74,19</b>
- houille / Coal			-			-			-
- Autres / Others	197 707	51 036	-74,19			-	197 707	51 036	-74,19
<b>Produits pétroliers / Petroleum products</b>	<b>863 503</b>	<b>138 620</b>	<b>-83,95</b>	<b>168 086</b>	<b>283 011</b>	<b>68,37</b>	<b>1 031 589</b>	<b>421 631</b>	<b>-59,13</b>
- Pétrole brut / Crude oil /			-			-			-
- Hydrocarbures gazeux / Gaseous hydrocarbons /	-	-	0,00	168 086	283 011	68,37	168 086	283 011	68,37
- Méthane / Methane			-			-			-
- Butane-propane / Butane-propane			-			-			-
- Ammoniaque / Ammonia			-	168 086	283 011	68,37	168 086	283 011	68,37
- Autres / Others			-			-			-
- Hydrocarbures raffinés / refined hydrocarbons /	790 999	60 281	-92,38			-	790 999	60 281	-92,38
- Autres / Others	72 504	78 339	8,05			-	72 504	78 339	8,05
<b>Minerais et produits métallurgiques / Ores - Metallurgic products</b>	<b>1 144 299</b>	<b>772 096</b>	<b>-32,53</b>	<b>19 623</b>	<b>-</b>	<b>-100,00</b>	<b>1 163 922</b>	<b>772 096</b>	<b>-33,66</b>
- Minerais / Ores			-			-			-
- Ferrailles / Scraps			-			-			-
- Métaux ferreux / Ferrous metals	1 144 299	772 096	-32,53	19 623	-	-100,00	1 163 922	772 096	-33,66
- Métaux non ferreux / Non ferrous metals			-			-			-
- Autres / Others			-			-			-
<b>Minéraux / matériaux de construction / Mineral - materials of construction</b>	<b>722 690</b>	<b>775 384</b>	<b>7,29</b>	<b>-</b>	<b>53</b>	<b>100,00</b>	<b>722 690</b>	<b>775 437</b>	<b>7,30</b>
- Minéraux / Minerals			-			-			-
- Ciment / Cement	340 020	203 598	-40,12			-	340 020	203 598	-40,12
- Autres / Others	382 670	571 786	49,42		53	100,00	382 670	571 839	49,43
<b>Engrais &amp; produits chimiques / Fertilizers - Chemicals</b>	<b>134 921</b>	<b>122 805</b>	<b>-8,98</b>	<b>1 303 088</b>	<b>1 242 962</b>	<b>-4,61</b>	<b>1 438 009</b>	<b>1 365 767</b>	<b>-5,02</b>
- Engrais naturels / Natural fertilizers	48 460	28 835	-40,50	1 303 088	1 242 648	-4,64	1 351 548	1 271 483	-5,92
- Phosphate / Phosphate			-	1 290 988	1 230 127	-4,71	1 290 988	1 230 127	-4,71
- Autres / Others	48 460	28 835	-40,50	12 100	12 521	3,48	60 560	41 356	-31,71
- Engrais manufactures / Manufactured fertilizers	6 600	-	-100,00			-	6 600	-	-100,00
- Produits chimiques / Chemicals products	79 861	93 970	17,67		314	100,00	79 861	94 284	18,06
<b>Marchandises diverses / Various goods</b>	<b>520 631</b>	<b>533 918</b>	<b>2,55</b>	<b>2 966</b>	<b>2 408</b>	<b>-18,81</b>	<b>523 597</b>	<b>536 326</b>	<b>2,43</b>
- Véhicules, matériels de transports / Vehicles, transport equipment	2 597	3 663	41,05	8	41	412,50	2 605	3 704	42,19
- Matériels agricoles / Farm equipment	2 756	4 169	51,27			-	2 756	4 169	51,27
- Machines, moteurs, appareils & pièces / Machines, motors, devices & pieces	49 023	62 119	26,71	119	134	12,61	49 142	62 253	26,68
- Verre / Glass	571	843	47,64			-	571	843	47,64
- Cuir & textiles / Leathers & textiles			-			-			-
- Autres (Transactions spéciales) / Others (Special transactions)	465 684	463 124	-0,55	2 839	2 233	-21,35	468 523	465 357	-0,68
<b>Total</b>	<b>4 864 132</b>	<b>3 675 937</b>	<b>-24,43</b>	<b>1 493 781</b>	<b>1 536 660</b>	<b>2,87</b>	<b>6 357 913</b>	<b>5 212 597</b>	<b>-18,01</b>

# Annexe n° 10

## النتائج حسب نوعية البضائع Résultats par produits / Results as per products

Unité: tonne

Poduits / Products المنتجات	Ténès تنس								
	Débarqués / Unloaded تفريغ			Embarqués / loaded شحن			Total		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
<b>Produits agricoles &amp; denrées alimentaires / Agricultural products &amp; foodstuffs</b>	<b>183 465</b>	<b>134 845</b>	<b>-26,50</b>	-	-	-	<b>183 465</b>	<b>134 845</b>	<b>-26,50</b>
- Animaux vivants / Living animals	112	1 403	1152,68	-	-	-	112	1 403	1152,68
- Blé / Wheat	39 473	7 341	-81,40	-	-	-	39 473	7 341	-81,40
- Autres céréales / Others cereals	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Pommes de terre / Potatoes	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Fruits et légumes / Fruits & vegetables	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Matières textiles / Textile materials	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Bois / Wood	140 046	123 105	-12,10	-	-	-	140 046	123 105	-12,10
- Sucre / Sugar	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Vins et alcools / Wines and alcohols	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Lait / Milk	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Semoule & Farine / semolina & flour	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Nourriture pour animaux / Animal food	3 834	2 996	-21,86	-	-	-	3 834	2 996	-21,86
- Oléagineux / Oleaginous	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Combustibles, minéraux solides / Fuels, Solid minerals</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
- houille / Coal	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Produits pétroliers / Petroleum products</b>	<b>75 990</b>	<b>66 640</b>	<b>-12,30</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>75 990</b>	<b>66 640</b>	<b>-12,30</b>
- Pétrole brut / Crude oil /	75 990	66 640	-12,30	-	-	-	75 990	66 640	-12,30
- Hydrocarbures gazeux / Gaseous Hydrocarbons /	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Méthane / Methane	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Butane-propane / Butane-propane	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ammoniaque / Ammonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Hydrocarbures raffinés / refined hydrocarbons /	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Minerais et produits métallurgiques / Ores - Metallurgic products</b>	<b>956 338</b>	<b>817 631</b>	<b>-14,50</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>956 338</b>	<b>817 631</b>	<b>-14,50</b>
- Minerais / Ores	909 140	765 815	-15,76	-	-	-	909 140	765 815	-15,76
- Ferrailles / Scraps	2 802	-	-100,00	-	-	-	2 802	-	-100,00
- Métaux ferreux / Ferrous metals	85	-	-100,00	-	-	-	85	-	-100,00
- Métaux non ferreux / Non ferrous metals	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	44 311	51 816	16,94	-	-	-	44 311	51 816	16,94
<b>Minéraux / matériaux de construction / Mineral - materials of construction</b>	<b>98 022</b>	<b>100 707</b>	<b>2,74</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>98 022</b>	<b>100 707</b>	<b>2,74</b>
- Minéraux / Minerals	10 890	17 192	57,87	-	-	-	10 890	17 192	57,87
- Ciment / Cement	84 815	78 756	-7,14	-	-	-	84 815	78 756	-7,14
- Autres / Others	2 317	4 759	105,39	-	-	-	2 317	4 759	105,39
<b>Engrais &amp; produits chimiques / Fertilizers - Chemicals</b>	<b>26 790</b>	<b>32 805</b>	<b>22,45</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>26 790</b>	<b>32 805</b>	<b>22,45</b>
- Engrais naturels / Natural fertilizers	2 759	7 052	155,61	-	-	-	2 759	7 052	155,61
- Phosphate / Phosphate	-	2 011	100,00	-	-	-	-	2 011	100,00
- Autres / Others	2 759	5 041	82,72	-	-	-	2 759	5 041	82,72
- Engrais manufactures / Manufactured fertilizers	13 318	16 046	20,48	-	-	-	13 318	16 046	20,48
- Produits chimiques / Chemicals products	10 713	9 707	-9,39	-	-	-	10 713	9 707	-9,39
<b>Marchandises diverses / Various goods</b>	<b>35 142</b>	<b>39 537</b>	<b>12,51</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>35 142</b>	<b>39 537</b>	<b>12,51</b>
- Véhicules, matériels de transports / Vehicles, transport equipment	1 371	-	-100,00	-	-	-	1 371	-	-100,00
- Matériels agricoles / Farm equipment	5	-	-100,00	-	-	-	5	-	-100,00
- Machines, moteurs, appareils & pièces / Machines, motors, devices & pieces	2	-	-100,00	-	-	-	2	-	-100,00
- Verre / Glass	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Cuir & textiles / Leathers & textiles	3 839	6 243	62,63	-	-	-	3 839	6 243	62,63
- Autres (Transactions spéciales) / Others (Special transactions)	29 925	33 294	11,26	-	-	-	29 925	33 294	11,26
<b>Total</b>	<b>1 375 747</b>	<b>1 192 166</b>	<b>-13,34</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 375 747</b>	<b>1 192 166</b>	<b>-13,34</b>

