

LA POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT PORTUAIRE

BERBER Amel

Université de Mostaganem

Résumé:

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 terme 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 nécessaire. Ces ports sont très souvent mal placés en termes de profondeur, d'envasement, de courant ou de vents.

D'autre facteurs externes à discuter sont les lacunes technologique 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, est finalement des facteurs politiques.

MOTS TECHNIQUES : Port, manutention, navires, trafic, hinterland, transport.

ملخص:

ان دراسة ميناء بحري عصري ليست مجرد علم بل فنا. علم لأنه يتطلب معرفة دقيقة وخبرات معينة لتقنيات الهندسة المدنية والبحرية، فهم خاص في كيفية تسيير الميناء، جميع وظائف الميناء و احتياجات مختلف مستخدمي الميناء إضافة إلى معرفة وافية من التحليلات الاقتصادية والمالية. هو فن لأنه يتطلب وجود موهبة لا سبيل الى الشك فيها لتقييم جميع التأثيرات الخارجية و المجردة حيث لا نستطيع حسابها أو تقديمها بشكل ملموس.

الطرق المستقبلية للمناولة وحجم السفن المحتمل التي سوف تبني خلال عشر سنوات أو عشرين سنة المقبلة هي عوامل حاسمة سواء للموانئ الفردية أو المناطق الواسعة .

مشكلة أخرى في وضع الموانئ الحالية التي لا تتبع دائما منطق لا جدال فيه من منظور التنمية أو التمديد. هذه الموانئ هي في غالب الأحيان متواجدة في غير مكانها من حيث العمق، وترسب الطمي، التيار او الرياح. هناك

عوامل أخرى خارجية وهي الفجوات التكنولوجية والتوزيع غير المتكافئ للحركة عبر الوقت، القيود المتعلقة بالموارد، النمو الاقتصادي في المناطق النائية، نظام النقل البري، الفرصة لخلق مناطق صناعية أو العبور هو في نهاية المطاف عوامل سياسية.

الكلمات التقنية: ميناء، المناولة، السفن، النقل، المناطق النائية.

INTRODUCTION

En 2013, les volumes du commerce mondial de marchandises se sont accrus au taux de 2,2 %. Les expéditions maritimes mondiales représentent des volumes totaux près de 9,6 milliards de tonnes. 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 %).

Au cours de l'année s'achevant le 1er janvier 2014, la flotte mondiale a augmenté de 65,9 millions de tonnes de port en lourd (TPL)⁽¹⁾, 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, 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.

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⁽²⁾; la preuve en est que les nouvelles livraisons n'ont cessé de baisser tout au long de 2013. En chiffres absolus, le tonnage des navires construits en 2013 est moins important que pendant l'une quelconque des cinq années précédentes.

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.

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ CNUCED - Etude sur les transports maritimes 2011, Nations Unies, New York et Genève, 2012.

En 2013, le trafic de conteneurs des pays en développement a, selon les estimations, progressé de 7,2 % pour atteindre 466,1 millions d'équivalent vingt pieds (EVP)⁽¹⁾. 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.

Pour réussir dans le commerce international, Le développement du secteur portuaire est un processus essentiel pour tout pays le souhaitant. 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.

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.

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.

⁽¹⁾ Unité de mesure définissant une longueur normalisée de 20 pieds pour les conteneurs. (Un conteneur de 1 EVP mesure 6,058 m [20 pieds] de long, 2,438 m [8 pieds] de large et 2,591 m [9,5 pieds] de haut.)

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.

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.

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 (Seatrade, 2014).

Dans cette étude, un examen est effectué des principaux enjeux qui se présentent aux ports de commerce, à la veille du troisième millénaire. Certes, tous les ports n'ont pas le même environnement, n'affrontent pas la même concurrence et n'ont pas à satisfaire des chargeurs ayant les mêmes exigences: il existe encore des ports situés souvent dans des pays en développement, qui continuent de bénéficier d'une situation privilégiée, avec un "hinterland" ⁽¹⁾ captif et des chargeurs peu exigeants". Mais de telles situations sont de plus en plus rares car tous les produits sont rapidement exposés à la concurrence qui existe sur le marché mondial.

Par ailleurs l'évolution technologique fait que, très rapidement, se mettent en place de nouveaux schémas et modes de transport qui élargissent la gamme des ports concurrents: ce phénomène s'est produit fréquemment dans les régions où se sont développés les services de collecte (ou "feeder") associés aux grands ports de transbordement.

