



Le role des plates-formes logistique extra-portuaires dans la reduction des couts logistiques des operateurs du commerce exterieur ? Cas de l'entreprise portuaire de Bejaia–Algérie

Aimadedine Belkhiri¹, Abderezak Djemili²

¹Université de Bejaia, Bejaia, Algérie

²Université Ferhat Abbas Setif, Setif, Algérie

To cite this article: Belkhiri, A., Djemili, A. (2016). Le role des plates-formes logistique extra-portuaires dans la reduction des couts logistiques des operateurs du commerce exterieur ? Cas de l'entreprise portuaire de Bejaia–Algérie. *Lucrările Seminarului Geografic Dimitrie Cantemir*, Vol. 43, pp. 33-44. DOI: 10.15551/lsgdc.v43i0.03

To link to this article: <http://dx.doi.org/10.15551/lsgdc.v43i0.03>





LE ROLE DES PLATES-FORMES LOGISTIQUE EXTRA-PORTUAIRES DANS LA REDUCTION DES COUTS LOGISTIQUES DES OPERATEURS DU COMMERCE EXTERIEUR? CAS DE L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA –ALGÉRIE

Belkhiri Aimadedine¹, Djemili Abderezak²

Résumé: L'objet de cette étude vise à chercher, par le biais d'un entretien semi-directif, le rôle des zones extra-portuaires dans la réduction des coûts logistiques des opérateurs du commerce extérieur. L'objectif est double : viser une meilleure compétitivité et rentabilité pour le port, et assurer une qualité de services et efficacité pour les opérateurs avec un coût réduit. Les résultats montrent que les opérations de stockage, ainsi que le transfert des procédures de dédouanement vers les zones extra-portuaires permettent une célérité des procédures de traitement, et de ce fait, de réduire les coûts.

Mots clés : Zones extra-portuaires, Coûts logistiques, organisation, EPBejaia

Introduction

Le port se trouve aujourd'hui à la croisée d'un système complexe constitué d'un ensemble d'éléments en interaction permanente, nous citons le transport maritime et terrestre ainsi que le système de peuplement généralement rattaché à son hinterland. La relation avec les premiers éléments est expliquée par la constitution des réseaux d'échanges et la circulation des marchandises à la lumière d'une globalisation croissante et progressive de l'économie et son corollaire. Par ailleurs, le port peut s'articuler autour de pôles d'échanges qui sont des points de connexions avec les autres modes de transport, notamment avec le transport ferroviaire. Par son rôle de plateforme plurimodale, il favorise entre autres les modes de déplacements alternatifs à la route.

Quant au deuxième s'inscrit dans une logique sociétale intégrant les différentes dimensions notamment locales, tels que les paramètres socio-économiques, culturelles et politiques. En contrepartie, le port joue également un rôle social pour ses habitants. Il assure la satisfaction des besoins de la population. Cette dernière prend de l'importance en participant activement dans son développement.

¹ Enseignant-chercheur, Université de Bejaia, 06000 Bejaia, Algérie – Faculté des Sciences Économiques, Commerciales et de Gestion. Laboratoire Economie & Développement (LED). belkhiri.aimadedine@gmail.com (+213) 7 75 81 57 24

² Professeur. Université Ferhat ABBAS - Sétif 1 Algérie – IAST. Laboratoire : Habitat et Environnement. djemilirezak@hotmail.fr

En outre, le port est aussi un maillon indissociable de la chaîne de transport tout en étant un trait d'union entre le monde maritime et le monde terrestre. André Vigarié (Vigarié, 1979), suivant cette interprétation, élabore dans sa thèse une schématisation de trois éléments indissociables de ce qu'il appelle « *le triptyque portuaire* », comprend, l'espace portuaire lui-même, l'arrière-pays portuaire et l'avant-pays portuaire.

En effet, les ports deviennent aussi de plus en plus des centres de communication plus intégrée et de plates-formes logistiques attrayantes. Cependant, face à l'intensification des échanges, la diversification des activités portuaires, la croissance des trafics conteneurisés et les exigences accrues des opérations de manutention, les ports sont obligés de délocaliser toutes ou une partie de leur activité en dehors de leurs périmètres de localisation. De ce fait, les décideurs aux différentes échelles, notamment les autorités, essayent de mettre en place des projets des aires de stockage hors port appelées autrement « *les zones extra-portuaires* » en vue de décongestionner le point de passage entre les deux interfaces maritime et terrestre. Actuellement, dans la plupart des grands ports, ces projets s'inscrivent dans la logique de leurs enjeux de développements qui leur permettront de devenir des pôles industriel et logistique par excellence.

