

Les ports : Le maillon faible de la chaîne logistique en Algérie

Ports: the weak link in the supply chain in Algeria

GUERMAH Hayet

*Faculté des sciences économiques, sciences commerciales et de gestion
Université Mouloud MAMMERRI de Tizi-Ouzou*

Received: 28/02/2021

Accepted: 17/12/2021

Published: 31/12/2021

Résumé :

La performance portuaire est l'un des éléments essentiels pour optimiser la chaîne logistique à l'international et garantir les flux des échanges mondiaux.

Cet article expose la problématique des ports et de la logistique en Algérie. En effet, la maîtrise des coûts logistiques va de pair avec l'ouverture commerciale d'un pays. Aujourd'hui, des voix sont élevées pour condamner le manque flagrant de la spécialisation au niveau des ports algériens. Une spécialisation qui contribue d'une manière significative à l'amélioration de l'efficacité portuaire. Cette étude analyse également les causes de l'inefficacité portuaire en Algérie ainsi que les différents obstacles dont souffrent les ports algériens dans leur écrasante majorité ainsi que leurs effets sur l'optimisation de la chaîne logistique.

Mots clés : Ports, chaîne logistique, efficacité portuaire, compétitivité.

Classification Jel : L33, F10, D23.

Abstract :

Port performance is one of the essential elements to optimize the international logistics chain and guarantee the flow of world trade.

This article exposes the problem of ports and logistics in Algeria. In fact, the control of logistics costs goes hand in hand with the commercial opening of a country. Today, voices are being raised to condemn the blatant lack of specialization at the level of Algerian ports. A specialization that contributes significantly to improving port efficiency. This study also analyzes the causes of port inefficiency in Algeria as well as the various obstacles from which the overwhelming majority of Algerian ports suffer as well as their effects on the optimization of the logistics chain.

Keywords: Ports, logistics chain, port efficiency, competitiveness.

Classification Jel : L33, F10, D23

Introduction

Le transport maritime constitue l'épine dorsale du commerce international. Les mutations structurelles touchant ce dernier et l'évolution du transport maritime ont, sans doute un effet direct sur les ports et leur environnement. Les ports ont une vocation fondamentale dans l'économie nationale et dans les échanges commerciaux internationaux. Le secteur portuaire doit alors s'adapter aux changements socio-économiques propres au pays, par des engagements du pays dans des accords de libre-échange et par les nouveaux contextes de la mondialisation et de la globalisation du commerce, d'une part, et aux multiples évolutions : économiques, technologiques, institutionnelles et environnementales et du transport maritime, d'autre part.

L'importance de ce secteur pour l'économie algérienne réside du fait que le système économique national dépend des approvisionnements extérieurs, à cet égard, il est utile de rappeler que plus de 80% du commerce extérieur de l'Algérie et surtout des importations transitent par voie maritime ce qui a engendré une congestion portuaire.

L'Algérie dispose d'une façade maritime de 1622 Km. C'est un pays qui jouit d'une position géographique privilégiée et placée sur la route d'accès à l'océan atlantique et à l'océan indien par le canal de Suez. Les ports algériens devraient donc être des escales logiques de ces routes maritimes.

Selon la Banque mondiale, l'Algérie fait partie des 20 derniers, sur 170 pays, en matière d'Indice de Performance Logistique (IPL) et qu'il ressort également des études du CNUCED que les pays développés, réputés contrôler leur commerce extérieur, grâce notamment à une parfaite maîtrise de la chaîne logistique.

A travers cette étude, nous allons essayer de répondre à la problématique suivante : **Quelles sont les causes de surcoûts logistiques et les faiblesses enregistrées au niveau des ports algériens affectant la compétitivité du produit national admis à l'exportation ?**

Pour ce faire, nous allons se focaliser sur trois points essentiels : le premier porte sur une étude de la revue de la littérature relative à la logistique et aux ports, le second appréhende le cadre théorique et conceptuel de l'efficacité portuaire et la chaîne logistique portuaire et enfin nous analyserons dans le dernier point, les différentes causes de ladite inefficacité portuaire en Algérie.

I. La chaîne logistique, les ports et le développement économique

Nous allons traiter dans ce qui suit, l'évolution du concept de la logistique en mettant l'accent sur ses démentions nouvelles.

1. Les caractéristiques de base de la logistique et de la chaîne logistique

D'origine militaire, ce concept a pénétré les entreprises après la seconde guerre mondiale. Ses premières définitions, comme celle de l'Américain marketing association, la limitaient à un ensemble de techniques liées au traitement des flux de marchandises depuis leur source d'approvisionnement jusqu'à leur point de consommation. La première définition pertinente fut donnée par J.L.Heskett¹ qu'elle englobe les activités qui maîtrisent les flux de produits, la coordination des ressources et des débouchés en réalisant un service à moindre coût ».

1.1. Flux physiques et flux informationnels

L'entreprise doit maîtriser les systèmes d'information en lien avec les réseaux de circulation physique de marchandises, afin que la coordination des opérations commerciales et industrielles puisse s'effectuer à la bonne date par rapport à la demande exprimée.

La firme formule désormais des exigences élevées dans le domaine de l'information sur l'exécution des différentes prestations logistiques comme l'indique le tableau ci après :

¹ HESKETT J.L. « La logistique, élément clés de la stratégie », Havard l'expansion, 1978.

Tableau n° 01 : Les attentes des chargeurs vis- à -vis des prestataires

| Types d'attente | modalités |
|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Un retour d'information sur les livraisons | -Une information systématique et rapide en cas d'anomalie ; -Une remontée périodique et globale sur l'ensemble des détails de livraison ; -Un suivi des expéditions en temps réel. |
| Une meilleure qualité de prestation de transport | - Une réduction des délais d'enlèvement - Une suppression des erreurs de routage |

Source : J.Paveau &F.Duphil « Exporter: pratique du commerce international »,livre collectif, édition FOUCHER, Paris, 2013.p 251.

Dans ce contexte, le développement des échanges électroniques professionnels et, plus particulièrement, de l'échange de données informatisé EDI, améliore la productivité et constitue un avantage concurrentiel pour les entreprises qui l'ont adopté.

Dans les chaînes logistiques, l'EDI, en permettant la connexion directe des systèmes informatiques des divers intervenants, remplit deux fonctions fondamentales :

- Automatisation des transactions (commandes, ordres de transport, factures etc.) ;
- Remontée des informations sur le devenir des expéditions.

Pour remplir cette deuxième fonction, il est indispensable de « tracer » les envois qu'ils s'agissent d'un colis, d'une palette, d'un conteneur ou d'un véhicule. C'est -à- dire de retrouver leur localisation et l'historique de leur déplacement au moyen d'une identification enregistrée².