# Annexe n° 11

## النتائج حسب نوعية البضائع Résultats par produits / Results as per products

Unité: tonne

Poduits / Products المنتجات	الجزائر - ديليس - الجزائر Alger - Delys - الجزائر								
	Débarqués / Unloaded تفريغ			Embarqués / loaded شحن			Total		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
<b>Produits agricoles &amp; denrées alimentaires / Agricultural products &amp; foodstuffs</b>	<b>2 243 442</b>	<b>2 570 931</b>	<b>14,60</b>	-	-	-	<b>2 243 442</b>	<b>2 570 931</b>	<b>14,60</b>
- Animaux vivants / Living animals	12 935	16 116	24,60	-	-	-	12 935	16 116	24,60
- Blé / Wheat	1 858 697	1 966 566	5,80	-	-	-	1 858 697	1 966 566	5,80
- Autres céréales / Others cereals	137 480	218 195	58,71	-	-	-	137 480	218 195	58,71
- Pommes de terre / Potatoes	12 538	8 571	-31,64	-	-	-	12 538	8 571	-31,64
- Fruits et légumes / Fruits & vegetables	112 483	85 283	-24,18	-	-	-	112 483	85 283	-24,18
- Matières textiles / Textile materials	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Bois / Wood	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Sucre / Sugar	17 000	193 982	1041,07	-	-	-	17 000	193 982	1041,07
- Vins et alcools / Wines and alcohols	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Lait / Milk	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Semoule & Farine / semolina & flour	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Nourriture pour animaux / Animal food	-	30	100,00	-	-	-	-	30	100,00
- Oléagineux / Oleaginous	74 403	65 751	-11,63	-	-	-	74 403	65 751	-11,63
- Autres / Others	17 906	16 437	-8,21	-	-	-	17 906	16 437	-8,21
<b>Combustibles, minéraux solides / Fuels, Solid minerals</b>									
- houille / Coal	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Produits pétroliers / Petroleum products</b>	<b>4 489 129</b>	<b>4 323 924</b>	<b>-3,68</b>	<b>1 346 016</b>	<b>1 182 832</b>	<b>-12,12</b>	<b>5 835 145</b>	<b>5 506 756</b>	<b>-5,63</b>
- Pétrole brut / Crude oil /	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Hydrocarbures gazeux / Gaseous hydrocarbons /	437 297	413 418	-5,46	-	-	-	437 297	413 418	-5,46
- Méthane / Methane	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Butane-propane / Butane-propane	437 297	413 418	-5,46	-	-	-	437 297	413 418	-5,46
- Ammoniaque / Ammonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Hydrocarbures raffinés / refined hydrocarbons /	3 730 292	3 652 341	-2,09	1 340 946	1 175 673	-12,33	5 071 238	4 828 014	-4,80
- Autres / Others	321 540	258 165	-19,71	5 070	7 159	41,21	326 610	265 324	-18,76
<b>Minerais et produits métallurgiques / Ores - Metallurgic products</b>	<b>215 528</b>	<b>178 971</b>	<b>-16,96</b>				<b>215 528</b>	<b>178 971</b>	<b>-16,96</b>
- Minerais / Ores	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ferrailles / Scraps	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Métaux ferreux / Ferrous metals	215 528	178 971	-16,96	-	-	-	215 528	178 971	-16,96
- Métaux non ferreux / Non ferrous metals	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Minéraux / matériaux de construction / Mineral - materials of construction</b>	<b>468 726</b>	<b>311 499</b>	<b>-33,54</b>				<b>468 726</b>	<b>311 499</b>	<b>-33,54</b>
- Minéraux / Minerals	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ciment / Cement	458 356	272 862	-40,47	-	-	-	458 356	272 862	-40,47
- Autres / Others	10 370	38 637	272,57	-	-	-	10 370	38 637	272,57
<b>Engrais &amp; produits chimiques / Fertilizers - Chemicals</b>	<b>65 713</b>	<b>75 560</b>	<b>14,98</b>				<b>65 713</b>	<b>75 560</b>	<b>14,98</b>
- Engrais naturels / Natural fertilizers	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Phosphate / Phosphate	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Engrais manufactures / Manufactured fertilizers	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Produits chimiques / Chemicals products	65 713	75 560	14,98	-	-	-	65 713	75 560	14,98
<b>Marchandises diverses / Various goods</b>	<b>5 967 520</b>	<b>6 093 707</b>	<b>2,11</b>	<b>1 078 801</b>	<b>1 204 260</b>	<b>11,63</b>	<b>7 046 322</b>	<b>7 297 966</b>	<b>3,57</b>
- Véhicules, matériels de transports / Vehicles, transport equipment	33 758	45 121	33,66	26 151	35 342	35,15	59 909	80 463	34,31
- Matériels agricoles / Farm equipment	4 997	38	-99,24	-	-	-	4 997	38	-99,24
- Machines, moteurs, appareils & pièces / Machines, motors, devices & pieces	11 492	3 580	-68,85	176	210	19,48	11 668	3 790	-67,52
- Verre / Glass	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Cuir & textiles / Leathers & textiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres (Transactions spéciales) / Others (Special transactions)	5 917 274	6 044 968	2,16	1 052 475	1 168 708	8,03	6 969 749	7 213 676	3,50
<b>Total</b>	<b>13 450 057</b>	<b>13 554 591</b>	<b>0,78</b>	<b>2 424 817</b>	<b>2 387 092</b>	<b>-1,56</b>	<b>15 874 874</b>	<b>15 941 683</b>	<b>0,42</b>

# Annexe n° 12

## النتائج حسب نوعية البضائع Résultats par produits / Results as per products

Unité: tonne

Poduits / Products المنتجات	Ghazaouet غزوات								
	Débarqués / Unloaded تفريغ			Embarqués / loaded شحن			Total		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
<b>Produits agricoles &amp; denrées alimentaires / Agricultural products &amp; foodstuffs</b>	<b>792 641</b>	<b>651 075</b>	<b>-17,86</b>	<b>2 905</b>	<b>3 649</b>	<b>25,61</b>	<b>795 546</b>	<b>654 724</b>	<b>-17,70</b>
- Animaux vivants / Living animals			-			-			-
- Blé / Wheat	448 555	455 024	1,44				448 555	455 024	1,44
- Autres céréales / Others cereals	89 034	23 218	-73,92				89 034	23 218	-73,92
- Pommes de terre / Potatoes			-			-			-
- Fruits et légumes / Fruits & vegetables	175 436	77 087	-56,06	273	464	69,96	175 709	77 551	-55,86
- Matières textiles / Textile materials	1 289	2 141	66,10	14		-100,00	1 303	2 141	64,31
- Bois / Wood	15 548	8 111	-47,83				15 548	8 111	-47,83
- Sucre / Sugar	2 709	1 264	-53,34				2 709	1 264	-53,34
- Vins et alcools / Wines and alcohols			-			-			-
- Lait / Milk	8 405	5 889	-29,93				8 405	5 889	-29,93
- Semoule & Farine / semolina & flour			-			-			-
- Nourriture pour animaux / Animal food	6 596	15 847	140,25				6 596	15 847	140,25
- Oléagineux / Oleaginous	98	98	100,00	133		-100,00	133	98	-26,32
- Autres / Others	45 069	62 396	38,45	2 485	3 185	28,17	47 554	65 581	37,91
<b>Combustibles, minéraux solides / Fuels, Solid minerals</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
- houille / Coal			-			-			-
- Autres / Others			-			-			-
<b>Produits pétroliers / Petroleum products</b>	<b>94 316</b>	<b>72 519</b>	<b>-23,11</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>94 316</b>	<b>72 519</b>	<b>-23,11</b>
- Pétrole brut / Crude oil /			-			-			-
- Hydrocarbures gazeux / Gaseous Hydrocarbons /			-			-			-
- Méthane / Methane			-			-			-
- Butane-propane / Butane-propane			-			-			-
- Ammoniaque / Ammonia			-			-			-
- Autres / Others			-			-			-
- Hydrocarbures raffinés / refined hydrocarbons /			-			-			-
- Autres / Others	94 316	72 519	-23,11				94 316	72 519	-23,11
<b>Minerais et produits métallurgiques / Ores - Metallurgic products</b>	<b>59 471</b>	<b>24 984</b>	<b>-57,99</b>	<b>4 642</b>	<b>1 510</b>	<b>-67,47</b>	<b>64 113</b>	<b>26 494</b>	<b>-58,68</b>
- Minerais / Ores	23 885	-	-100,00				23 885	-	-100,00
- Ferrailles / Scraps			-			-			-
- Métaux ferreux / Ferrous metals	35 034	24 158	-31,04				35 034	24 158	-31,04
- Métaux non ferreux / Non ferrous metals			-	4 642	864	-81,39	4 642	864	-81,39
- Autres / Others	552	826	49,64		646	100,00	552	1 472	166,67
<b>Minéraux / matériaux de construction / Mineral - materials of construction</b>	<b>112 867</b>	<b>84 034</b>	<b>-25,55</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>112 867</b>	<b>84 034</b>	<b>-25,55</b>
- Minéraux / Minerals	3 686	5 431	47,34				3 686	5 431	47,34
- Ciment / Cement	62 675	55 145	-12,01				62 675	55 145	-12,01
- Autres / Others	46 506	23 458	-49,56				46 506	23 458	-49,56
<b>Engrais &amp; produits chimiques / Fertilizers - Chemicals</b>	<b>30 344</b>	<b>25 284</b>	<b>-16,68</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>30 344</b>	<b>25 284</b>	<b>-16,68</b>
- Engrais naturels / Natural fertilizers		148	100,00					148	100,00
- Phosphate / Phosphate			-			-			-
- Autres / Others		148	100,00					148	100,00
- Engrais manufactures / Manufactured fertilizers			-			-			-
- Produits chimiques / Chemicals products	30 344	25 136	-17,16				30 344	25 136	-17,16
<b>Marchandises diverses / Various goods</b>	<b>126 847</b>	<b>94 580</b>	<b>-25,44</b>	<b>65 545</b>	<b>48 683</b>	<b>-25,73</b>	<b>192 392</b>	<b>143 263</b>	<b>-25,54</b>
- Véhicules, matériels de transports / Vehicles, transport equipment	66 350	46 960	-29,22	65 395	48 615	-25,66	131 745	95 575	-27,45
- Matériels agricoles / Farm equipment	4 683	872	-81,38				4 683	872	-81,38
- Machines, moteurs, appareils & pièces / Machines, motors, devices & pieces	11 149	5 305	-52,42	43	16	-62,79	11 192	5 321	-52,46
- Verre / Glass			-			-			-
- Cuir & textiles / Leathers & textiles	16 668	18 419	10,51		30	100,00	16 668	18 449	10,69
- Autres (Transactions spéciales) / Others (Special transactions)	27 997	23 024	-17,76	107	22	-79,44	28 104	23 046	-18,00
<b>Total</b>	<b>1 216 486</b>	<b>952 476</b>	<b>-21,70</b>	<b>73 092</b>	<b>53 842</b>	<b>-26,34</b>	<b>1 289 578</b>	<b>1 006 318</b>	<b>-21,97</b>