⁽¹⁾. L'hinterland désigne la zone d'influence et d'attraction économique d'un port, c'est-à-dire la zone qu'un port approvisionne ou dont il tire ses ressources.

L'objet de la présente étude (publication) est justement de répondre à la question suivante :

Quels sont les facteurs qui influencent une politique de développement portuaire ?

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.

En réponse à cette question, on peut regrouper ces facteurs en cinq hypothèses, à savoir :

- La construction de nouveaux avantages compétitifs;
- L'assurance du respect de nouveaux équilibres sociaux;
- La veille à la sécurité;
- La protection de l'environnement;
- la gestion de la qualité dans un port.

On aurait pu allonger cette liste en incluant des thèmes qui de tout temps ont été nécessaires au développement des ports, notamment dans les domaines économiques, techniques et financiers. Les enjeux que l'on va examiner se caractérisent par le fait qu'ils demandent que leur soit accordée une plus grande priorité que par le passé.

Certes la cuité et l'ampleur de ces enjeux varieront d'un pays ou d'une région à l'autre. Aussi des ajustements seront-ils parfois nécessaires, par rapport à la présentation qui va être effectuée en considérant ce qui nous paraît devoir être, dans les prochaines années, les bases des défis à relever telles qu'elles se présentent dans la plupart des ports.

A. Le Port : Définition, Missions et Classification

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* »⁽¹⁾.

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

(1). Jean GROSDIDIER DE MATONS, Droit Economie et Finances Portuaires, édition 2000, pages 3 et 4.

qui permettent l'exécution d'opérations d'exploitation portuaires, et sont désignées à cet effet par l'administration compétente.

2. Missions

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 :

- **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'acconage 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.

3. Classification:

Les ports sont classés selon leur destination ⁽¹⁾:

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

B. Le Port, 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.⁽²⁾

1. Les infrastructures portuaires 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).

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

⁽¹⁾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.

⁽²⁾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.

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.⁽¹⁾

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

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.

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.

⁽¹⁾. André De Laubarère, Manuel de Droit Administratif, Dixième Edition, 2006, P.300.

C. Le Port, Evolution 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.

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** (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, et
 - 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 agissants 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 1^{ère} 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^{ème} 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^{ème} génération :** un centre de transport intégré et une plate forme 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^{ème} génération :** naissance de la notion de port réseau :

Cette catégorie de port a été institué dans le cadre du développement des échanges, et qui nécessite la constitution d'un réseau. Les ports de 4^{ème} 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.

D. Les Nouveaux Avantages Compétitifs d'un Port

Pour faire face à la concurrence un port doit disposer, ou se doter, d'avantages compétitifs. Dans cette étude nous allons examiner les principaux avantages, atouts, points forts, qui nous paraissent correspondre aux besoins du futur. Les choix, les priorités à établir en ce domaine seront fonction des objectifs et de la stratégie du port.

On notera que certains de ces avantages dépendent de conditions externes, sur lesquelles le port n'a que peu de prise. Les ports souffrant de ce handicap devront miser sur les autres avantages compétitifs dépendant de facteurs internes.

1. L'emplacement géographique

Un port aura d'autant plus d'avantages compétitifs qu'il sera situé en un lieu stratégique, du point de vue de la chaîne intégrée de transport international. Pour ce faire, au moins l'une des conditions suivantes devra être remplie :

- ***Etre situé à proximité des grandes routes maritimes.*** Tout port qui veut devenir port de transbordement doit impérativement répondre à ce critère, à l'exemple de Singapour, Colombo, Malte, Algesiras ou la Jamaïque. Par contre, les ports éloignés des grandes routes transocéaniques, comme la plupart des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre, et, à un degré moindre d'Afrique de l'Est, auront de grandes difficultés à attirer les navires porte conteneurs de la dernière génération.
- ***Etre situé à proximité des grands centres de production ou de consommation,*** tels Rotterdam, Tokyo, New York, New Jersey et les ports qui sont les capitales ou principales villes du pays: Casablanca, Dakar, Abidjan, Beyrouth, etc., ou les ports à croissance exponentielle (Shanghai, Shenzhen).
- ***Avoir un tirant d'eau naturel important,*** un large plan d'eau bien abrité et d'importantes réserves foncières. Ces caractéristiques imposent pour le développement côté terre des activités de service et à valeur ajoutée et côté mer pour la réception, en touchée directe, des plus grands navires.