1.2. L'approche nouvelle de la logistique

Pour jouer pleinement son rôle, la logistique assure une coordination intra organisationnelle et inter organisationnelle³. Dans le cas d'une vente internationale, cette coordination intra-organisationnelle est très importante. Il convient que la fonction logistique soit forte est reconnue au sein de l'entreprise lorsqu'il s'agit d'une firme avec de multiples établissements, cette fonction est centralisée afin d'en améliorer la productivité et de bénéficier de trois avantages :

- Meilleure représentativité de l'entreprise vis-à-vis des prestataires logistiques ;
- Bonne maîtrise des flux nationaux, internationaux entrants et sortants ;
- Possibilité de mettre en place une véritable politique logistique.

L'organisation actuelle présente des sources d'inefficience dues principalement à l'indépendance des prestations logistiques actuellement dédiées. L'idée de l'interconnexion des réseaux est d'améliorer l'efficience de ces schémas logistiques en dépassant la fragmentation actuellement constatée. Pour le même volume de flux expédiés. Si l'on considère que les différents centres

²PAVEAU J. & DUPHIL F. « Exporter: pratique du commerce international », livre collectif, édition FOUCHER, Paris, 2013.p-p251- 252.

³Ibidem. p250.

logistiques (usines, entrepôts, centres de distributions, etc.) sont connectés grâce à un réseau ouvert, on voit que l'on aboutit à un réseau moins complexe et donc à des flux plus faciles à optimiser.

Ce changement d'organisation logistique aura un impact sur les besoins en matière de transport, la diversité des modes de transports, les moyens de stockage, et plus généralement sur les performances des chaînes d'approvisionnement⁴.

1.3. L'intégration intra et inter-organisationnelle des acteurs du SCM

La notion d'intégration est très présente en logistique. A ce titre, pour étudier la fonction intégratrice du SCM, Fabbe-Costes (2007), incombe de répondre à deux questions spécifiques. D'une part, il est important de questionner le « quoi intégrer ? » et, d'autre part, de se positionner sur « l'étendue de cette intégration ». Afin de répondre à la question du « quoi intégrer ? », une première analyse peut se faire selon quatre couches (tableau n°02) :

Tableau n° 02 : SCM : quatre couches d'intégration à considérer

| Quartes couches d'intégration | Caractéristiques de l'intégration pour chaque couche |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Flux | Fluidité et continuité, pertinence des flux physiques, informationnels et financiers, individuellement et de manière combinée. |
| Processus et activités | Synchronisation des opérations pour chaque processus clé; cohérence entre processus opérationnels clés, processus de pilotage et processus support; intégration des processus au niveau opérationnel, organisationnel et stratégique. |
| Systèmes et technologies | Interopérabilité et inter-connectivité des systèmes et technologies physiques et d'information, individuellement et de manière combinée. |
| Acteurs (organisations) | Interaction, coordination et collaboration des individus, des équipes, des fonctions, et des entreprises; communication, travail collectif, structures interfaces ou partagées, congruence stratégique, organisationnelle et culturelle. |

Source : MELIN C. « L'intégration logistique au sein d'une chaîne multi-acteurs : le cas de Renault Truck », HAL, archives ouvertes, Novembre 2013.

Chaque couche de ces quatre couches d'intégration, représente des caractéristiques portant une intégration des flux, des processus et activités, des systèmes et technologies et des acteurs (organisations).

2. Le rôle des ports dans le développement économique

Dans cette section, il est opportun de définir le port d'une manière générale et d'examiner son rôle dans le développement économique.

2.1. Définitions du port

⁴SARRAJ R « Interconnexion des réseaux logistiques : Eléments de définition et potentiel », thèse de doctorat soutenue à Paris tech, 2013.

Dans une perspective économique et industrielle, la notion de port évoque généralement un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert de marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses.

Il s'agit donc d'un ensemble complexe occupant une place privilégiée, non seulement dans la région dont il constitue un des principaux moteurs de développement, mais également sur le plan national et international. Sa position, généralement à la frontière d'un pays, donc en contact direct avec le monde extérieur, explique les fonctions essentielles que le port doit remplir dans la communauté maritime internationale. Le développement par le commerce extérieur et intérieur grâce au trafic des marchandises à des prix compétitifs. La promotion de l'industrialisation (industries liées au port ou à proximité de celui-ci). La contribution à l'aménagement de l'espace économique et territorial pour mieux intégrer l'activité économique et sociale s'y rapportant⁵.

De sa part, l'union maritime de Bordeaux donne une définition sous trois angles : géographique, économique et institutionnelle: géographique : un espace aménagé pour recevoir les navires, économique : un système complexe d'éléments matériels et immatériels assurant l'interface entre navires et marchandises, institutionnelle : le port est une institution, dotée ou non de la personnalité morale, chargée d'exercer des compétences à la fois de travaux publics, de police (fonction régaliennne), et éventuellement d'exploitation .

2.2. L'importance économique des ports

Les ports ont un rôle plus important qu'ils ne l'avaient à l'époque de la division internationale historique du travail, tandis que les gains de productivité du transport maritime ont permis une réduction des coûts. Le transport maritime et l'industrie portuaire s'affichent désormais comme des vecteurs indispensables du développement, mais, dans une économie mondialisée, l'élasticité de la demande rend la valeur unitaire de ces activités moindre.