# Annexe n° 13

## النتائج حسب نوعية البضائع Résultats par produits / Results as per products

Unité: tonne

المنتجات / Products	Oran وهران								
	تفريغ / Unloaded			شحن / loaded			Total		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
<b>Produits agricoles &amp; denrées alimentaires / Agricultural products &amp; foodstuffs</b>	<b>4 603 566</b>	<b>4 351 969</b>	<b>-5,47</b>	<b>13 111</b>	<b>14 465</b>	<b>10,33</b>	<b>4 616 677</b>	<b>4 366 434</b>	<b>-5,42</b>
- Animaux vivants / Living animals	7 290	52 968	626,58			-	7 290	52 968	626,58
- Blé / Wheat	1 620 221	1 715 917	5,91			-	1 620 221	1 715 917	5,91
- Autres céréales / Others cereals	1 651 943	1 493 911	-9,57			-	1 651 943	1 493 911	-9,57
- Pommes de terre / Potatoes	30 347	15 818	-47,88		614	100,00	30 347	16 432	-45,85
- Fruits et légumes / Fruits & vegetables	125 366	153 195	22,20	1 601	1 244	-22,30	126 967	154 439	21,64
- Matières textiles / Textile materials	4 524	7 218	59,55	457	1 386	203,28	4 981	8 604	72,74
- Bois / Wood	238 733	116 010	-51,41			-	238 733	116 010	-51,41
- Sucre / Sugar	154 262	156 755	1,62			-	154 262	156 755	1,62
- Vins et alcools / Wines and alcohols	2 317	4 802	107,25	65		-100,00	2 382	4 802	101,60
- Lait / Milk	44 348	36 689	-17,27		25	100,00	44 348	36 714	-17,21
- Semoule & Farine / semolina & flour	412	240	-41,75		404	100,00	412	644	56,31
- Nourriture pour animaux / Animal food	417 400	370 885	-11,14			-	417 400	370 885	-11,14
- Oléagineux / Oleaginous	113 686	53 398	-53,03	380		-100,00	114 066	53 398	-53,19
- Autres / Others	192 717	174 163	-9,63	10 608	10 792	1,73	203 325	184 955	-9,03
<b>Combustibles, minéraux solides / Fuels, Solid minerals</b>	<b>-</b>	<b>11 724</b>	<b>100,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11 724</b>	<b>100,00</b>
- houille / Coal		11 724	100,00			-		11 724	100,00
- Autres / Others		-	-			-		-	-
<b>Produits pétroliers / Petroleum products</b>	<b>148 905</b>	<b>241 518</b>	<b>62,20</b>	<b>3 582</b>	<b>10 694</b>	<b>198,55</b>	<b>152 487</b>	<b>252 212</b>	<b>65,40</b>
- Pétrole brut / Crude oil /			-			-			-
- Hydrocarbures gazeux / Gaseous Hydrocarbons /	148 905	8 936	-94,00	3 582	-	-100,00	152 487	8 936	-94,14
- Méthane / Methane			-			-			-
- Butane-propane / Butane-propane			-			-			-
- Ammoniaque / Ammonia			-			-			-
- Autres / Others	148 905	8 936	-94,00	3 582		-100,00	152 487	8 936	-94,14
- Hydrocarbures raffinés / refined hydrocarbons /		103 954	100,00		10 694	100,00		114 648	100,00
- Autres / Others		128 628	100,00			-		128 628	100,00
<b>Minerais et produits métallurgiques / Ores - Metallurgic products</b>	<b>688 700</b>	<b>665 943</b>	<b>-3,30</b>	<b>36</b>	<b>-</b>	<b>-100,00</b>	<b>688 736</b>	<b>665 943</b>	<b>-3,31</b>
- Minerais / Ores			-			-			-
- Ferrailles / Scraps			-			-			-
- Métaux ferreux / Ferrous metals	677 339	594 687	-12,20	36		-100,00	677 375	594 687	-12,21
- Métaux non ferreux / Non ferrous metals	11 361	71 256	527,20			-	11 361	71 256	527,20
- Autres / Others			-			-			-
<b>Minéraux / matériaux de construction / Mineral - materials of construction</b>	<b>609 703</b>	<b>1 136 323</b>	<b>86,37</b>	<b>15 010</b>	<b>10 758</b>	<b>-28,33</b>	<b>624 713</b>	<b>1 147 081</b>	<b>83,62</b>
- Minéraux / Minerals	6 811	2 727	-59,96	10 800		-100,00	17 611	2 727	-84,52
- Ciment / Cement	492 460	996 380	102,33	4 138	599	-85,52	496 598	996 979	100,76
- Autres / Others	110 432	137 216	24,25	72	10 159	14009,72	110 504	147 375	33,37
<b>Engrais &amp; produits chimiques / Fertilizers - Chemicals</b>	<b>512 263</b>	<b>176 346</b>	<b>-65,58</b>	<b>16 801</b>	<b>3 745</b>	<b>-77,71</b>	<b>529 064</b>	<b>180 091</b>	<b>-65,96</b>
- Engrais naturels / Natural fertilizers	21 795	48 091	120,65	-	-	-	21 795	48 091	120,65
- Phosphate / Phosphate		48 091	100,00			-		48 091	100,00
- Autres / Others	21 795		-100,00			-	21 795		-100,00
- Engrais manufactures / Manufactured fertilizers	4 440		-100,00			-	4 440		-100,00
- Produits chimiques / Chemicals products	486 028	128 255	-73,61	16 801	3 745	-77,71	502 829	132 000	-73,75
<b>Marchandises diverses / Various goods</b>	<b>1 462 650</b>	<b>1 643 038</b>	<b>12,33</b>	<b>411 097</b>	<b>380 056</b>	<b>-7,55</b>	<b>1 873 747</b>	<b>2 023 094</b>	<b>7,97</b>
- Véhicules, matériels de transports / Vehicles, transport equipment	92 118	92 605	0,53	11 080	65 609	492,14	103 198	158 214	53,31
- Matériels agricoles / Farm equipment	17 925	6 460	-63,96	13	25	92,31	17 938	6 485	-63,85
- Machines, moteurs, appareils & pièces / Machines, motors, devices & pieces	284 868	324 684	13,98	1 967	1 771	-9,96	286 835	326 455	13,81
- Verre / Glass	55 816	7 751	-86,11	302	1 511	400,33	56 118	9 262	-83,50
- Cuir & textiles / Leathers & textiles	30 404	34 529	13,57	477	719	50,73	30 881	35 248	14,14
- Autres (Transactions spéciales) / Others (Special transactions)	981 519	1 177 009	19,92	397 258	310 421	-21,86	1 378 777	1 487 430	7,88
<b>Total</b>	<b>8 025 787</b>	<b>8 226 861</b>	<b>2,51</b>	<b>459 637</b>	<b>419 718</b>	<b>-8,68</b>	<b>8 485 424</b>	<b>8 646 579</b>	<b>1,90</b>