On soulignera que l'emplacement géographique est certainement le facteur le plus important. Mais que de nombreux ports qui ne pouvaient disposer de ce facteur ont gagné des parts importantes de marché en s'assurant des avantages compétitifs dans les autres domaines.

2. La desserte intérieure

Il est de nos jours essentiel que le port soit relié à son hinterland par un réseau de transport terrestre, ferroviaire et parfois de voies navigables, de qualité. Cela est la conséquence directe du fait que les chargeurs et les transporteurs multimodaux raisonnent

en terme de transport intégré et de chaîne logistique dont le port n'est qu'un maillon. Rare sont les ports qui n'ont pas rencontré de difficultés en développant les réseaux intérieurs qui désenclavent le port et lui permettent de maintenir des cadences élevées sans qu'il y ait engorgement des voies de desserte. Une étude effectuée par la CNUCED a indiqué, qu'en Afrique, les améliorations obtenues par certains ports avaient été annulées par les médiocres performances des réseaux routiers et ferroviaires ⁽¹⁾.

Aux USA, les autorités portuaires se sont de plus en plus souvent impliquées dans des projets ferroviaires ou routiers de desserte de leur port, pour éviter que ne se créent des goulets d'étranglement. L'amélioration des dessertes intérieures a été classée parmi les problèmes à résoudre en priorité par les ports des Etats Unis.

De même, en Europe, la dimension «prolongement terrestre » des ports est de plus en plus prise en compte, à la fois par les ports et les autorités économique et politiques. De plus, afin de désengorger les axes routiers, des schémas de développement de corridors ferroviaires sont à l'étude ainsi que la libéralisation du fret ferroviaire.

La qualité de la desserte intérieure se mesure en terme de rapidité, fiabilité et coût. Elle demande des infrastructures de qualité, une réglementation appropriée (en certains pays la réglementation interdit la circulation des camions le dimanche, ce qui est bénéfique pour les ports des pays voisins car les véhicules étrangers ne sont pas concernés). Il faut aussi des modalités d'exploitation assurant des coûts bas et des services de qualité. Un responsable européen du service logistique d'une entreprise de fabrication de produits chimiques soulignait qu'un "chargeur ne choisit pas un port mais une chaîne logistique dont le port est seulement un maillon".

3. Disponibilité et qualité des services portuaires

C'est dans ce domaine que se sont multipliées les initiatives des ports les plus dynamiques qui assurent une large gamme de services de la zone bord à quai à la sortie de la zone portuaire, qui s'étend parfois sur plusieurs kilomètres. Ici, ce sont les agents maritimes et les commissionnaires organisateurs de transport qui ont un rôle clef à jouer. Tout responsable portuaire devrait les considérer comme étant les deux principaux clients du port car ils représentent, respectivement, les armements et les chargeurs. Un transitaire attire de nombreux clients et un agent maritime efficace est le meilleur garant du maintien des escales. Il n'est pas rare que des armements aient changé leur port d'escale non à cause de la qualité des services portuaires, mais à cause des mauvaises prestations des agents maritimes. Aussi convient-il demain tenir de bonnes relations avec les transitaires et les agents, de les consulter et de les associer aux efforts faits pour développer le port et ainsi créer des structures de concertation et de promotion portuaires (Assiport à Anvers,

⁽¹⁾. CNUCED, Efficacité des transports et facilitation du commerce pour une plus large participation des pays en développement au commerce international, 2^{ème} session du conseil du commerce et du développement, Genève, Février 2006.

Marseille Europort à Marseille. La qualité des services portuaires signifie souvent la rapidité et la fiabilité.

4. Prix des services portuaires (incluant les droits de port et les services aux navires)

On a pu constater que, de plus en plus souvent, les chargeurs placent la qualité et l'efficacité des services portuaires avant le prix à payer pour ces services. On pourrait citer de nombreux exemples de ports, chers mais performants et qui sont plus compétitifs que des ports concurrents moins chers, mais peu efficaces. Cependant, les tarifs portuaires demeurent un important facteur de la compétitivité d'un port.