2.3. La compétitivité d'un port

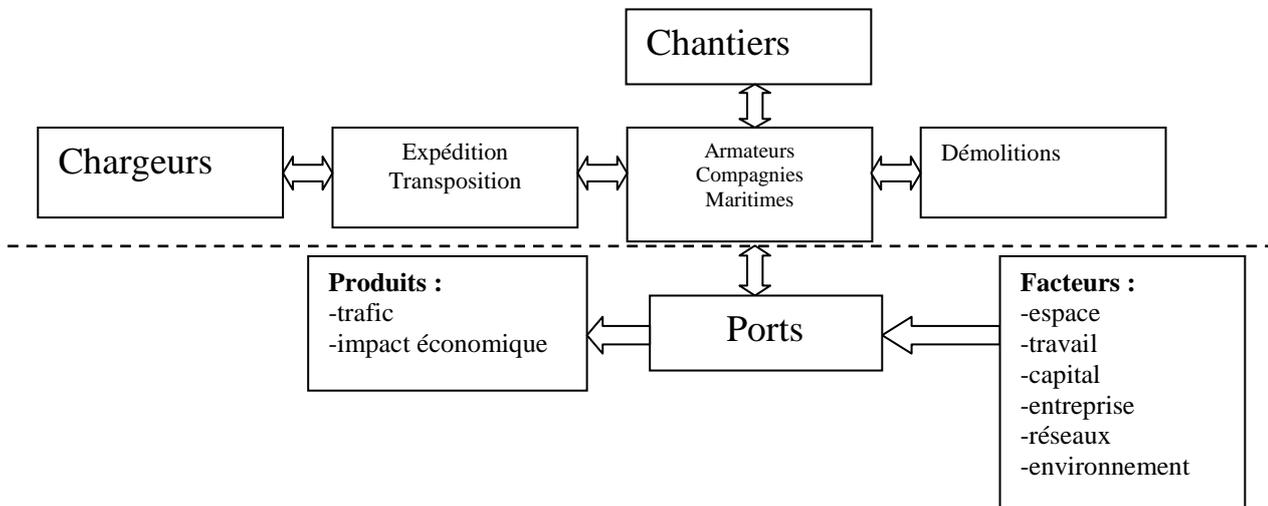
La compétitivité d'un port réside dans sa stratégie commerciale et son développement. Toutes les activités de la zone portuaire sont totalement interdépendantes. La promotion des activités portuaires va de pair avec un climat concurrentiel entre les diverses unités portuaires. Les intervenants dans l'offre des services portuaires doivent tenir compte du fait que leur existence est liée à la compétitivité du port dans sa globalité.

Le succès d'un port ne dépend pas seulement de la quantité et de la qualité de ses installations techniques ou administratives, mais, il dépend aussi des facteurs extérieurs (systèmes de tarification des transports routiers, la politique nationale et internationale du transport, la

⁵ Cours de master « Logistique portuaire et maritime », matière : administration portuaire, Université Abdelmal EKESSAADI, faculté des sciences juridiques économiques et sociales, Maroc.

concurrence des autres ports, etc.). Le prix des services portuaires constitue un élément déterminant pour le choix d'un port.

Figure n° 1. L'importance stratégique des ports et l'économie maritime



Source : Réalisé par nos soins inspiré de : Programme de master « Logistique portuaire et maritime », matière : administration portuaire, Université Abdel Malek ESSAADI ; faculté des sciences juridiques économiques et sociales, Maroc.

2.4. Les typologies du port

Nous pouvons distinguer entre une classification faite par la CNUCED, une autre selon l'évolution historique, selon leur activité et une classification selon leur utilisation.

2.4.1 .Classification selon la CNUED

La CNUCED a procédé à une classification des ports selon un ensemble de critères a savoir, la stratégie et développement, services offerts, zones d'influence et degré d'informatisation.

Tableau n°03 : Classification des ports selon la CNUCED

| | 1 ^{ère} génération | 2 ^{ème} génération | 3 ^{ème} génération | 4 ^{ème} génération |
|-----------------------------------|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| | Interface entre 2 modes de transports | Centre de transport, d'activités industrielles et de commerce | entre de transport intégré et plateforme logistique pour le Commerce international | Ports réseaux |
| Stratégie et développement | Non élaborée | Expansion en volume. Service aux navires. | Orientation commerciale et rationalisation de l'espace portuaire | Internationalisation et diversification |
| Services offerts | Manutention, stockage traditionnels, non | industries de conditionnement et | Centre de distribution. | Prestations logistiques élaborées |

| | | | | |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | organisés. Domination de l'offre. Peu d'écoute des besoins. | de transformation. | activités logistiques. | pour les chargeurs. |
| Zones d'influence | Portuaire (activités sur les quais, juxtaposition des métiers). | Communauté portuaire, rapprochement du port et des usagers. Relations occasionnelles entre ville et port. | Communauté portuaire unie et active. Coordination des activités. Relations étroites entre ville et port. | Coopération internationale entre communautés portuaires. Accords entre places portuaires. Prise de participation. |
| Système d'information | Peu développé. | Echanges d'informations. | EDI | Réseaux EDI intégrés entre les places portuaires. |
| Remarques | Peu d'écoute des besoins. Activité sur les quais, juxtaposition des métiers | Communauté portuaire, rapprochement entre port et usagers. Echanges d'informations | Relations étroite ville – port. E.D.I. | Coopération internationale entre communautés portuaires. Réseaux E.D.I. intégrés entre les places portuaires |

Source : BOUMESSILA A. (Expert en management portuaire) ,« Le Port : Maillon Essentiel de la Chaîne Logistique » 2010.

2.4.2. Selon l'évolution historique

L'histoire du développement des ports de commerce est étroitement liée à celle de la navigation maritime et à la géographie du commerce mondial. En se limitant à la période contemporaine (de la fin du 19^{ème} siècle à nos jours), et pour simplifier la présentation générale de leur utilisation, quatre étapes successives de développement sont souvent retenues : le port traditionnel, le port industriel, le port moderne et le port durable⁶.

Avec la révolution industrielle, début de la spécialisation entre ports de commerce, de pêche et militaire, la configuration des ports évolue avec l'apparition des grands entrepôts, des lignes de chemin de fer et des grues.

Tableau n°04 : Chronologie d'évolution des ports

| Année | Evolution |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1910 | La <i>Royal Navy</i> britannique adopte une alimentation au fioul, et non plus au charbon, pour ses nouveaux navires. Début de l'ère du pétrole dans le domaine du transport maritime. |
| 1950-1960 | Premier port du monde depuis la fin du XIX ^e siècle, le port de New York connaît un déclin relatif en raison de l'essor de la façade Pacifique pour le commerce et de la concurrence du transport aérien pour les voyageurs. Il perd son rang de première place portuaire du monde au profit de Rotterdam. |
| Années 1960 | Le développement de l'aviation de ligne amorce un déclin rapide du transport maritime de passagers. |

⁶<https://www.universalis.fr/encyclopedie/ports-maritimes/3-choix-des-ports-dans-la-competition-economique/> consulté le 21/10/2021.

| | |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | Le moteur Diesel devient le standard de motorisation du transport maritime (bateaux armés ou non). |
| années 1970 | Les deux chocs pétroliers donnent un coup de frein à l'activité du transport et des ports maritimes. Début de la construction du plus grand port artificiel au monde, à Jebel Ali aux Émirats arabes unis. |
| Années 1980 | La généralisation des conteneurs, inventés en 1956 sur le terminal de Newark aux États-Unis, entraîne une baisse significative du coût du fret maritime et une hausse des échanges maritimes. Dans le sillage de la croissance japonaise, les ports nippons dominent les échanges maritimes en Asie. Singapour devient, pour une vingtaine d'années, le plus grand port mondial en tonnage. |
| 1992 | Dans un livre blanc, l'Union européenne met en avant l'importance du transport maritime et définit le concept d'autoroutes de la mer comme alternative aux autoroutes terrestres. |
| 2001 | Dans un livre blanc, l'Union européenne met en avant l'importance du transport maritime et définit le concept d'autoroutes de la mer comme alternative aux autoroutes terrestres. |
| 2002 | Au lendemain des attentats du 11 Septembre, les États-Unis adoptent la <i>Container Security Initiative</i> (CSI) destinée à garantir la sécurité de la chaîne logistique en identifiant les conteneurs « à risque » le plus en amont possible. |
| 2005-2010 | Shanghai devient le premier port du monde en tonnage et pour les conteneurs. |
| 2015 | Effectuant 80 % du trafic commercial mondial, le transport maritime est un marché qui représenterait près de 1 500 milliards d'euros. |

Source : Réalisé par nos sois, inspiré de différentes lectures.