# Annexe n° 14

## النتائج حسب نوعية البضائع Résultats par produits / Results as per products

Unité: tonne

Poduits / Products المنتجات	Arzew أرزيو								
	Débarqués / Unloaded تفريغ			Embarqués / loaded شحن			Total		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
<b>Produits agricoles &amp; denrées alimentaires / Agricultural products &amp; foodstuffs</b>	<b>9 810</b>	<b>19 136</b>	<b>95,07</b>	-	-	-	<b>9 810</b>	<b>19 136</b>	<b>95,07</b>
- Animaux vivants / Living animals	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Blé / Wheat	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres céréales / Others cereals	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Pommes de terre / Potatoes	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Fruits et légumes / Fruits & vegetables	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Matières textiles / Textile materials	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Bois / Wood	9 810	19 136	95,07	-	-	-	9 810	19 136	95,07
- Sucre / Sugar	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Vins et alcools / Wines and alcohols	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Lait / Milk	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Semoule & Farine / semolina & flour	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Nourriture pour animaux / Animal food	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Oléagineux / Oleaginous	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Combustibles, minéraux solides / Fuels, Solid minerals</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- houille / Coal	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Produits pétroliers / Petroleum products</b>	<b>2 260 445</b>	<b>2 389 947</b>	<b>5,73</b>	<b>40 373 939</b>	<b>40 378 076</b>	<b>0,01</b>	<b>42 634 384</b>	<b>42 768 023</b>	<b>0,31</b>
- Pétrole brut / Crude oil /	-	-	-	16 673 789	17 594 925	5,52	16 673 789	17 594 925	5,52
- Hydrocarbures gazeux / Gaseous hydrocarbons /	-	-	-	17 665 873	17 004 682	-3,74	17 665 873	17 004 682	-3,74
- Méthane / Methane	-	-	-	8 542 415	8 218 188	-3,80	8 542 415	8 218 188	-3,80
- Butane-propane / Butane-propane	-	-	-	7 939 735	7 683 002	-3,23	7 939 735	7 683 002	-3,23
- Ammoniaque / Ammonia	-	-	-	1 084 595	997 129	-8,06	1 084 595	997 129	-8,06
- Autres / Others	-	-	-	99 128	106 363	7,30	99 128	106 363	7,30
- Hydrocarbures raffinés / refined hydrocarbons /	2 257 525	2 388 551	5,80	1 982 241	1 954 806	-1,38	4 239 766	4 343 357	2,44
- Autres / Others	2 920	1 396	-52,19	4 052 036	3 823 663	-5,64	4 054 956	3 825 059	-5,67
<b>Minerais et produits métallurgiques / Ores - Metallurgic products</b>	<b>214 838</b>	<b>128 414</b>	<b>-40,23</b>	-	-	-	<b>214 838</b>	<b>128 414</b>	<b>-40,23</b>
- Minerais / Ores	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ferrailles / Scraps	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Métaux ferreux / Ferrous metals	214 838	128 414	-40,23	-	-	-	214 838	128 414	-40,23
- Métaux non ferreux / Non ferrous metals	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Minéraux / matériaux de construction / Mineral - materials of construction</b>	<b>561 319</b>	<b>286 288</b>	<b>-49,00</b>	<b>15 082</b>	<b>9 747</b>	<b>-35,37</b>	<b>576 401</b>	<b>296 035</b>	<b>-48,64</b>
- Minéraux / Minerals	-	-	-	-	1 400	100,00	-	1 400	100,00
- Ciment / Cement	503 203	226 370	-55,01	-	-	-	503 203	226 370	-55,01
- Autres / Others	58 116	59 918	3,10	15 082	8 347	-44,66	73 198	68 265	-6,74
<b>Engrais &amp; produits chimiques / Fertilizers - Chemicals</b>	<b>5 966</b>	-	<b>-100,00</b>	<b>1 405 278</b>	<b>1 972 780</b>	<b>40,38</b>	<b>1 411 244</b>	<b>1 972 780</b>	<b>39,79</b>
- Engrais naturels / Natural fertilizers	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Phosphate / Phosphate	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Engrais manufactures / Manufactured fertilizers	3 972	-	-100,00	1 405 278	1 972 780	40,38	1 409 250	1 972 780	39,99
- Produits chimiques / Chemicals products	1 994	-	-100,00	-	-	-	1 994	-	-100,00
<b>Marchandises diverses / Various goods</b>	<b>42 161</b>	<b>193 373</b>	<b>358,65</b>	<b>8 952</b>	<b>100 887</b>	<b>1026,98</b>	<b>51 113</b>	<b>294 260</b>	<b>475,70</b>
- Véhicules, matériels de transports / Vehicles, transport equipment	1 254	450	-64,11	-	722	100,00	1 254	1 172	-6,54
- Matériels agricoles / Farm equipment	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Machines, moteurs, appareils & pièces / Machines, motors, devices & pieces	18 149	37 476	106,49	423	801	89,36	18 572	38 277	106,10
- Verre / Glass	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Cuir & textiles / Leathers & textiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres (Transactions spéciales) / Others (Special transactions)	22 758	155 447	583,04	8 529	99 364	1065,01	31 287	254 811	714,43
<b>Total</b>	<b>3 094 539</b>	<b>3 017 158</b>	<b>-2,50</b>	<b>41 803 251</b>	<b>42 461 490</b>	<b>1,57</b>	<b>44 897 790</b>	<b>45 478 648</b>	<b>1,29</b>

# Annexe n° 15

## النتائج حسب نوعية البضائع Résultats par produits / Results as per products

Unité: tonne

Poduits / Products المنتجات	Mostaghanem مستغانم								
	Débarqués / Unloaded تفريغ			Embarqués / loaded شحن			Total		
	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations	2015	2016	التغيرات % Variations
<b>Produits agricoles &amp; denrées alimentaires / Agricultural products &amp; foodstuffs</b>	<b>348 607</b>	<b>167 724</b>	<b>-51,89</b>	<b>20</b>	<b>220</b>	<b>1028,37</b>	<b>348 626</b>	<b>167 944</b>	<b>-51,83</b>
- Animaux vivants / Living animals	668	390	-41,63	20	-	-100,00	688	390	-43,29
- Blé / Wheat	147 172	39 972	-72,84	-	-	-	147 172	39 972	-72,84
- Autres céréales / Others cereals	69 997	15 314	-	-	-	-	69 997	15 314	-78,12
- Pommes de terre / Potatoes	106 623	55 179	-48,25	-	-	-	106 623	55 179	-48,25
- Fruits et légumes / Fruits & vegetables	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Matières textiles / Textile materials	-	48	100,00	-	-	-	-	48	100,00
- Bois / Wood	16 687	48 530	190,83	-	-	-	16 687	48 530	190,83
- Sucre / Sugar	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Vins et alcools / Wines and alcohols	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Lait / Milk	3 586	-	-100,00	-	-	-	3 586	-	-100,00
- Semoule & Farine / semolina & flour	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Nourriture pour animaux / Animal food	20	-	-100,00	-	-	-	20	-	-100,00
- Oléagineux / Oleaginous	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	3 854	8 290	115,09	-	220	100,00	3 854	8 510	120,80
<b>Combustibles, minéraux solides / Fuels, Solid minerals</b>	<b>52</b>	<b>-</b>	<b>-100,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>52</b>	<b>-</b>	<b>-100,00</b>
- houille / Coal	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	52	-	-100,00	-	-	-	52	-	-100,00
<b>Produits pétroliers / Petroleum products</b>	<b>100 854</b>	<b>81 166</b>	<b>-19,52</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>100 854</b>	<b>81 166</b>	<b>-19,52</b>
- Pétrole brut / Crude oil /	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Hydrocarbures gazeux / Gaseous Hydrocarbons /	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Méthane / Methane	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Butane-propane / Butane-propane	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ammoniaque / Ammonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Hydrocarbures raffinés / refined hydrocarbons /	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	100 854	81 166	-19,52	-	-	-	100 854	81 166	-19,52
<b>Minerais et produits métallurgiques / Ores - Metallurgic products</b>	<b>143 535</b>	<b>168 184</b>	<b>17,17</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>143 535</b>	<b>168 184</b>	<b>17,17</b>
- Minerais / Ores	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ferrailles / Scraps	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Métaux ferreux / Ferrous metals	92 390	152 400	64,95	-	-	-	92 390	152 400	64,95
- Métaux non ferreux / Non ferrous metals	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	51 145	15 784	-69,14	-	-	-	51 145	15 784	-69,14
<b>Minéraux / matériaux de construction / Mineral - materials of construction</b>	<b>478 282</b>	<b>277 319</b>	<b>-42,02</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>478 282</b>	<b>277 319</b>	<b>-42,02</b>
- Minéraux / Minerals	34 020	26 604	-21,80	-	-	-	34 020	26 604	-21,80
- Ciment / Cement	439 862	243 214	-44,71	-	-	-	439 862	243 214	-44,71
- Autres / Others	4 400	7 501	70,48	-	-	-	4 400	7 501	70,48
<b>Engrais &amp; produits chimiques / Fertilizers - Chemicals</b>	<b>143 670</b>	<b>55 684</b>	<b>-61,24</b>	<b>3 647</b>	<b>11 055</b>	<b>203,10</b>	<b>147 317</b>	<b>66 739</b>	<b>-54,70</b>
- Engrais naturels / Natural fertilizers	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Phosphate / Phosphate	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres / Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Engrais manufactures / Manufactured fertilizers	130 848	43 499	-66,76	-	-	-	130 848	43 499	-66,76
- Produits chimiques / Chemicals products	12 821	12 185	-4,96	3 647	11 055	203,10	16 469	23 240	41,12
<b>Marchandises diverses / Various goods</b>	<b>228 621</b>	<b>235 624</b>	<b>3,06</b>	<b>7 652</b>	<b>8 917</b>	<b>16,53</b>	<b>236 273</b>	<b>244 542</b>	<b>3,50</b>
- Véhicules, matériels de transports / Vehicles, transport equipment	127 543	106 375	-16,60	587	2 069	252,71	128 129	108 444	-15,36
- Matériels agricoles / Farm equipment	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Machines, moteurs, appareils & pièces / Machines, motors, devices & pieces	66 558	76 842	15,45	300	320	6,78	66 858	77 162	15,41
- Verre / Glass	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Cuir & textiles / Leathers & textiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autres (Transactions spéciales) / Others (Special transactions)	34 520	52 408	51,82	6 765	6 527	-3,52	41 286	58 935	42,75
<b>Total</b>	<b>1 443 620</b>	<b>985 702</b>	<b>-31,72</b>	<b>11 319</b>	<b>20 192</b>	<b>78,39</b>	<b>1 454 939</b>	<b>1 005 894</b>	<b>-30,86</b>

# Annexe 16

الحركة الخاصة للبضائع

Traffics particuliers / Particular traffic

حركة المحروقات

Traffic hydrocarbures / Oil traffic

Unité: tonne

Ports	الموانئ	2015	حركة المحروقات			التغيرات % Variations
			الواردات Import Inbound	الصادرات Export Outbound	المجموع Total	
Alger / Dellys	الجزائر / دلس	5 835 145	4 323 924	1 182 832	5 506 756	-5,63
Annaba	عنابة	1 031 589	138 620	283 011	421 631	-59,13
Arzew/Béthioua	أرزيو / بطيوة	42 634 384	2 389 947	40 378 076	42 768 023	0,31
Béjaïa	بجاية	8 265 001	1 030 022	7 081 498	8 111 520	-1,86
Djen-Djen	جن جن	87 539	88 580	-	88 580	1,19
Ghazaouet	غزوات	94 316	72 519	-	72 519	- 23,11
Mostaghanem	مستغانم	100 854	81 166	-	81 166	-19,52
Oran	وهران	152 487	241 518	10 694	252 212	65,40
Skikda	سكيكدة	24 348 134	924 842	21 999 577	22 924 419	-5,85
Ténès	تنس	75 990	66 640	-	66 640	-12,30
<b>Total</b>	<b>المجموع</b>	<b>82 625 438</b>	<b>9 357 778</b>	<b>70 935 688</b>	<b>80 293 466</b>	<b>-2,82</b>