C'est particulièrement vrai pour les produits à faible valeur (le vrac par exemple) pour lesquels le coût de passage portuaire peut représenter un pourcentage significatif du prix (en y incluant le coût d'immobilisation du navire : 40 % en moyenne du coût portuaire). C'est le cas également lorsque les frets sont déprimés, c'est-à-dire bas. De même, lorsque la qualité des services offerts est comparable, de faibles écarts dans les tarifs peuvent modifier, dans la limite où les ports sont substituables entre eux, le comportement du chargeur et de l'amateur. L'un des responsables du port de New-York a souligné que, parfois, des écarts de tarifs portuaires de quelques "cents" par tonne pouvaient inciter le chargeur à changer de port.

Cependant, les chargeurs sont généralement assez peu sensibles aux variations des tarifs portuaires, car ils ne représentent qu'un très faible pourcentage du prix de leurs produits. Par ailleurs, cela dépend des conditions du contrat commercial et des termes de référence des INCOTERMS.

5. La stabilité socio-économique

Quels que soient les avantages compétitifs qu'un port a pu développer, ils risquent d'être anéantis lorsque se produisent et surtout se répètent régulièrement, des incidents et des grèves mettant en cause le bon fonctionnement du port. La cause peut être imputable à des incidents majeurs concernant le pays tout entier: guerres, piraterie, etc. Elles peuvent provenir de mauvaises pratiques locales telles que retards, revendications systématiques pannes fréquentes, etc. Le gouvernement d'Australie a publié en 1988 un rapport indiquant que le coût du manque de fiabilité de sa façade maritime, s'était élevé à environ 140 Millions de dollars Australiens pour les exportateurs et 900 Millions pour les importateurs.

La réputation d'un port se détruit en quelques mois. Par contre, il faut ensuite des années pour la rétablir quand les causes des troubles ont été éradiquées.

6. La technologie de l'information

Certains ports de pays en développement souffrent encore d'une insuffisance de moyens de communication au niveau de l'autorité portuaire ou des usagers (chargeurs armements)

et dont ils auraient grand besoin pour établir des contacts commerciaux avec l'intérieur du pays ou le reste du monde.

Il est évident qu'un port aura, de nos jours, de grandes difficultés à attirer du trafic notamment le trafic conteneurisé, s'il ne peut offrir des installations fiables de télécommunication, qui incluent des télécopieurs, un système téléphonique avec accès direct sur les réseaux internationaux et même des systèmes d'échanges électroniques d'information (EDI) qui permettent l'envoi des messages codés entre ordinateurs reliés par un système de télécommunication. La notion d'information en temps réel est primordiale, L'armateur ou le chargeur peuvent ainsi obtenir immédiatement toutes les informations dont ils ont besoin, pour préparer les escales, suivre le trajet de la marchandise et effectuer les opérations nécessaires pour l'enlèvement et le dédouanement des marchandises. Souvent, en effet, dans les ports les plus dynamiques, les systèmes informatisés opérationnels sont connectés entre eux et avec ceux des douanes, parfois avec ceux des armements, ce qui permet une accélération considérable de tout le processus de transport.

Normalement c'est à l'autorité portuaire de faire le premier pas, à consentir les premiers investissements pour assurer le développement de tels systèmes qui lui donneront un avantage compétitif appréciable. Ainsi, au port du Havre c'est l'autorité portuaire qui a financé l'achat des premiers équipements d'informatisation du suivi des marchandises, les usagers (agents, transitaires, etc.), finançant les frais de fonctionnement.

7. Le dynamisme et l'équilibre d'une communauté portuaire unie

On a eu souvent tendance à identifier la qualité d'un port à la qualité de son autorité portuaire! Un tel "raccourci" avait peut être sa raison d'être quand la concurrence était faible et les hinterlands captifs. Il n'en est plus ainsi et il est bien évident que ce n'est pas l'autorité portuaire qui signe les contrats qui concrétisent l'activité portuaire : ce sont les chargeurs, les armements ou leurs représentants, bien que la tendance à la concentration verticale réduise le nombre d'interlocuteurs. Bien évidemment, ces usagers du port sont en concurrence, mais en fait, il ne faut pas se tromper d'adversaire. De nos jours la véritable concurrence est celle que développent d'autres ports ou d'autres modes de transport. Il faut donc que l'ensemble des acteurs de la place portuaire unissent leurs efforts et ensemble partent à la conquête de nouveaux marchés. Ce n'est qu'après que leur entreprise aura été couronnée de succès, que la concurrence entre eux pourra jouer.