2.4.3. Classification selon leur activité

2.4.3.1. Ports de commerce

Les ports de commerce assurent dans les meilleures conditions économiques et de sécurité, toutes les opérations d'embarquement et de débarquement de personne, de marchandise 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.

2.4.3.2. Ports de Pêche

Les ports de pêche sont destinés à recevoir les navires armés à la pêche et assurent la satisfaction des besoins et le développement de cette activité.

2.4.3.3. Ports de plaisance

Ils permettent la satisfaction des besoins de la navigation de la plaisance et le développement de cette activité.⁷

2.4.4. Classification selon leur utilisation

⁷CHACHOUA F. « La performance des ports algériens : analyse Etude comparative par la méthode d'Analyse d'Enveloppement des Données (DEA) », thèse de doctorat, université Abdelhamid Ibn Badis Mostaganem, 2017/2018.p58

Nous avons ports de refuge, ports de guerre et ports secs :

2.4.4.1. Ports de refuges

Les Ports refuges fournissent un abri provisoire aux bateaux par gros temps. Parfois, les capitaines des navires cherchent un refuge à cause du mauvais temps ou des météorologiques.

2.4.4.2. Ports de guerres

Les Ports de guerre sont dotés des mêmes infrastructures que les ports de commerce. En outre, ils se dotent d'équipements spécialisés dans le stockage et la logistique des munitions.

2.4.4.3. Les ports secs

Le port sec constitue un dépôt provisoire extra-portuaire, considéré comme un prolongement naturel des ports maritimes. Il s'agit également, d'une zone aménagée pour « la réception, le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées, ainsi que leur gardiennage, jusqu'à leur embarquement ou leur délivrance au destinataire ».

En revanche certains passages du code maritime, énoncent :

- des zones d'extension du port comme dépendance du domaine public portuaire ;
- des zones extra –portuaires ;
- des zones de dégagement et aires de dédouanement.

Ces dispositions n'identifient pas de manière précise les ports secs et n'en définit pas les particularités qui les distinguent des trois catégories de ports identifiés, mais elles évoquent des "zones extra- portuaires", sans en définir le rôle et les missions, auxquelles peut être rattachée la notion ou l'idée de port. Une première définition du port sec peut être en relation avec la notion d'« *une zone extra –portuaire* » ayant les mêmes fonctions qu'un port »⁸. Les ports secs ressemblent alors à un prolongement systématique des ports maritimes et des ports fluviaux qui sont :

- Soit enclavés dans un tissu urbain dont il est plus efficace d'opérer des transferts de masse des marchandises vers des zones extra- urbaines ;
- Soit les ports maritimes manquent d'espace nécessaire pour absorber le niveau de leur trafic et des ports secs sont créés afin de combler ce déficit.

2.5. Le rôle de la conteneurisation

Le développement des ports et leur rôle dans le développement économique est soutenu également par ce qu'on nomme « la révolution des conteneurs ». Cette dernière est née aux USA dans les années 50, et plus exactement, lors du départ du 1^{er} conteneur à une coque qui a été renforcée pour le transport de 58 conteneurs à destination du golfe du Mexique et du port de Houston à Texas, c'est

⁸Loi 98-05 du 25 Juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime 889.

une véritable révolution qui va considérablement augmenter la productivité des opérations de manutention au sein des ports de l'espace maritime mondial.⁹

L'avantage central de la conteneurisation est le fait qu'elle améliore les organisations logistiques de flux dont le rôle stratégique ne cesse de prendre de l'ampleur au sein des firmes¹⁰.

II. Efficience portuaire et chaîne logistique : cadre théorique et conceptuel

Le terme de l'efficience est devenu basique dans l'analyse de la performance des firmes. Cette dernière est un but crucial pour toute entreprise, ce concept indique une allocation efficiente et efficace des ressources disponibles en tenant compte des contraintes imposées par la technologie, la structure du marché et les objectifs fixés par les entrepreneurs¹¹.

1. La revue de la littérature relative à l'efficience portuaire

Les premières définitions de l'efficience ont été données par Farrell en 1957, qui a distingué entre trois concepts d'efficience : l'efficience technique, l'efficience des prix et l'efficacité globale, ces termes sont construits conformément à la supposition qu'une fonction de production soit efficiente. Au fil du temps, les études universitaires ont inventé des termes différents à ceux établis par cet auteur (efficience énergétique, efficience environnementale, etc.).

Cependant, nous identifions l'efficience des prix comme efficience allocative et l'efficience globale comme l'efficience économique. Malgré le changement de termes, la mesure de Farrell est le plus largement acceptée et utilisée.¹²

La performance a donc été construite par l'ensemble de ces actions et chaque action contribue à la dimension d'appréhension de la performance.

2. Les déterminants de la performance logistique portuaire

Les chercheurs dans le domaine de la performance portuaire ont suggéré un large éventail de déterminants permettant de mesurer la performance sans être en commun sur les déterminants qui forment un outil de mesure complet de la performance portuaire.

Il est à noter que la performance dans les ports prend différentes formes en raison du caractère complexe des opérations portuaires. Ainsi, ce sont les acteurs qui mènent l'étude de performance qui considèrent les indicateurs de performance adéquats et parfois spécifiques. Par exemple, les expéditeurs utiliseront des indicateurs différents de ceux qui seront utilisés par les armateurs.

Pour ce faire, la littérature propose un large éventail de classement des déterminants de la performance portuaire. A titre d'exemple, Kisi et al (1999) classent ces déterminants en 4 niveaux :

⁹ WACKERMAN G. « La logistique mondiale, transport et communication », livre collectif, édition ellipses, Paris 2005.p 291.