# Annexe 17

توزيع الحركة حسب الموانئ

Répartition du trafic par port / Distribution of traffic by port

Unité: tonne

Ports الموانئ	الحركة الإجمالية Traffic global / General traffic			نسبة % Part en	الحركة خارج المحروقات Traffic hors hydrocarbures / Out hydrocarbons traffic			نسبة % Part en
	الواردات Import / Inbound	الصادرات Export / Outbound	المجموع Total		الواردات Import / Inbound	الصادرات Export / Outbound	المجموع Total	
Alger / Dellys / الجزائر / دلس	13 554 591	2 387 092	15 941 683	12,36	9 230 667	1 204 260	10 434 926	21,43
Annaba / عنابة	3 675 937	1 536 660	5 212 597	4,04	3 537 317	1 253 649	4 790 966	9,84
Arzew / Béthioua / أرزيو / بلويو	3 017 158	42 461 490	45 478 648	35,26	627 211	2 083 414	2 710 625	5,57
Béjaïa / بجاية	11 627 009	7 889 815	19 516 824	15,13	10 596 987	808 317	11 405 304	23,42
Djen-Djen / جن جن	3 880 475	12 666	3 893 141	3,02	3 791 895	12 666	3 804 561	7,81
Ghazaouet / غزوات	952 476	53 842	1 006 318	0,78	879 957	53 842	933 799	1,92
Mostaghanem / مستغانم	985 702	20 192	1 005 894	0,78	904 536	20 192	924 728	1,90
Oran / وهران	8 226 861	419 718	8 646 579	6,70	7 985 343	409 024	8 394 367	17,24
Skikda / سكيكدة	4 879 717	22 214 228	27 093 945	21,01	3 954 875	214 651	4 169 526	8,56
Ténès / تنس	1 192 166	-	1 192 166	0,92	1 125 526	-	1 125 526	2,31
<b>Total / المجموع</b>	<b>51 992 091</b>	<b>76 995 703</b>	<b>128 987 794</b>	<b>100,00</b>	<b>42 634 313</b>	<b>6 060 015</b>	<b>48 694 328</b>	<b>100,00</b>



GLOSSAIRE

## GLOSSAIRE DES TERMES MARITIMES ET PORTUAIRES

A – C	
<b>Accostage</b>	Manœuvre d'approche finale du navire à l'ouvrage (quai ou appontement) conçu pour permettre le stationnement des navires, leur amarrage et la manutention.
<b>Affrètement (remise de navire)</b>	se distingue du contrat de transport (remise de marchandises). L'affrètement porte sur l'usage et la jouissance du navire par l'affréteur (le « fréteur » met le navire à disposition de l'affréteur) ; le contrat de transport porte sur la marchandise que le chargeur confie au transporteur contre paiement du fret. Voir : <a href="#">les types de contrats en transport maritime</a>
<b>Affréteur</b>	Personne qui loue un navire ou qui exploite un navire en location, selon les termes du contrat de location ou charte-partie d'affrètement.
<b>Amarrage</b>	Immobilisation d'un navire au moyen d'aussières (câbles) à un quai ou une bouée.
<b>Armateur</b>	Personne qui arme un navire en lui fournissant matériel, vivres, combustible, équipage et tout ce qui est nécessaire à la navigation. Il exploite le navire en son nom, qu'il soit ou non propriétaire.
<b>Arrimage</b>	Opération qui consiste à fixer solidement les marchandises à bord du navire.
<b>Avitaillement</b>	Fourniture des marchandises, vivres et combustibles nécessaires à bord du navire, pour le voyage en mer.
<b>Bâbord</b>	Côté gauche du navire considéré dans le sens de sa marche normale.
<b>Ballast</b>	Espace compris dans le fond du navire sous les cales qu'on remplit, soit de combustible, soit d'eau pour faire lest ou modifier l'assiette du bâtiment. Par extension, ce mot désigne le liquide contenu dans le ballast.
<b>Bassin à flot</b>	Plan d'eau à niveau constant auquel on accède par une écluse.
<b>Bassin à marée</b>	Bassin auquel on accède sans écluse et dont le niveau varie avec la marée.
<b>Bollard</b>	Gros fût métallique ou masse d'acier à tête renflée implanté sur un quai pour l'amarrage des navires.
<b>Bolster</b>	Plate-forme normalisée permettant le transport intermodal.
<b>C &amp; F (CFR)</b>	Se dit d'une vente à l'étranger comprenant la valeur de la marchandise et le coût de son transport maritime ou fret, à l'exclusion de son assurance (coût et fret).
<b>C.A.F. (CAF)</b>	Se dit d'une vente à l'étranger comprenant la valeur de CIF (en anglais) la marchandise, le coût de son assurance et le coût du transport maritime ou fret (coût - assurance - fret). Éditer <a href="#">la fiche sur les incoterms, termes de vente à l'international</a> .
<b>Cabotage</b>	Transport maritime à courte distance, national ou international, qui s'exerce le long des côtes ou entre des îles (par exemple dans la côte du golfe de Guinée : Nigeria – Cameroun – Gabon – Sao Tomé).

	Se dit de navires navigants sur des zones définies, en principe limités à un pays. Le cabotage se distingue ainsi de la navigation au long cours et de la navigation au bornage.
<b>Capitainerie</b>	Service dépendant de l'autorité portuaire et chargé de coordonner les mouvements de navires dans le port et de la police.
<b>Carénage</b>	Opération de réparation ou d'entretien de la partie constamment immergée d'un navire.
<b>Chaîne de transport multimodale</b>	Organisation d'un transport de marchandises utilisant plusieurs modes de transports différents : par exemple, le transport routier, puis le transport maritime, de nouveau le transport routier.
<b>Chargeur</b>	Personne qui expédie de la marchandise sur un navire. Personne physique ou morale (propriétaire ou non de la marchandise) qui conclut le contrat de transport et remet, dans la plupart des cas, la marchandise au transporteur.
<b>Conférence</b>	Entente d'armateurs visant surtout à l'application de taux de fret communs sur des destinations données et à la coordination des transports.
<b>Connaissance B/L (en anglais)</b>	Titre représentant la propriété de la marchandise confiée par le Chargeur à un Armateur. Le connaissement est établi par l'armateur et il permet au destinataire de réclamer la marchandise auprès de l'armateur. Voir l'article sur <a href="#">les titres de transport</a>
<b>Consignataire</b>	<u>Le consignataire de navires</u> est la personne physique ou morale qui est chargée, soit à titre permanent, soit à titre occasionnel, d'effectuer, au nom et pour le compte de l'Armateur et/ou du transporteur maritime, tant au port d'embarquement qu'au port de débarquement du navire qui lui est consigné, c'est-à-dire adressé, les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Il accomplit auprès des Autorités portuaires, administratives ou autres, les formalités qui incombent au capitaine.</li> <li>o Il reçoit au port d'embarquement les marchandises à transporter; Il les livre au port de débarquement à la personne à qui elles sont adressées. Il peut donc être en même temps entrepreneurs de manutention.</li> </ul> <p>Ces deux fonctions peuvent être confiées soit à la même personne physique ou morale, soit à deux personnes distinctes.</p>
<b>Conteneur</b>	Engin de transport généralement de forme parallélépipédique conçu pour faciliter le transport sans rupture de charge et muni de dispositifs rendant sa manipulation aisée. <a href="#">Les conteneurs normalisés</a> mesurent 20, 30 et 40 pieds de long, soit une capacité respective de 30, 45 et 60 m3.
<b>Courtier</b>	Spécialiste achetant ou vendant des marchandises, ou négociant des assurances, des taux de fret, des titres et valeurs ou d'autres affaires pour le compte d'un commettant, moyennant une commission convenue ; les ventes ou transactions ne sont pas négociées en son nom propre mais au nom du commettant. <p>Il y a plusieurs catégories de courtiers, les principaux sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- courtier maritime, courtier interprète et conducteur de navires (assermenté).</li> <li>- courtier d'affrètement (agissant pour le compte de la marchandise : exportateur, il recherche le navire),</li> <li>- courtier d'affrètement (agissant pour le compte de l'armateur, il recherche la cargaison),</li> </ul>

	- courtier d'achats et ventes de navires, - courtier assermenté, - courtier juré d'assurances.
<b>D – I</b>	
<b>Darse</b>	Désignation d'un plan d'eau rectangulaire entouré de quais pour l'accostage des navires dans le port.
<b>Dégroupage</b>	Dispersion des marchandises à l'arrivée à destination des différents destinataires.
<b>Dépotage</b>	Manutention consistant à sortir des marchandises d'un conteneur.
<b>Despatch Money (en anglais)</b>	Prime payée par l'armateur pour tout temps gagné dans les opérations d'embarquement ou de débarquement d'un navire affrété.
<b>Docker</b>	L'ouvrier docker est un ouvrier professionnel spécialisé dans le chargement et le déchargement des marchandises à bord des navires.
<b>Door to door</b>	Mode de cotation de fret - Transport intermodal assuré de porte à porte.
<b>Drague</b>	Engin pour enlever les boues, les vases et les graviers du fond de l'eau.
<b>Duc d'Albe</b>	Faisceau de poteaux de bois, de tubes d'acier ou de blocs de ciment ancrés dans le fond des bassins ou des chenaux, sur lequel un navire peut s'amarrer ou s'appuyer.
<b>E.V.P (EVP)</b>	Équivalent Vingt Pieds : en anglais <b>TEU</b> ou Twenty Equivalent Unit. Unité de mesure uniformisée permettant de répertorier les conteneurs selon leur taille et de décrire les capacités des navires porte-conteneurs ou des terminaux. Un conteneur ISO de 20 pieds correspond à 1 EVP.
<b>Élingue</b>	Cordages dont on entoure les colis pour les accrocher à un palan ou à une grue.
<b>Empotage</b>	Manutention consistant à mettre des marchandises dans un conteneur.
<b>Étale</b>	Période de la marée pendant laquelle le niveau d'eau reste constant (étale de marée) ou pendant laquelle la vitesse des courants marins s'annule (étale de courant).
<b>Évitage (bassin d')</b>	Plan d'eau suffisamment vaste pour permettre à un navire de tourner.
<b>F.A.S (FAS)</b>	Se dit d'une vente dont la livraison est prévue le long du quai (Free Alongside Ship).
<b>F.C.L (FCL)</b>	Full Container Load. Quantité de marchandises constituant un conteneur complet.
<b>F.I.O (FIO)</b>	Se dit d'un transport maritime excluant le coût de la manutention au chargement ou au déchargement (Free In and Out).
<b>F.O.B (FOB)</b>	Se dit d'une vente dont la livraison est prévue à bord du navire (free on Board)
<b>Feeder</b>	Petit porte-conteneurs collectant les conteneurs dans des ports secondaires pour les rassembler dans les grands ports (et réciproquement). Ce terme s'emploie aussi pour le transport de marchandises conventionnelles. Ce concept est né dans les années 1960 pour permettre de redistribuer les conteneurs des gros porte-conteneurs ne touchant plus qu'un ou deux ports par continents.
<b>Feederling</b>	Service assuré par les feeders. Collecte et redistribution des marchandises.