L'une des premières "communauté portuaire structurée a été créée à Anvers en Belgique. Maintenant tous les ports ou presque se lancent dans cette voie, selon des approches différentes. Il convient que la communauté soit équilibrée c'est-à-dire que tous les acteurs aient un poids comparable en son sein. La communauté portuaire, regroupe tous les acteurs du port, y compris bien entendu l'autorité portuaire, la douane, mais également, par extension et pour une meilleure synergie, les représentants des milieux économiques (chargeurs, réceptionnaires) etc. On a pu constater des cas où l'autorité portuaire était puissante et omniprésente, alors que certains acteurs tels les manutentionnaires ou les

agents ou consignataires, étaient encore des entreprises de taille familiale, peu incitées à se moderniser et à investir.

Dans le cas de pays en développement il est souhaitable qu'une autorité portuaire, soit forte, car elle entraîne dans son sillage les autres acteurs. Dans certains pays, elle les aide même à se lancer dans le commerce international. Ainsi, le port de New-York a mis en place un service gratuit d'aide et de conseil pour l'exportation.

8. Recherche de « niches » ou « créneaux »

On appelle « niche » et « créneau » un type d'activité ou de trafic portuaire qui se développe à proximité ou en parallèle avec un trafic plus important. Tous les ports ne peuvent prétendre gagner les plus grands trafics qui, pour bénéficier des économies d'échelle, se concentrent sur des ports de moins en moins nombreux. Ce phénomène continuera de se développer, dans tous les domaines et pour tous les trafics. Cependant, une telle concentration du trafic n'empêche pas l'existence de trafics et d'activités portuaires plus traditionnels et de taille bien moindre. On constate que des ports moyens, situés très proches de très grands ports, ont su profiter de cette tendance et s'emparer de « créneaux » ou « niches » de trafic, pour lesquels ils étaient bien placés. Ainsi, qu'en est-il d'Amsterdam, très proche de Rotterdam, de Gand très proche d'Anvers, de Rouen très proche du Havre.

De tels ports que l'on peut qualifier de « secondaires » sans que ce terme soit péjoratif, vont devoir développer des avantages compétitifs dans les domaines où ils ont des atouts. Ainsi les chargeurs petits ou moyens sont parfois mal à l'aise dans les grands ports, où ils ne sont pas toujours très considérés. Dans de tels cas, ils peuvent obtenir un meilleur accueil dans ces ports « secondaires ».

E. Les Nouveaux Equilibres Sociaux

De tout temps, les ports se sont caractérisés par l'existence d'un climat social agité : cela était imputable à la présence d'une main-d'œuvre ouvrière nombreuse, accomplissant des tâches physiquement pénibles, dans des conditions de travail précaires et parfois dangereuses. Ces éléments ont été un terreau de choix pour le développement d'un puissant mouvement syndical et revendicatif.

Aussi, pendant de nombreuses décennies, les opérations portuaires ont-elles été ponctuées d'actions revendicatives plus ou moins fréquentes et intenses. Dans certains pays ces revendications étaient directement liées aux conditions de travail : salaires, composition des équipes, précarité de l'emploi, etc. Dans d'autres pays, il n'était pas rare que s'ajoutent, à ces motifs portuaires, d'autres sujets de mécontentement nationaux ou internationaux.

Cependant, dans pratiquement tous les pays, ces mouvements ne faisaient que retarder ou perturber le trafic pendant quelques jours, voir quelques semaines. Aussi longtemps que les hinterlands ont demeurés captifs, ces mouvements sociaux étaient, en quelque sorte,

intégrés dans les conditions habituelles de travail du port, sans répercussion profonde et durable sur le trafic du port.

Au cours des trois dernières décennies, de profonds changements, sont intervenus dans la vie portuaire, aussi bien au plan interne de chaque port que dans l'environnement qui les entoure. Le développement de technologies nouvelles, notamment dans le domaine des transports, en particulier les transports de vrac et la conteneurisation, l'apparition d'un environnement de plus en plus concurrentiel, l'élargissement des frontières du port au-delà de la zone bord à quai, pour s'étendre sur l'ensemble de la place portuaire, ont contribué à remettre en question les anciens équilibres sociaux, avec des conséquences très graves, en ce qui concerne notamment le trafic.