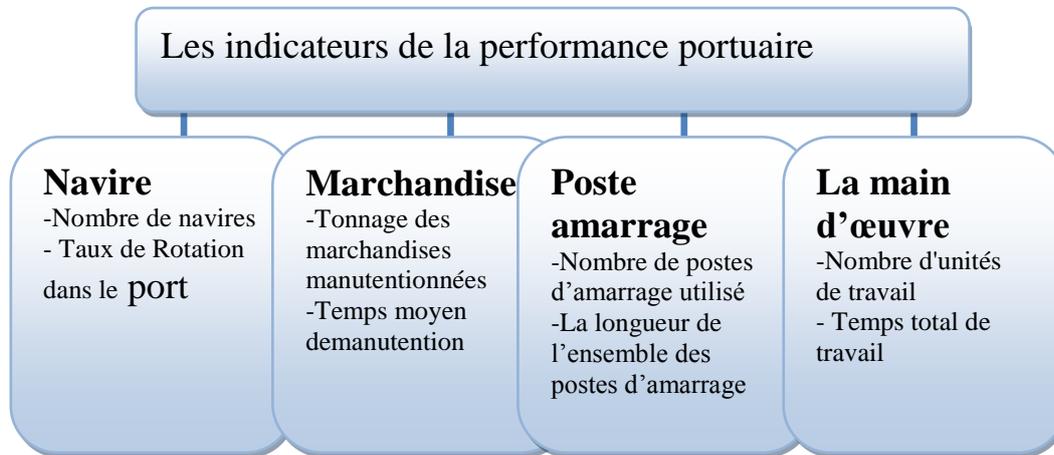
¹⁰ Ibid . p 292.

¹¹ HAMDI A. & ZOUARI A. « Analyse et mesure de l'efficience technique des ports commerciaux Tunisiens : Application de la méthode DEA orienté outputs », université de Sfax, Tunisie, Mai 2016 .p 1010.

¹² HAMDI A. & ZOUARI A. Op. Cit.

Les déterminants liés aux navires, les déterminants de marchandises, les postes d'amarrage et les déterminants de la main d'œuvre.

Figure n° 02: Les déterminants de la performance portuaire



Source : ELOUIDANI A. & KADA A. « Déterminants de la Performance Portuaire : Cas du Port d'Agadir », Faculté des Sciences Juridiques Economiques et Sociales-Ibn Zohr, Agadir, Maroc. 2015.

Comme les déterminants de performance peuvent être qualitatifs ou quantitatifs. Les facteurs quantitatifs sont ceux qui peuvent être comparés et mesurer objectivement et sont regroupés en trois catégories : les routes, les coûts et les facteurs de services. Tandis que les déterminants qualitatifs sont ceux qui peuvent être interprétés subjectivement et sont liés aux efforts marketing du port, au niveau de coopération entre l'expéditeur et le port ainsi que la facilité d'utilisation du port. (D'Este and Meyrick, 1992).

En 1976, la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement la (CNUCED) classe les déterminants de performance d'un port en deux grandes catégories, à savoir les déterminants opérationnels et les déterminants financiers.

En 1999, la même institution (CNUCED) , distingue entre deux catégories des déterminants de performance portuaire :

- ✓ Les macro-indicateurs qui mesurent l'impact du port sur l'activité économique ;
- ✓ Les micro-indicateurs de performance les micro-indicateurs qui mesurent les opérations portuaires (Bichou and Gray, 2004).

(Brooks, 2006) classe ces indicateurs en trois grandes catégories notamment :

- Les indicateurs physiques relatifs à des mesures de temps et sont principalement liés aux navires. Exemple : temps d'attente, temps de travail à quai, ... ;
- Les indicateurs de productivité qui consistent à mesurer les ressources nécessaires pour charger ou décharger les marchandises d'un navire ;
- Les indicateurs financiers et économiques.

Tableau n° 05 : Récapitulatif des déterminants de l'efficience portuaire

| | |
|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Navire | - Nombre de navires - Taux de rotation dans le port |
| Les marchandises | -Tonnage des marchandises manutentionnées -Temps moyen de manutention |
| Poste amarrage | -Nombre de postes d'amarrage utilisés -La longueur de l'ensemble des postes d'amarrage |
| La main d'œuvre | - Nombre d'unités de travail - Temps total de travail |
| Distance à la frontière de production | Selon Pierre CARIOU et Gabriel FIGUEIREDO DE OLIVEIRA 2015, elle reflète le niveau de technologie du secteur étudié, à un moment donné. Dès lors, les unités de production ne se trouvant pas sur cette frontière sont considérées comme plus ou moins inefficaces. |
| L'environnement institutionnel | Degré de participation privée versus publique |
| L'accessibilité des ports aux réseaux de transport conteneurisé | |
| Le PIB | |
| La taille et le statut du port | Hup ou non |

Source : Inspirés de différentes lectures.

Par contre, aucun consensus n'est exprimé par les chercheurs du domaine. D'après Pearson 1980, les déterminants les plus importants sont la flexibilité, la vitesse du transit et la fiabilité. Brooks (1985) considère les critères suivants : la fréquence des voyages, le temps de transit, le respect du trajet, le temps de chargement et de déchargement, le coût du service, la réponse rapide aux demandes, l'historique de perte ou du dommage de la marchandise.

Les études de Murphy et al (1989, 1991, 1992) ont montré que la disponibilité des équipements, la capacité d'assurer les grandes expéditions, les fréquences des pertes et de casse de la marchandise et un temps de réponse et de livraison convenable sont les critères importants pour les ports internationaux.

3. Importance des ports dans la chaîne Marettimo-logistique

Dans les secteurs maritime et portuaire, la concurrence a, ces dernières années, cessé d'être une concurrence entre sociétés d'armements et ports pour se muer en une concurrence entre chaînes logistiques maritimes. La concurrence ne s'exerce donc plus au niveau des ports ou des armements, mais au niveau des chaînes logistiques reliant les lieux d'origine et de destination entre eux.

Les chaînes Marettimo-logistiques performantes peuvent se comparer à des machines convenablement huilées dont tous les rouages et mécanismes sont parfaitement réglés. Les ports de mer illustrent bien le propos. Les ports de mer modernes sont des maillons cruciaux des chaînes logistiques internationales et des réseaux qui y sont associés. Le bon fonctionnement des chaînes logistiques est fonction de la compétitivité des ports de mer qui en font partie, tandis que celui des ports de mer est fonction de la compétitivité des chaînes logistiques qui les englobent. Le même

raisonnement s'applique à tous les autres acteurs maritimes, depuis les armateurs jusqu'aux entreprises de transport de l'arrière-pays en passant par les entreprises portuaires¹³.