	Transbordement entre grands navires de ligne (navires-mères) qui font escale dans un nombre limité de ports, et les plus petits navires (navires nourriciers) qui acheminent les marchandises vers des ports de plus petite taille que les armateurs ne desservent pas en ligne directe
<b>Flotte marchande</b>	(unités de mesure) : On utilise le nombre de navires en unités (par type de navires le plus souvent), et de façon plus significative, la capacité des navires exprimée en millions de tonnes ou bien en EVP pour les porte-conteneurs.
<b>Fret</b>	Marchandise que transport le navire, chargement commercial d'un navire, mais aussi le prix du transport proprement dit (taux de fret).
<b>Freycinet</b>	Désignation des quais à Le Havre dans les différentes darses commerciales. Du nom d'un Ministre des Travaux Publics.
<b>Gateway</b>	Port utilisé comme port principal d'un pays ou d'un continent (EX : <a href="#">le port autonome de Douala</a> ).
<b>Groupage</b>	Rassemblement des marchandises en provenance de plusieurs chargeurs.
<b>Hinterland</b>	Arrière-pays commercial d'un port. Cet arrière-pays peut correspondre à plusieurs pays sans littoral (Ex : la RCA et le Tchad pour <a href="#">le port autonome de Douala</a> ).
<b>Hub portuaire</b>	Plate-forme portuaire de groupage / dégroupage des marchandises, en général conteneurisées.
<b>Incoterms</b>	Règles internationales facultatives pour l'interprétation des termes de contrats de vente à l'étranger. Éditer <a href="#">la fiche sur les incoterms, termes de vente à l'international</a> .
<b>Interlining</b>	Pratique consistant à transborder les conteneurs d'un gros navire vers un autre gros navire. L'objectif est de démultiplier le nombre de destinations accessibles par les marchandises sur une compagnie. Cela permet des interconnexions entre lignes conteneurisées est-ouest et nord-sud.
<b>Intermodalité</b>	Mise en œuvre successive de plusieurs modes de transport à l'aide de moyens permettant d'éviter les ruptures de charge.
<b>J – P</b>	
<b>Jauge</b>	Volume du navire servant à son enregistrement et au calcul des taxes diverses qui lui sont applicables, ainsi que des primes d'assurance. L'unité de mesure est le tonneau de jauge, égal à 2,831 m <sup>3</sup> (100 pieds cubes anglais). On distingue : <ul style="list-style-type: none"> <li>o <a href="#">la jauge brute</a>, volume intérieur du navire augmenté du volume des espaces clos situés sur le pont (déduction faite du volume du double fond et de certains espaces au-dessus du pont supérieur et du volume des appareils divers pouvant exister sur un navire : cuisines, appareils auxiliaires, etc.) et</li> <li>o <a href="#">la jauge nette</a> qui correspond à la jauge brute, déduction faite des espaces réservés aux machines, cabines, locaux de l'état-major et de l'équipage, soutes à combustible, etc. tout ce qui n'a pas une destination commerciale directe.</li> </ul>
<b>Jours de planche (ou Staries)</b>	Nombre de jours stipulés et alloués à l'affrètement d'un navire pour les opérations de chargement et de déchargement de la cargaison.
<b>L.C.L (LCL)</b>	Less than Containers Load. Quantité de marchandises devant être regroupées

Source : documents divers de transport maritime – Douala - Cameroun

Contact du groupe : Web : <http://www.logistiqueconseil.org> – Email : [groupe@logistiqueconseil.org](mailto:groupe@logistiqueconseil.org)

Glossaire des termes maritimes et portuaires – © – Tous droits réservés – Page 4 sur 7

	pour constituer un conteneur complet.
<b>Lamanage</b>	Opération qui consiste à mettre les amarres d'un navire sur des bollards ou des ducs d'Albe et inversement.
<b>Ligne régulière</b>	(par opposition aux navires affrétés ou « tramping ») : service assuré par une compagnie maritime, ses navires naviguant à intervalles réguliers entre des ports déterminés. La desserte maritime est organisée selon un itinéraire fixe, les ports identifiés à desservir l'étant à une fréquence déterminée. Le chargeur (industriel ou commerçant) désirant utiliser ces lignes s'accorde avec l'armateur sur les conditions de transport.
<b>Lo-Lo (navire)</b>	Navire de charge à manutention verticale généralement utilisé pour le transport des conteneurs (Lift-on, Lift-off)
<b>Manifeste</b>	Document douanier qui récapitule toutes les marchandises embarquées ou débarquées lors d'une escale.
<b>Marnage</b>	Différence de niveau entre la basse mer et la pleine mer.
<b>Mât de charge</b>	Engin de chargement installé à bord du navire et au moyen duquel les marchandises sont embarquées et débarquées.
<b>Mille marin</b>	Mesure internationale qui vaut 1 850 m et correspond à la longueur de la minute du méridien.
<b>Môle</b>	Terre-plein entre deux darses.
<b>Mouillage</b>	Opération consistant à jeter l'ancre en laissant filer la chaîne de façon à faire crocher l'ancre dans le fond.
<b>Multimodal</b>	Désigne l'utilisation successive de plusieurs modes de transport pour transporter une marchandise d'un point à un autre point. Le cabotage maritime peut ainsi faire partie d'un transport multimodal
<b>Nœud Marin</b>	Le nœud est une unité de vitesse ; un nœud correspond à un mille marin à l'heure.
<b>Open top</b>	Se dit d'un conteneur dont le toit est "ouvert".
<b>P.L.T.C (PLTC)</b>	Port Liner Terms Charges - Partie des frais de manutention portuaire à la charge de la marchandise. Éditer la fiche sur <a href="#">les liner terms</a>
<b>Pays de libre immatriculation</b>	Pays dans lesquels sont immatriculés des navires battant pavillon de ces pays mais appartenant à des pays étrangers. Par ordre d'importance décroissante : Panama, Liberia, Bahamas, Malte, Chypre, Bermudes, Vanuatu.
<b>Pertuis</b>	Goulet de communication étroit entre deux plans d'eau
<b>Pier to pier</b>	Mode de cotisation de fret. Transport assuré de quai à quai.
<b>Pilotage</b>	Assistance fournie par un pilote au capitaine de navire pour entrer ou sortir un navire du port.
<b>Port en lourd</b>	Différence entre le poids du navire complètement chargé et le poids du navire vide ou léger. Capacité de chargement maximum permise par les règles internationales de sécurité.
<b>Portique</b>	Engin destiné à la manutention en bord à quai, il est équipé d'un chariot translatant perpendiculairement au quai et auquel est suspendue la charge. Les portiques à

	conteneurs sont équipés d'un cadre (spreader) pour la saisie des conteurs. Les portiques pour pondéreux sont équipés d'une benne. <a href="#">Quelques images de portiques</a>
<b>R – Z</b>	
<b>Rade</b>	Plan d'eau ayant un accès à la mer et pouvant servir de mouillage.
<b>Radoub</b>	Bassin aménagé pour exécuter à sec les réparations sur les navires (cale sèche)
<b>Remorquage</b>	Société fournissant au navire des remorqueurs pour lui permettre d'assurer des manœuvres dans les accès au Port.
<b>Ro-ro (navire)</b>	Navire de charge muni d'une passerelle permettant une manutention horizontale par roulage ou <a href="#">navire roulier (Roll-on, Roll-off)</a> .
<b>Sas</b>	Partie de l'écluse située entre les portes amont et aval dans laquelle stationne le navire pendant le changement de niveau
<b>Shipchandler</b>	Approvisionnement de navire.
<b>Slot</b>	Compartiment destiné à recevoir un conteneur sur un navire porte-conteneurs, et pouvant faire l'objet d'une location forfaitaire.
<b>Sous-palan</b>	Mode de cotation de fret : la marchandise est prise en charge par l'armateur sous le palan de la grue ; à l'arrivée, la marchandise est livrée par l'armateur sous le palan de la grue.
<b>Soutage</b>	Approvisionnement d'un navire en combustible.
<b>Stevedore</b>	Entrepreneur de manutention portuaire. Le stevedore dispose d'un personnel permanent (notamment docker) d'engins de manutention et il loue au port les grues ou rassemble d'autre moyens pour assurer la manutention depuis bord navire jusqu'à et y compris à terre.
<b>Surestaries</b>	Somme à payer par l'affréteur d'un navire à l'armateur pour chaque jour, dépassant le nombre de jours convenus dans la charte-partie, pour le chargement ou le déchargement du navire.
<b>T.E.U (TEU)</b>	Twenty Feet Equivalent Unit - voir E.V.P.
<b>Time-charter</b>	Affrètement à temps.
<b>Tirant d'eau</b>	Distance verticale entre la ligne de flottaison et la quille ou enfoncement du navire.
<b>TPL</b>	Tonne de Port en lourd (unité de mesure du tonnage d'un navire). Voir : « Port en lourd »
<b>Trafic maritime</b>	(mesure) : il s'exprime en tonnes de marchandises chargées pour les exportations d'un pays ou d'un ensemble de pays, et en tonnes de marchandises déchargées pour les importations.  <u>Trafic « ro-ro » : roll on - roll off</u> : trafic transporté par la technique du trans-roulage, qui concerne des navires dont la cargaison est manutentionnée par roulage grâce à une porte passerelle avant ou arrière.  <u>Trafic au tramping</u> (tramp = vagabond en anglais) ou à la demande : trafic transporté par un navire loué sous contrat, par opposition au navire de ligne régulière.