1. Réduction du nombre des travailleurs portuaires et amélioration de leurs qualifications

L'Organisation Internationale du Travail (O.I.T.) organisation tripartite (employés, ouvriers, gouvernements) spécialisée du système des Nations Unies a, dès 1969, étudié les conséquences sociales de l'introduction de nouvelles technologies de transports et de méthodes de manutention. En 1973, une convention a été adoptée sur le travail portuaire, qui demande qu'une politique nationale soit adoptée pour assurer, dans la mesure du possible, un emploi régulier et permanent des ouvriers portuaires. Elle recommande que soient ouverts des registres pour l'enregistrement des dockers qui bénéficieront d'une priorité d'embauche.

Depuis cette époque, les changements technologiques se sont accélérés à une cadence soutenue dans tous les ports, en commençant par le trafic de vrac où les équipements spécialisés ont considérablement réduit les besoins en main d'œuvre. Sans entrer dans le détail de chaque catégorie de tram, on citera seulement les cas des grains, transportés en sacs puis en vrac, avec ensachage à bord et enfin, transportés en vrac et déchargés par des installations spécialisées et stockés dans des silos, sans pratiquement aucune intervention humaine.

De même, en a-t-il été pour les conteneurs dont l'introduction, à partir des années soixante, s'est accompagnée également d'une réduction considérable du nombre des dockers nécessaires, alors qu'en parallèle apparaissait le besoin d'une main-d'œuvre hautement qualifiée (conducteur de portiques ou d'engins, etc.).

L'O.I.T a effectué une étude portant sur une quarantaine de ports, qui montre que, en une dizaine d'années (1970-1981), le nombre de travailleurs portuaires a été réduit, pratiquement partout, dans des proportions allant de 10 à 70% avec une moyenne de 29%.

Cette tendance s'est poursuivie sans interruption comme le montre le graphique ci-après établi pour la période 1980-1993. Dans tous les ports, le nombre des travailleurs a été réduit dans des proportions considérables.

2. L'évolution du régime de travail

En parallèle avec la réduction du nombre de travailleurs, on a pu noter l'apparition d'un régime de travail plus stable : au lieu d'être des employés intermittents, recrutés seulement

quand le trafic le justifiait, les ouvriers dockers ont obtenu une stabilité de l'emploi, selon des modalités différentes, mais qui ont souvent pris la forme de la création d'un corps de dockers "permanents", recevant une priorité d'embauche et étant même assurés d'un revenu minimum en l'absence de trafic. En parallèle, certains ports ont maintenu le régime de travail intermittent, pour une seconde catégorie de dockers (appelés d'ailleurs "intermittents").

Ces évolutions ont été négociées souvent âprement, dans chaque port, pour faire face aux mutations technologiques. D'autres modifications des conditions de travail ont également été apportées, selon des modalités pouvant varier d'un port à l'autre, mais sur la base des mêmes principes :

- plus grande flexibilité dans les conditions de travail,
- travail en plusieurs shifts, souvent 24h/24 et 7jrs/7.

3. L'évolution des structures administratives

L'intégration des activités dans la chaîne de transport et du processus de production, qui s'est effectuée dans un environnement concurrentiel très marqué, a mis au premier plan les notions de rendement et d'efficacité. Comme la plupart des ports étaient organisés autour d'une structure de type administratif - l'autorité portuaire - et que les structures administratives ont tendance à privilégier le statu quo, les circuits administratifs lourds et complexes, et, en conséquence un recrutement parfois excessif de personnes, la tendance s'est peu à peu fait jour de privatiser les ports - ou certains services portuaires - pour atteindre plus rapidement les objectifs de rentabilité et d'efficacité recherchés.

En parallèle se sont développés les "plans sociaux", nationaux, locaux ou combinés, de façon à ajuster la main d'œuvre portuaire aux besoins du port. Les pays disposant de ressources importantes, ont appuyé ces mutations en offrant des conditions très avantageuses pour les départs à la retraite ou séparation anticipée, et en assortissant ces mesures d'un rapprochement du statut des ouvriers portuaires, de celui du personnel des autres secteurs économiques du pays. Ainsi en France, la réforme de la liberté portuaire engagée en 1992, a permis de réduire de moitié le nombre des dockers (8260 à 3980). Son coût s'est élevé à 3.4 milliards de FF, soit 600 millions de dollars, dont 1,9 à la charge de l'état, la partie restante étant supportée par les partenaires locaux et régionaux (autorité portuaire, manutentionnaires, etc.).