En effet, le transport international d'une marchandise par voie maritime nécessite l'intervention de nombreux acteurs spécialisés dans une tâche précise et qui vont s'employer à rendre un service pour le compte du chargeur.

III. Les problèmes des ports algériens

Le système portuaire algérien est concentré sur les grands ports, qui attirent un important trafic conteneurisé. Le port d'Alger traite une écrasante majorité des marchandises échangées avec le reste du monde. Les études des grands ports algériens dominent la recherche sur le transport maritime en Algérie.

Dans ce qui suit, nous allons exposer la situation des ports algériens en mettant l'accent sur le potentiel portuaire en Algérie entre les opportunités à exploiter et les insuffisances auxquelles on devra faire face.

1. Le potentiel portuaire algérien

En dehors des ports de pêche (35), L'Algérie dispose d'une façade maritime de 1622 km composée d'un complexe portuaire national constitué de treize (13)¹⁴ ports de commerce dont :

- Huit (8) sont spécialisés dans les marchandises générales (Alger, Oran, Annaba, Mostaganem, Djendjen, Ténès, Ghazaouet et Delly) ;
- Trois (3) ports mixtes qui accueillent les marchandises générales et les hydrocarbures (Bejaia, Skikda ancien port ; et Arzew) ;
- Deux (2) Les ports de Bethioua et de Skikda (nouveau port) sont spécialisés dans les hydrocarbures.

Les activités portuaires hors hydrocarbures sont importantes à Alger (30 % du total) ; les ports situés à l'est (Annaba, Skikda, Béjaia) traitent ensemble 50 % de ce trafic et à l'ouest, les ports d'Oran et de Mostaganem en traitent 13 %. Les ports d'Arzew/Bethioua sont affectés exclusivement au transport des hydrocarbures. Le cabotage national se limite essentiellement à l'alimentation de certaines régions côtières déficitaires en produits pétroliers et en GPL (Alger, Oran et Béjaia). Il s'effectue à partir de Skikda pour les produits pétroliers et d'Arzew pour les GPL¹⁵.

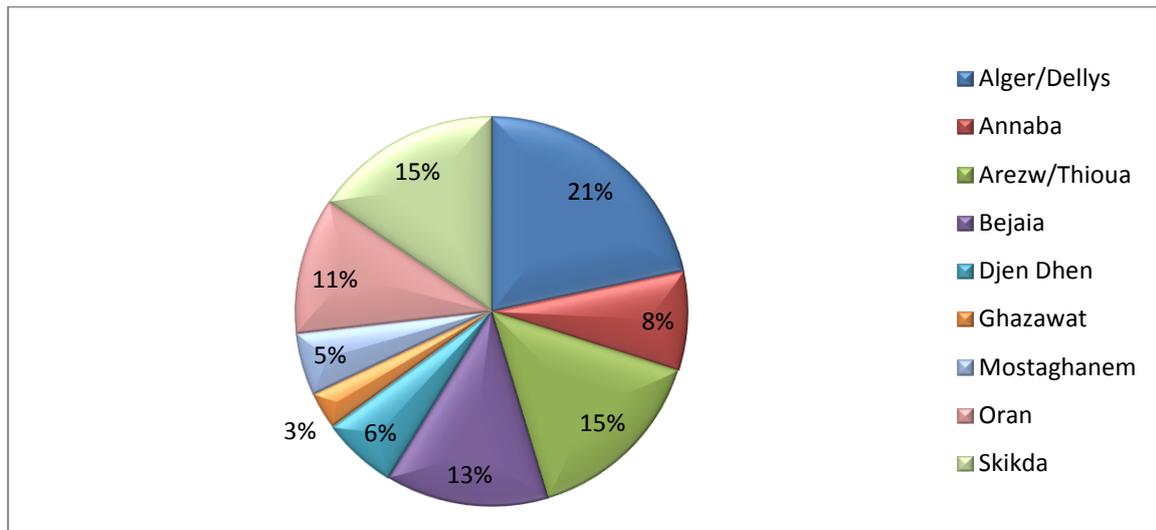
En Algérie, les capacités des ports, les transports terrestres, la concurrence, ainsi que le poids des chargeurs et des sociétés nationales dans la sélection portuaire font que les avant pays et les arrière ports sont relativement stables.¹⁶

¹³CHACHOUA F.Op . Cit. p 69.

¹⁴ SLIMANI - Membre Permanent- Conseil de la concurrence- ALGERIE « Agenda Item 3a. Challenges faced by developing countries in competition and regulation in the maritime transport sector », July 2018.

¹⁵ M. Hassan Abid « Les besoins de formation en transport dans les pays de la méditerranée occidentale :cas des pays du maghreb », Décembre 2009 .

¹⁶M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif and César Ducrué, « Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? », Revue internationale n° 116 «Le Maghreb dans la Mondialisation»,2011 .

Figure n°03: Parts de navires par port Algériens (2016)

Source : Etabli à partir de l'annuaire statistique 2016, du ministère des transports.

Les Entreprises portuaires au nombre de dix (10) puisque l'entreprise portuaire d'Alger gère les ports d'Alger et de Dellys, sont des Entreprises Publiques Economiques (EPE) ayant le statut de société par actions (S.P.A.)¹⁷.

Ces entreprises ont en charge l'ensemble des activités et services portuaires (pilotage, remorquage, lamanage, manutention, acconage et avitaillement en eau des navires).

2. Les problèmes des ports algériens

Nous pouvons compter un nombre très important des problèmes dont souffrent les ports algériens, à savoir :

2.1. Déséquilibre et insuffisance du trafic

Le déséquilibre entre les importations et les exportations se répercute négativement sur la rentabilisation de la flotte, notamment, par le paiement des surestaries sur les importations¹⁸.

Par ailleurs, le trafic reste insuffisant par rapport au nombre de navires traversant la mer méditerranéenne : pour un trafic journalier de 3000 navires, seuls 10 502 accostent dans l'année en Algérie.

2.2. Infrastructure traditionnelle incompatible aux exigences actuelles

Les ports polyfonctionnels ne sont pas changés depuis leur construction dans la période coloniale. En effet, ils ne représentent que des points de ruptures de charge et non pas des places logistiques (pots de première génération)¹⁹. Leur configuration se résume en une série de bassins courts et

¹⁷ 1^{er} atelier inter-régional des experts portuaires de l'Afrique.

¹⁸ Avec l'Europe comme principal fournisseur.

¹⁹ Revoir le tableau n° 03.