Dans cette optique et dans cet ordre d'idée, nous nous interrogerons sur le rôle de ces zones extra-portuaires dans la réduction des coûts logistiques des opérateurs du commerce extérieur.

Dans le souci d'apporter des éléments de réponse à cette problématique, nous avons opté pour une étude descriptive et exploratoire par le recours à d'un entretien semi-directif réalisé auprès des cadres du département logistique du port de Bejaia. Pour ce faire, nous essayerons de donner un aperçu sur la logistique et la mondialisation, ensuite, nous présenterons le port de Bejaia et les zones extra portuaires. Enfin, nous procéderons au traitement des réponses recueillies et l'interprétation des résultats obtenus.

1. La logistique et la mondialisation

Depuis l'avènement de la mondialisation et l'expansion massive des échanges commerciaux internationaux, plusieurs travaux de recherche, notamment ceux des économistes et géographes, ont souligné l'importance grandissante de l'infrastructure portuaire et son rôle face à cette situation. Ces recherches, dans la plupart des cas, confirment à quel point le port est un pilier fondamental de l'économie mondiale, constitue même une essence de cette internationalisation. Pour plus de fluidité et de renforcement des échanges, le trafic maritime s'est développé davantage, en même temps, pour répondre à cette demande excessive, le port a subi plusieurs mutations et transformations tant technologique qu'organisationnelle. Toutefois, les ports les plus performants sont ceux qui arrivent à maîtriser l'ensemble de la chaîne logistique en intégrant en amont et en aval les différents flux physiques et informationnels.

Dans son sens le plus général, la logistique est définie comme l'ensemble des activités de planification, organisation et contrôle des flux de matières premières, produits en cours et produits finis, des points d'origine aux points de consommation, dans le but de satisfaire les besoins des clients au moindre coût possible. Par ailleurs, la logistique peut être définie aussi comme l'art de s'assurer que les bons produits sont disponibles à l'endroit et au moment voulu. Gabriel Wackermann définit la logistique comme l'ensemble de méthodes, fonctions et moyens mis en œuvre par une entreprise en vue de mettre à la disposition du client la

marchandise attendue au moindre coût pour cette entreprise, dans les délais et dans un état conforme aux attentes du client et selon des quantités qualitativement définies par le contrat de commande (Wackermann, 2005). Depuis quelques années, des concepts essentiels de la logistique se sont développés, nous citons à titre d'exemple, les plates-formes logistiques (Gipouloux, 2000), les plates-formes multimodales (Comtois, 2002), la notion de cluster de ports (de Langen, 2002), etc.

Dans les ports, la fonction logistique revêt une importance capitale, puisque le port joue un rôle d'intermédiaire, son objectif vise la création d'une synergie entre les différents acteurs de la communauté portuaire. De plus, les ports maritimes modernes ne sont plus comme avant, des simples plates formes de transbordement, sont aussi des acteurs visant à optimiser l'efficacité globale de la *chaîne logistique* et sont une source de gains de productivité et d'efficacité pour apporter de la valeur ajoutée aux intervenants.

L'importance accrue des ports les oblige à assurer une performance globale par la maîtrise de la chaîne logistique globale, sous l'appellation actuelle « Supply Chain Management (SCM) ». Cette dernière permet une bonne gestion de l'ensemble des maillons maritimes pour prendre en charge les marchandises transportées de bout en bout ou bien de porte-à-porte. Il est connu que la maîtrise de la logistique dans les zones portuaires ou ailleurs constitue un plus indéniable pour l'entreprise, elle se trouve même à l'épicentre de sa transformation.

La gestion de la chaîne logistique du commerce mondial qui s'intéresse à la gestion des flux d'approvisionnement, de production et distribution des produits, elle s'intéresse aussi d'un flux d'information nécessaire à la distribution physique des produits. Les nouvelles orientations économiques entamées par les différentes nations a substitué une économie de marché dominée apprenants pas une économie administrée ainsi la mondialisation des échanges à fait prendre conscience aux différents intervenants de la chaîne logistique du commerce mondial (douane, banque, communauté portuaire...), doivent jouer leurs rôles pour appuyer et incarner l'idée de combinaison : gestion, sécurité, et facilitation tout en travaillant en collaboration les uns avec les autres et assurer la complémentarité entre eux, car la défaillance d'un maillon génère un dysfonctionnement de toute la chaîne logistique.