4. Nouvelles solidarités et exigences

Plans sociaux, privatisation, ou bien dans d'autres pays ayant choisi une autre voie, modernisation des ports en combinant les mesures de décentralisation et

responsabilisation (comme cela a été fait au Maroc), ont contribué à modifier radicalement les rapports de force existant dans le port, en réduisant le poids des classes sociales non spécialisées dans la pyramide des emplois d'un port. Cette pyramide s'est "affinée" par réduction de sa base (les dockers) et apparition de classes plus nombreuses et plus spécialisées, notamment dans les ports ayant développé les activités de services et de valeur ajoutée.

CONCLUSION

Il y a essentiellement trois facteurs qui influencent une politique de développement portuaire :

- Les exigences de tirant d'eau de la nouvelle génération de navires ;
- 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.

Constituant un point de transfert entre les modes de transport maritime et terrestre, un port devrait être étudié et développé de façon à servir, d'une manière satisfaisante, aussi bien sur le plan technique que sur le plan économique, l'ensemble des chaînes de transport auxquelles il appartient.

La conception d'un « système portuaire » suggère le développement programmé de modules portuaires, capable d'assurer, suivant différents paramètres, le transfert de marchandises entre les points du réseau concerné.

Dans le cas de plusieurs ports intéressant un pays ou une région, il y a deux types de base de relations entre ces ports. Le premier concerne les relations entre deux ou plusieurs ports internationaux et le second les relations entre un port international et ses ports de collecte (feeder ports).

La planification moderne et intégrée d'un port doit être le résultat d'études systématiques de tous les facteurs et éléments qui peuvent influencer les facilités et les besoins portuaires.

Ces études systématiques réclament la disposition d'une conception scientifique et technologique particulièrement préparée pour ce but. Et cela est d'autant plus nécessaire que le temps de la préparation et de la réalisation d'un projet portuaire est, en général, considérable et des erreurs sont, par voie de conséquence, très souvent irréparables.

Le développement de l'économie d'un pays par ailleurs ne demande pas des investissements seulement dans le secteur des transports et notamment dans le secteur portuaire, et c'est pourquoi il est absolument indispensable d'éviter des investissements malavisés ou temporairement mal placés.

Il y a également lieu de prendre en considération la continuation de la révolution technologique et d'être prudent lorsqu'il s'agit d'expansion de facilités portuaires pour le transport maritime traditionnel.

La conception d'étude et de planification portuaire doit, pour toutes ces raisons, réunir la plus grande flexibilité avec la volonté de décision et d'action au meilleur moment.

Basé sur un programme systématique, il est possible de définir un certain nombre de critères de développement portuaire. Il faut entendre, dans ce contexte, par critère un point fondamental d'un diagramme de processus qui, par définition, procure des éléments de base de choix et de décision.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

- André De Laubarère, Manuel de Droit Administratif, Dixième Edition, 2006, P.300.
- Bulletin d'information du port de Béjaïa, « **Béjaïa Port Infos** », Edition N° 62, Avril 2008.
- CNUCED, Efficacité des transports et facilitation du commerce pour une plus large participation des pays en développement au commerce international, 2^{ème} session du conseil du commerce et du développement, Genève, Février 2006.
- CNUCED - Etude sur les transports maritimes 2011, Nations Unies, New York et Genève, 2012.
- CNUCED - Etude sur les transports maritimes 2013, Nations Unies, New York et Genève, 2014.
- CNUCED - Etude sur les transports maritimes 2014, Nations Unies, New York et Genève, 2015.
- 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.
- 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.
- Jean GROSDIDIER DE MATONS, Droit Economie et Finances Portuaires, édition 2000, pages 3 et 4.
- Manuel de gestion portuaire, Nations Unies, New York, 2000.

Sites Internet

- <https://fr.wikipedia.org/wiki/TPL>
- <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/EVP/186365>
- <https://fr.wikipedia.org/wiki/Post-Panamax>
- <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/hinterland.html>
- <http://www.antiqubook.be/boox/goe/44153.shtml>