étroits avec des hangars rapprochés des quais, séparés entre eux par des môles étroits. Ce type de configuration s'était développé lorsque les navires étaient plus petits et lorsque les marchandises étaient arrimées sous forme d'articles distincts. Cette donnée oblige les armateurs qui desservent les ports algériens à recourir aux cargos de petites tailles. 60 % se situent dans la gamme de 2 000 à 10 000 TPL (Tonnes De Port En Lourd)²⁰. Ce sont des navires de petites tailles non économiques qui empêchent les chargeurs algériens de tirer profit des opportunités offertes par les ports d'embarquement en les obligeant à payer des taux de frets plus élevés.

Contrairement aux ports spécialisés en hydrocarbures pour qui leur infrastructure et super structures développées et modernisées en corrélation avec leur trafic. A ce titre, il ne soulève aucun problème suite aux grands efforts d'investissement accomplis dans ces ports depuis l'indépendance²¹.

2.3. L'encombrement des ports et des villes côtières (ou problème de superstructure)

Selon MOHAMED CHERIF .F, le port est l'interface où se rencontre la marchandise et le navire nécessitant pour cela des infrastructures et des superstructures aptes à recevoir l'un et l'autre. Ces dernières représentent beaucoup de lacunes. Le port d'Alger est le seul à posséder une grue automotrice de 300 tonnes. Par ailleurs, l'Algérie est une grande importatrice de céréales. Le port d'Alger est le seul qui se dote d'un poste céréalier le plus important 30 000 tonnes. Cette contrainte continue d'imposer aux navires céréaliers des temps d'attente au-delà des normes requises (la durée de séjour à quai des navires céréaliers est de 16 jours)²² et oblige les armements à recourir au conditionnement en sacs, au détriment du vrac qui est le plus économique.

Quant aux villes côtières, elles souffrent énormément de problèmes concernant les infrastructures routières qui ne sont pas développées, engendrant ainsi des embouteillages. Les infrastructures routières et le transport routier de marchandises jouent un rôle très important. C'est pour cela que l'aménagement et la modernisation des routes ont devenu une nécessité absolue afin d'assurer un bon acheminement de marchandise du port au lieu de destination.

2.4. Absence d'une spécialisation au niveau des ports

Les rôles confiés à chaque port sont mal affectés. Le port d'Alger, le plus important port du pays, monopolise le trafic au détriment des autres ports. Les ports secondaires jouent un rôle mineur à l'échelle régionale. Le poids écrasant du port d'Alger n'est que l'expression de la centralité de l'État, en effet, il bloque l'émergence de la région et des ports secondaires. La notion d'aménagement du territoire n'est donc pas prise en compte. En plus, le port national est choisi alors qu'il est possible pour certaines régions d'être exploitées. Ces dernières pourraient être desservies de façon plus rentable par les ports des pays voisins (Tunis ou Casablanca). À l'échelle

²⁰ Le port en lourd (tonnes de port en lourd, TPL) représente l'aptitude de chargement d'un navire, la charge à bord qu'il peut transporter, incluant équipage, soute, vivres,... Notons que le port en lourd est une unité de charge à la différence de la jauge qui est une unité de volume pouvant être exprimée en tonneaux.

²¹ MOHAMED CHRIF F. « L'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives », édition OPU, Alger, 2015.p74.

²² Or, il existe toujours une corrélation entre la marchandise, son emballage, le type de navire, et entre ce dernier et l'installation portuaire. Cette corrélation vise entre autre la réduction du temps et la minimisation des coûts qui en découlent.

des régions, il n'existe pas de structures locales pour informer les chargeurs sur les avantages qu'offre cette possibilité et qui est un moyen aussi de dynamiser l'activité des petits ports. Les ports sont imbriqués dans les trames urbaines, c'est le cas notamment du port d'Alger. Les trois voies de sortie du port débouchent sur la principale artère du centre urbain. Cet étouffement urbain des ports se répercute directement sur la fluidité du transit de la marchandise.

2.5. Secteur monopolisé par l'Etat

Par définition, les ports autonomes doivent être concurrentiels entre eux, ce qui n'est pas compatible à la démarche socialiste où l'organisme portuaire doit être l'instrument de l'État. En effet, Cette politique a été pratiquée par le biais de deux organismes étatiques : l'office national des ports qui gérait l'ensemble des ports et la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN) pour le transport maritime.

Dans leur relation avec les partenaires étrangers, les acteurs maritimes algériens affichent leurs insuffisances. Les exemples foisonnent : déclaration de la perte de plusieurs conteneurs, délais de paiement très lents, pratique discriminatoire accordant la préférence d'amarrage aux navires de pavillon algérien²³.

2.6. Manque flagrant des rails

Le transport ferroviaire qui procure un acheminement de marchandise par voie ferrées n'est pas développé en Algérie, en effet, la Société Algérienne de Transport Ferroviaire (SNTF) tarde toujours à faire améliorer ces réseaux. Cette dernière est appelée à permettre la desserte de marchandise de vrac solides (les céréales) du port aux autres wilayas car, il est d'une grande importance.

2.7. La politique de L'État et le problème de sous investissement dans le secteur

L'Algérie a investi uniquement dans les ports pétroliers qui sont en adéquation avec la nature de transport, cependant, les ports polyfonctionnels connaissent un retard considérable qui apparait clairement avec la situation de la conteneurisation avec un taux de 25 % pour l'Algérie, alors que nos voisins enregistrent 30 %, 45 % respectivement pour la Tunisie et le Maroc. L'ensemble des importations de matières nécessaires soit à la fabrication ou bien à la consommation transitent par ces derniers et que notre économie est dépendante de la performance de la chaîne de transport maritime. Ce retard a aggravé la situation des ports polyfonctionnels, notamment le transport maritime de marchandise qui n'a pas évolué, face à un monde globalisé. Une autre conséquence aussi grave : c'est la domination de la flotte étrangère (une part très faible des marchandises actuellement transportées par le pavillon national, le reste à l'actif des armateurs étrangers)²⁴.

2.8 .Autres problèmes

²³ MOHAMED-CHERIF F. « Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'État », .Op.cit.

²⁴ Les principaux armateurs étrangers actuellement, sont : CMA CGM (France), MSC (Italie), HK Ltd (Hong Kong), Arkas (Turquie), Mediterranean Shipping Co (MSC) (armateur [italo-suisse](#)).