	<u>Trafic de transbordement</u> : marchandises en provenance d'un pays étranger, débarquées dans un port camerounais et rembarquées vers leur pays de destination, après la réexpédition de la cargaison à laquelle elles appartenaient.
<b>Tramp</b>	Navire qui n'est pas exploité en ligne régulière mais dans le cadre d'un affrètement.  <u>Tramping</u> : service de transport maritime à la demande, c'est-à-dire que le navire est affrété au voyage ou à temps. Ce type de service concerne le transport du pétrole, des minerais de fer, du charbon et des céréales. Il s'oppose à la ligne régulière.
<b>Transbordement direct</b>	Chargement d'une marchandise, d'un moyen de transport à un autre moyen de transport sans mise à terre
<b>Transitaire</b>	Le transitaire est un auxiliaire très important du commerce extérieur. Il intervient dans la chaîne du transport, soit comme mandataire, soit comme commissionnaire de transport. <ul style="list-style-type: none"> <li>o <u>En tant que mandataire</u>, il agit soit pour le compte du chargeur à l'embarquement, soit pour le compte du réceptionnaire au débarquement. Il a pour rôle de suppléer le chargeur ou le réceptionnaire, desquels il a reçu une mission bien précise. En tant que mandataire, il est assujéti au régime juridique du mandat, et à ce titre, sa responsabilité ne peut être recherchée que s'il a commis une faute dans l'exercice de sa mission. Il a une obligation de moyens.</li> <li>o <u>En tant que commissionnaire de transport</u>, la mission du transitaire est d'organiser le transport de bout en bout. Il a la maîtrise totale des opérations et peut prendre dès lors les initiatives les plus larges. En tant que commissionnaire de transport, une obligation de résultat pèse sur lui. Il en résulte que sa responsabilité pourra être recherchée, même en cas d'absence de faute de sa part.</li> </ul>
<b>Tribord</b>	Côté droit du navire considéré dans le sens de sa marche normale.
<b>Trip-charter</b>	Affrètement au voyage
<b>Unité Payante (U.P.)</b>	Unité de taxation de fret, soit à la tonne, soit au mètre cube, à l'avantage du navire. Parfois "ad valorem" pour quelques marchandises de grande valeur.
<b>VLCC</b>	(Very Large Crude oil Carrier) : pétrolier de 200 000 à 300 000 tonnes (ou plus). Voir d'autres abréviations sur la fiche: <a href="#">Sigle des types de navire</a>
<b>Vracs</b>	Il s'agit, soit des liquides : surtout produits pétroliers, soit des solides : minerais et combustibles minéraux solides, engrais et nourriture pour le bétail, céréales.

---

# Table des matières

---

RESUME

REMERCIEMENTS

SOMMAIRE

LISTE DES TABLEAUX

LISTE DES FIGURES

LISTE DES ANNEXES

INTRODUCTION GENERALE ..... 01

## Cadre conceptuel

### Chapitre Premier

#### Evolution et Structure du Trafic Maritime International

##### Section 01 : Evolution du Trafic Maritime International

Introduction ..... 12

A. Situation économique et perspectives au niveau mondial ..... 13

1. Croissance économique mondiale ..... 13

2. Commerce mondial des marchandises ..... 16

B. Trafic maritime mondial ..... 17

1. Évolution générale du trafic maritime ..... 17

2. Trafic maritime en tonnes-milles ..... 24

C. Perspectives d'évolution ..... 27

1. Croissance économique et commerce de marchandises ..... 27

2. Commerce maritime international ..... 29

##### Section 02 : Evolution de la Flotte Mondiale

A. Structure de la flotte mondiale ..... 31

1. Croissance de la flotte mondiale et principales catégories de navires ..... 31

2. Répartition par âge des navires de la flotte marchande mondiale.....	36
<b>B. Mise en service de porte-conteneurs et connectivité des transports maritimes réguliers</b> .....	<b>39</b>
1. Transport de conteneurs et commerce international.....	39
2. Des navires plus grands mis en service par des compagnies moins nombreuses.....	40
3. Tendances régionales.....	43
<b>C. Construction, démolition et nouvelles commandes des navires</b> .....	<b>46</b>
1. Livraisons de navires neufs.....	46
2. Démolition de navires.....	47
3. Tonnage en commande.....	48

### **Section 03 : Evolution des Ports**

<b>A. Trafic des Ports</b> .....	<b>18</b>
1. Ports à conteneurs.....	50
<b>B. Evolution des Ports</b> .....	<b>53</b>
1. Les routes de transit.....	54
2. Autres faits nouveaux concernant les Ports.....	55
3. Tonnage en commande.....	48
<b>C. Quelques-unes des difficultés actuelles des Ports</b> .....	<b>57</b>
1. Des navires toujours plus grands et une plus grande concentration dans le secteur du transport de marchandises.....	57
2. Les préoccupations environnementales.....	59
<b>Conclusion</b> .....	<b>64</b>

# Chapitre Deuxième

## La Logistique Portuaire, Dimension et Enjeux

### Section 01 : Approche Conceptuelle des Ports

<b>Introduction</b> .....	<b>66</b>
<b>A. Le Port : définition, classification et moyens</b> .....	<b>67</b>
1. Essai de définition .....	67
2. Classification.....	68
3. Moyens.....	69
3.1. Les infrastructures portuaires .....	69
3.2. Les superstructures et outillages .....	70
3.3. Délimitation.....	71
<b>B. Le Port, activités</b> .....	<b>72</b>
1. Le Port, activités relatives au traitement des navires .....	72
1.1. Activités de base.....	72
1.2. Autres activités.....	72
2. Activités relatives au traitement des marchandises .....	73
2.1. Activités de base.....	73
2.1.1. Manutention au navire.....	73
2.1.2. Transfert par le quai .....	73
2.1.3. L'Entreposage .....	74
2.1.4. Livraison.....	74
2.2. Activités de soutien.....	74
2.2.1. Le pointage de la marchandise .....	74
2.2.2. L'expertise de la marchandise .....	75

2.2.3. Le gardiennage de la marchandise.....	75
3. Activités relatives à la sécurité et sûreté.....	76
3.1. La sécurité .....	76
3.2. La sûreté.....	77
<b>C. Le Port, évolution du concept .....</b>	<b>77</b>
1. Facteurs agissants sur le concept - port .....	77
1.1. Facteur technologique relatif aux Transports .....	78
1.2. Facteur Economique .....	79
1.3. Facteur Logistique.....	79
2. Le Port, nouveau concept .....	80

## **Section 02 : La conteneurisation, Concept et Phénomène**

<b>A. La conteneurisation, Apparition et Evolution .....</b>	<b>82</b>
1. Apparition.....	82
2. Evolution.....	82
<b>B. La conteneurisation, définition et transport MULTIMODAL.....</b>	<b>86</b>
1. Définition et description .....	86
1.1. Classification des types de conteneurs .....	87
1.2. Dimension des conteneurs .....	87
1.3. Les types d'utilisation de conteneurs .....	88
2. Transport MULTIMODAL .....	89
2.1. Définition du transport multimodal.....	89
2.2. La différence entre la conteneurisation et le transport multimodal.....	90
2.3. Les types d'utilisation de conteneurs .....	88

<b>C. Le Marché du Conteneur</b> .....	<b>91</b>
1. Le Marché international des conteneurs.....	91
2. Structure de la flotte mondiale des portes conteneur .....	94
 <b>Section 03 : Le Port, Structure des Coûts Maritimes</b>	
<b>A. Les coûts de distribution</b> .....	<b>98</b>
1. Définition .....	98
2. Analyse des frais de distribution .....	99
<b>B. Les composants des coûts du transport maritime</b> .....	<b>101</b>
1. Le taux de fret.....	101
1.1. Droits et Taxes Portuaires.....	101
1.2. Les frais de manutention.....	101
1.3. Le coût de temps de séjour au port.....	102
2. Les coûts sur quai.....	102
2.1. Les Droits de quai .....	102
2.2. Les taxes de manutention à quai.....	103
2.3. Les taxes d'entreposage.....	103
<b>C. Rendement et coûts de manutention</b> .....	<b>105</b>
1. L'impact des coûts de manutention.....	105
2. Le conteneur et les principaux modes de conditionnement des marchandises .....	106
2.1. Le conteneur, structure physique et capacité de charge .....	106
2.2. La Conteneurisation, Impact sur le temps d'escale .....	107
2.2.1. Le temps de séjour au port.....	107
2.3. La Conteneurisation, impact sur les coûts de manutention .....	109
<b>Conclusion</b> .....	<b>110</b>