2. Présentation port de Bejaia et les zones extra portuaires

2.1. Le port de Béjaïa : fierté de l'économie locale et nationale

Le port de Béjaïa est situé dans les périmètres urbains, la ville s'étend alors le long de la côte en suivant le développement de l'industrie et de son port. La gestion des différentes activités portuaires sont assurées par l'entreprise portuaires de Béjaïa (EPB) en sa qualité d'entreprise prestataire de service. Cette dernière a été créée en 1982 à la suite de la restructuration du système portuaire algérien. Le port de Béjaïa est l'une des fiertés de l'économie locale. Son dynamisme et la qualité de ses prestations ont fait de cette infrastructure le seul port certifié ISO 9001-4000 au niveau africain. Il est également le deuxième port à l'échelle nationale en termes de marchandises générales avec une part de marché de 28 %. Il a l'ambition d'absorber un trafic additionnel en adoptant ses installations et en modernisant ses moyens logistiques. Ses services sont demandés par une grande tranche des opérateurs commerciaux et son rayonnement s'étale sur tout l'espace limitrophe.

En plus d'un port de pêche et d'une gare maritime, le port de Béjaïa est spécialisé dans les hydrocarbures et les marchandises générales. Au total, 14 millions de tonnes de marchandises transitent chaque année par le port de Béjaïa; ce qui représente plus de 18 % du marché national. Aussi, plus de 120 000 voyageurs utilisent ce port. Ceci démontre l'importance grandissante de cette infrastructure et cela dans un monde où plus de 75 % du commerce mondial se fait par voie maritime.

2.2. Présentation zone logistique extra portuaire à Ighil Ouberouak et Tixter

Dans le souci d'une amélioration qualitative de l'infrastructure et des services fournis aux clients des transporteurs de marchandises, d'augmenter la capacité de la réception du terminal à conteneur et surtout d'harmoniser entre la logique de rationalisation des infrastructures portuaires, satisfaction des clients et la recherche d'une rentabilité économique, le port de Bejaia prévoit la mise en exploitations des zones extra-portuaires qui ont pour fondement la dotation de la logistique globale du port d'un dispositif de soutien aux performances en terme de délai, coût et qualité du service. Actuellement, l'entreprise portuaire a entrepris une initiative visant la création de trois zones hors port, zone logistique extra portuaire à Ighil Ouberouak situé à cinq (5) kilomètres du port (fig.1), s'étende sur une superficie totale de 48 560 m².

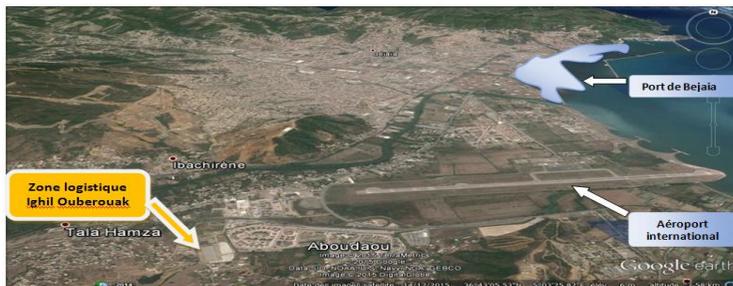


Figure 1: Zone logistique extra portuaire à Ighil Ouberouak (Bejaia)
Source : Réalisée par nos soins à partir de l'image de Google Earth

La zone logistique de TIXTER situé dans la wilaya de Bordj Bou Arreridj (fig.2), d'une superficie de 185 914 m². Cette dernière cible essentiellement les marchandises conteneurisées et homogènes.



Figure 2: Zone logistique extra portuaire TIXTER (BORDJ BOU ARRERIDJ)
Source : Réalisée par nos soins à partir de l'image de Google Earth

Les objectifs assignés à ces zones sont multiples, visant à offrir des solutions novatrices pour une exploitation durable et intégrative à forte valeur ajoutée pour les importateurs/industriels, profiter particulièrement aux petites et moyennes entreprises en leur offrant des possibilités d'achats groupés supplées par des services de groupage/dégroupage et de distribution et permettent d'offrir des espaces logistiques multimodaux de taille significative du fait notamment de la qualité des infrastructures ferroviaires existantes, qui constitue d'ailleurs un avantage comparatif important pour fixer de nouvelles activités logistiques principales et annexes profitables pour l'ensemble des acteurs de la chaîne du commerce international.

L'entreprise portuaire prévoit aussi une autre zone logistique à El Kseur à 25 km du port qui sert comme liaison entre la zone industrielle de ladite région et l'autre zone industrielle de Taharacht (Akbou), cette dernière englobe le plus grand pôle national dans l'industrie agroalimentaire. Sachant que la wilaya est classée actuellement troisième au niveau national en terme d'entreprises activant dans ce domaine. Mais, ce projet ne sera mis en exploitation qu'une fois la pénétrante devant faire jonction avec l'autoroute Est-Ouest et le dédoublement de la voie ferrée seront achevés.