- ✓ 98% du transport maritime de marchandises vers l'Algérie est assuré par des compagnies étrangères avec une moyenne de 4 milliards de dollars par an.
- ✓ Climat d'investissement répulsif et défavorable, en effet, l'Algérie n'est pas un pays attractif pour les investisseurs privés et cela est dû à plusieurs facteurs : poids de la fiscalité, lourdeurs bureaucratiques pour l'enregistrement des actes de propriétés, et retards dans la modernisation de son système bancaire. Dans ce contexte, les investisseurs étrangers ne se sont pas précipités pour négocier des concessions dans les ports algériens
- ✓ Manque de compétence de réglementation encadrant l'activité portuaire en Algérie ;
- ✓ Cherté de l'acheminement des marchandises et faiblesse du transport ferroviaire pour réduire les coûts notamment lorsqu'il s'agit d'exportation vers l'Afrique ou pays arabe ;
- ✓ Manque important des voies ferrées reliant des zones industrielles et les exportations agricoles aux ports et aux aéroports ;
- ✓ La rareté de bureaux liant entre les distributeurs connectés et à des marchés étrangers et l'absence d'équipements modernes qui permettent les chargements et les déchargements ;
- ✓ La lenteur enregistrée lors de rapatriement de devises liées aux opérations d'exportations et l'absence de possibilité de paiement des services au niveau international en raison des limites des incoterms ;
- ✓ Manque de laboratoires chargés de l'accompagnement et de la normalisation des produits exportés ;
- ✓ L'inadéquation des procédures douanières et problème de connexion entre les douanes et les transitaires ;
- ✓ Manque d'infrastructures et de compétences en logistiques.

Conclusion :

Le transport mondial de fret est un élément clé du commerce international. Il est le principal maillon de la chaîne logistique. Le moyen de transport le plus utilisé est le transport maritime.

L'Algérie aurait pu exploiter sa proximité géographique avec les pays européens. 95% de ses échanges s'effectuent par voie maritime et donc, le transport maritime est le mode de transport vital pour l'Algérie. Toutefois, toutes ces opportunités ne sont pas encore exploitées, en effet, les importateurs aujourd'hui, se plaignent de l'augmentation de la facture des importations, du fait que les coûts logistiques représentent 35% du prix du produit importé, d'une part, et les exportateurs condamnent les freins à leurs exportations (hors hydrocarbures) à cause de la lenteur dans le traitement des marchandises, manutention, remorquage, dédouanement... d'autre part.

Ainsi, un problème structurel en question qui doit être résolu dans les plus brefs délais, c'est la dépendance extrême des approvisionnements étrangers et l'augmentation considérable des

importations, raison pour laquelle nous proposons dans ce qui suit une série de solutions faisant face à l'accroissement du trafic par la dotation d'une base portuaire performante.

- Il est devenu urgent de s'occuper des ports en encourageant le partenariat public privé qui demeure toujours constant concernant les services portuaires (la manutention, l'acconnage...);
- La réouverture des ports secs qui ne réduisent pas le problème d'inter-modalité du système. Ils doivent avoir une approche qui leur permet de savoir les capacités à transporter dans le long terme ;
- Le cabotage national n'est pas développé alors qu'il pourrait alléger les insuffisances des réseaux de transport terrestre en incluant le cabotage dans la chaîne logistique de transport²⁵ ;
- Pour remédier à la mauvaise affectation des rôles aux ports algériens, une des solutions est de redonner aux ports secondaires (Ténès et Mostaganem) leur rôle de base : la desserte de leur arrière-pays fondamental. Il existe une autre solution mais trop coûteuse : la construction d'une rocade routière autour de la ville pour éviter la circulation urbaine du centre ville ;
- Mise en place des alliances maritimes : une coopération entre concurrents structurée par le droit des contrats ;
- Mettre en place un guichet unique et diagnostique du secteur afin de tracer un processus clair ;
- Les investissements logistiques surtout la construction des nouvelles routes maritimes,

stratégies nationales des ports, réformes structurelles et régulation et le désengagement de l'Etat.

Ces solutions ont pour objectif de changer la situation la plus usuelle en Algérie, le fait que l'opérateur algérien lorsqu'il importe adresse à son fournisseur pour lui acheminer le produit au plus près de chez lui et lorsqu'il exporte, il demande à son acheteur de venir prendre livraison de la marchandise devant sa porte.

Réunir les conditions favorables pour faire face à cette situation en favorisant une performance de tous les acteurs composant la chaîne logistique.

Bibliographie

- BOUMESSILA A. (Expert en management portuaire), « Le Port - Maillon Essentiel de la Chaîne Logistique », 2010.

²⁵ MOHAMED-CHERIF F. « Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'État », La Revue Maritime N° 480, Institut Français de la Mer - 47, rue de Monceau - 75008 Paris, Décembre 2007.

- CHACHOUA F. « La performance des ports algériens : analyse Etude comparative par la méthode d'Analyse d'Enveloppement des Données (DEA) », thèse de doctorat, université Abdelhamid Ibn Badis Mostaganem, 2017/2018.
- ELOUIDANI A. & KADA A. « Déterminants de la Performance Portuaire : Cas du Port d'Agadir », Faculté des Sciences Juridiques Economiques et Sociales-Ibn Zohr, Agadir, Maroc. 2015.
- HAMDI A. & ZOUARI A. « Analyse et mesure de l'efficacité technique des ports commerciaux Tunisiens : Application de la méthode DEA orienté outputs », université de sfakes, tunisie, mai 2016.
- HESKETT J.L. « La logistique, élément clés de la stratégie », Havard l'expansions, 1978.
- MELIN C. « L'intégration logistique au sein d'une chaîne multi-acteurs : le cas de Renault Truck », HAL, archives ouvertes, Novembre 2013.
- MOHAMED CHRIF F. « L'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives », édition OPU, Alger, 2015.
- MOHAMED-CHERIF F. « Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'État », La Revue Maritime N° 480, Institut Français de la Mer - 47, rue de Monceau - 75008 Paris, Décembre 2007.
- PAVEAU J. & DUPHIL F. « Exporter: pratique du commerce international » Livre collectif, édition FOUCHER, Paris, 2013.
- SARRAJ R. « Interconnexion des réseaux logistiques : éléments de définition et potentiel », thèse de doctorat soutenue à Paris tech .2013.
- SETTI M. , MOHAMED-CHERIF F. and DUCRUET C. « Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? », Revue internationale n° 116 «Le Maghreb dans la Mondialisation», 2011.
- WACKERMAN G. « La logistique mondiale, transport et communication », livre collectif, édition ellipses, Paris 2005.
- Loi 98-05 du 25 Juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
- Atelier inter-régional n°01 des experts portuaires de l'Afrique.
- Cours de master « Logistique portuaire et maritime », matière : administration portuaire, Université Abdelmalek ESSAADI ; faculté des sciences juridiques économiques et sociales, Maroc
- <https://www.universalis.fr/encyclopedie/ports-maritimes/3-choix-des-ports-dans-la-competition-economique/> . Consulté le 21/10/2021.