# Partie Empirique

## Chapitre Troisième L'Algérie Portuaire D'aujourd'hui

<b>Introduction</b> .....	<b>113</b>
---------------------------	------------

### **Section 01 : Organisation des ports dans le monde**

<b>A. Approche organisationnelle des ports</b> .....	<b>114</b>
1. Les différents types d'organisation portuaire .....	<b>114</b>
1.1. Les ports autonomes .....	<b>114</b>
1.2. Le port relevant de l'autorité de l'Etat.....	<b>115</b>
1.3. Les ports municipaux .....	<b>115</b>
1.4. Les ports privés .....	<b>116</b>
2. La finalité des organisations portuaires.....	<b>116</b>
3. La forme juridique de l'organisation portuaire .....	<b>117</b>
3.1. Société privée.....	<b>118</b>
3.2. Société d'économie mixte .....	<b>118</b>
3.3. Entreprise publique ou établissement public .....	<b>119</b>
3.4. Régie municipale.....	<b>120</b>
3.5. Office national .....	<b>121</b>
<b>B. Panorama de l'organisation portuaire dans le monde</b> .....	<b>121</b>
1. Les organisations de type local .....	<b>122</b>
1.1. Le modèle Britannique.....	<b>122</b>
1.2. Le modèle Néerlandais.....	<b>122</b>
1.3. Le modèle Allemand.....	<b>122</b>

1.4. Le modèle Français .....	123
2. Les organisations de niveau national.....	123
3. Les principaux ports du monde .....	124
<b>C. Mondialisation, privatisation et restructuration .....</b>	<b>125</b>
1. Mise en perspective historique de la réforme portuaire.....	125
2. Un nouvel équilibre public / privé.....	129
2.1. La mission de catalyse .....	130
2.2. La mission régalienne .....	130
2.3. La mission de facilitation.....	131
3. Le rôle des organisations internationales dans le développement des ports .....	132
3.1. La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement « CNUCED ».....	132
3.2. L'Organisation Maritime Internationale « OMI ».....	133

## **Section 02 : Rétrospective du Système Portuaire National**

<b>A. Aperçu historique du secteur portuaire Algérien .....</b>	<b>136</b>
1. La réorganisation du secteur portuaire algérien.....	136
1.1. Première et deuxième périodes.....	136
1.2. Troisième et quatrième périodes .....	137
<b>B. Contraintes, limites et insuffisances du système organisationnel en place .....</b>	<b>138</b>
1. Contraintes relatives à la confusion des missions portuaires .....	138
2. Contraintes relatives au travail portuaire.....	140
2.1. Le docker du passé.....	141
2.2. Evolution du monde de travail.....	141
2.3. Evolution du docker .....	142
3. Les conséquences sociales du changement dans les ports .....	143

3.1. Les changements urbains.....	143
3.2. Les changements dans les transports .....	144
3.3. Les effets dans les ports .....	145
3.4. Les conséquences pour les dockers .....	145
4. Contraintes relatives à l'encombrement des ports.....	147
4.1. Qu'est-ce que l'encombrement ?.....	148
4.2. L'ampleur de l'encombrement.....	149
4.3. Causes de l'encombrement.....	150
4.4. Conséquences de l'encombrement .....	152
4.5. Moyens de réduire ou d'éviter l'encombrement .....	153
<b>C. Du nouveau système organisationnel.....</b>	<b>156</b>
1. Quelques principes essentiels de l'option de réorganisation projetée .....	156
2. Schéma organisationnel retenu .....	158
2.1. Cadre juridique de la réforme du secteur portuaire.....	158
2.2. Statut et missions fondamentales de ces autorités portuaires.....	160
2.3. Démarche privilégiée de mise en place des nouvelles autorités portuaires.....	163
2.4. Stratégie à privilégier pour l'ouverture des activités commerciales.....	142

## **Section 03 : La Vision du Secteur Portuaire Algérien**

<b>A. Les enjeux de la politique portuaire en Algérie .....</b>	<b>165</b>
1. Eléments théoriques d'une étude de développement portuaire.....	165
1.1. Aspects techniques.....	165
1.1.1 Données de base hydrographiques, hydrologiques, topographiques et géotechniques .....	165
1.1.2. Longueur des postes à quai .....	166

1.1.3. Cotes des accès et bassins.....	167
1.1.4. Cotes supérieures des ouvrages .....	167
1.1.5. Largeur des chenaux d'accès .....	167
1.1.6. Bassin de mouillage.....	168
1.1.7. Zone d'évitage.....	168
1.1.8. Chaussées bord a quai.....	168
1.1.9. Aires de stockage.....	169
1.1.10. Voies de circulation et stationnement .....	169
1.1.11. Equipement et outillage .....	170
1.2. Aspects opérationnels.....	170
1.3. Aspects économiques.....	172
1.4. Aspects financiers .....	174
<b>B. Les objectifs stratégiques du secteur portuaire en Algérie.....</b>	<b>175</b>
1. Les facteurs externes qui influencent la planification portuaire.....	175
1.1. Technologie du transport maritime et méthodes de manutention .....	175
1.2. Le site des ports existants.....	177
1.3. Lacune technologique et distribution irrégulière du trafic maritime dans le temps .....	177
1.4. Manque de ressources .....	178
1.5. L'hinterland du port .....	179
1.6. Zones industrielles.....	180
1.7. Influence politique .....	180
2. Le port et ses relations extérieures.....	181

<b>C. Plan de mise en œuvre du schéma organisationnel projeté dans le cadre des réformes du secteur portuaire national.....</b>	<b>182</b>
1. Projet de démarche pour l'évolution des entreprises portuaires.....	182
1.1. Démarche pour la mise en place des autorités portuaires.....	183
1.2. Redéploiement des activités commerciales.....	183
1.3. Stratégie d'ouverture projetée.....	184
2. Etudes d'adaptation et de développement du complexe portuaire.....	187
2.1. Etude Plan de développement stratégique des ports Algériens.....	187
2.2. Etude de mise au point de la stratégie d'ouverture des activités portuaires commerciales à la concurrence.....	188
<b>Conclusion.....</b>	<b>191</b>

## Chapitre Quatrième

### Réforme Portuaire en Algérie

<b>Introduction.....</b>	<b>193</b>
--------------------------	------------

#### **Section 01 : Pôle EST**

<b>A. Entreprise Portuaire de Bejaïa.....</b>	<b>194</b>
1. Présentation.....	194
2. Activités principales.....	195
2.1. Trafic marchandises.....	195
2.2. Mouvement de la navigation.....	197
2.3. Qualité de service.....	198
3. Appréciations.....	199
3.1. Inconvénients.....	199
3.2. Propositions de développement.....	200

<b>B. Entreprise Portuaire de DjenDjen.....</b>	<b>200</b>
1. Présentation.....	200
2. Activités principales.....	201
2.1. Trafic marchandises.....	201
2.2. Mouvement de la navigation.....	203
2.3. Qualité de service.....	204
3. Appréciations.....	206
3.1. Inconvénients.....	206
3.2. Propositions de développement.....	206
<b>C. Entreprise Portuaire de Skikda.....</b>	<b>207</b>
1. Présentation.....	207
2. Activités principales.....	207
2.1. Trafic marchandises.....	207
2.2. Mouvement de la navigation.....	209
2.3. Qualité de service.....	210
3. Appréciations.....	212
3.1. Inconvénients.....	212
3.2. Propositions de développement.....	212
<b>D. Entreprise Portuaire de Annaba.....</b>	<b>213</b>
1. Présentation.....	213
2. Activités principales.....	213
2.1. Trafic marchandises.....	213
2.2. Mouvement de la navigation.....	215
2.3. Qualité de service.....	216

3. Appréciations .....	217
3.1. Inconvénients .....	217
3.2. Propositions de développement .....	217

## **Section 02 : Pôle CENTRE**

<b>A. Entreprise Portuaire de Ténès.....</b>	<b>218</b>
1. Présentation .....	218
2. Activités principales.....	219
2.1. Trafic marchandises.....	219
2.2. Mouvement de la navigation .....	220
2.3. Qualité de service.....	222
3. Appréciations .....	222
3.1. Inconvénients .....	222
3.2. Propositions de développement .....	223
<b>B. Entreprise Portuaire d'Alger .....</b>	<b>223</b>
1. Présentation .....	223
2. Activités principales.....	224
2.1. Trafic marchandises.....	224
2.2. Mouvement de la navigation .....	226
2.3. Qualité de service.....	226
3. Appréciations .....	227
3.1. Inconvénients .....	227
3.2. Propositions de développement .....	228

## Section 03 : Pôle OUEST

<b>A. Entreprise Portuaire de Ghazaouet</b> .....	<b>230</b>
1. Présentation .....	230
2. Activités principales.....	231
2.1. Trafic marchandises.....	231
2.2. Mouvement de la navigation .....	232
3. Appréciations .....	234
3.1. Inconvénients .....	234
3.2. Propositions de développement .....	234
<b>B. Entreprise Portuaire d’Oran</b> .....	<b>234</b>
1. Présentation .....	234
2. Activités principales.....	235
2.1. Trafic marchandises.....	235
2.2. Mouvement de la navigation .....	237
3. Appréciations .....	238
3.1. Inconvénients .....	238
3.2. Propositions de développement .....	239
<b>C. Entreprise Portuaire d’Arzew</b> .....	<b>240</b>
1. Présentation .....	240
2. Activités principales.....	240
2.1. Trafic marchandises.....	240
2.2. Mouvement de la navigation .....	243
3. Appréciations .....	244
3.1. Concessions .....	244

3.2. Propositions de développement .....	244
<b>D. Entreprise Portuaire de Mostaganem .....</b>	<b>245</b>
1. Présentation .....	245
2. Activités principales.....	245
2.1. Trafic marchandises.....	245
2.2. Mouvement de la navigation .....	247
2.3. Qualité de service.....	249
3. Appréciations .....	251
3.1. Inconvénients .....	251
3.2. Propositions de développement .....	251
<b>Conclusion .....</b>	<b>253</b>
<b>CONCLUSION GENERALE.....</b>	<b>254</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	
<b>GLOSSAIRE</b>	
<b>ANNEXES</b>	