3. Objectifs, Type et déroulement de l'entrevue

Pour répondre à nos interrogations, nous avons opté pour une méthode qui repose sur l'entretien semi-directif et consigné dans un guide d'entretien, là où nous avons dressé une liste de questions diverses liées aux contours du sujet étudié, permettant aux interviewés d'y répondre avec un niveau de précision et d'objectivité appréciable, et surtout d'illustrer leur point de vue de manière à suggérer un appui pour soutenir leur point de vue en citant leur position. Nous avons adopté telle démarche et choisir cette approche qualitative, car elle offre un cadre de raisonnement pertinent pour le traitement de la question de la recherche.

L'entrevue est réalisée auprès des cadres du département logistique du port de Bejaia, et l'objectif est de montrer si le recours aux solutions d'entreposage hors port peuvent contribuer à la réduction des coûts logistiques. Aussi, notre objectif vise à trouver les alternatives possibles pour la maîtrise de la chaîne logistique et par conséquent décongestionner le port.

L'entretien s'est déroulé durant le mois de janvier 2015. La collecte des réponses nous a permis de faire une sorte de synthèse pour les réponses obtenues suivie par des commentaires. Outre les données de cette entrevue, nous passons en revue des exemples ayant traité de la question, et à titre complémentaire, nous appuyons notre analyse par des données statistiques recueillies sur place comme l'estimation du montant du projet, les estimations projetées du volume d'activité en boîtes pour la zone hors port, etc.

Pour faciliter notre analyse, nous avons construit des questions bien ciblées, et nous avons fait référence à la zone extra portuaire située à quelques kilomètres du port, en l'occurrence la zone Ighil Ouberouak que nous avons présentée précédemment.

4. Résultats et discussions

En vue d'anticiper l'augmentation continue de la capacité de réception des marchandises dans l'enceinte portuaire, et dans le souci de pallier aux insuffisances des zones intra portuaire avec capacités d'accueil jugées aujourd'hui très insuffisantes, ces résultats obtenus et commentés vont confirmer si les zones extra portuaires peuvent être

considérée comme des centres d'activités pourvoyeurs d'intérêts stables et durables pour toute la communauté portuaire.

1. L'exploitation des zones extra-portuaires permet-elle le développement des zones d'activités portuaires en appuyant le développement et l'optimisation des espaces actuels ?

Les interviewés voient qu'une zone logistique extra-portuaire sous douane constitue une zone de soutien aux opérateurs industriels ou importateur. La chaîne logistique des opérateurs est de facto optimisée pour les services qui se développeront dans ces zones. En outre, le fait de transférer les marchandises vers les zones extra-portuaires permet de libérer les espaces dans le port, ce qui renforcera les capacités d'accueil des marchandises et réduira le temps de transit. Les réponses données convergent vers l'affirmation que l'exploitation des zones extra-portuaires va permettre une meilleure gestion et optimisation des espaces portuaire dans la mesure où il permettra de libérer des espaces ce qui va augmenter et renforcer les capacités d'accueil. Surtout que la tendance haussière peut générer des effets nos escomptés vue le nombre croissant du trafic conteneurisé en tonnage et en unités comme nous le montre le tableau ci-dessous :

Le tableau ci-dessous nous renseigne sur l'évolution du trafic conteneurisé en tonnage et en unité.

Tableau 1 : Rétrospective du trafic conteneurs. Source : Document interne EPB

Segment de Produit	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Marchandises conteneurisées (tonne)	515 300	626 000	750 000	897 000	979 000	1 418 000	1 665 098	1895000
Nombre d'EVP	75 212	100 050	116 423	151 247	165 158	190 593	228 738	245 403

Tableau 2: Les estimations projetées du volume d'activité en boîtes pour le site d'IOB.

Source : Document interne EPB

Activités	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Transit	3 802	4 373	4 897	5 485	6 143	6 880	7 706	8 476	9 324	10 257	11 282	12 410	13 651
Manutention conteneurs	3 802	4 373	4897	5 485	6 143	6 880	7 706	8 476	9 324	10 257	11 282	12 410	13 651
Dépotage	5 323	6 122	6856	7 679	8 600	9 632	10 788	11 867	13 054	14 359	15 795	17 375	19 112
Entreposage	3 802	4 373	4897	5 485	6 143	6 880	7 706	8 476	9 324	10 257	11 282	12 410	13 651
Rapprochement conteneurs pleins	5 323	6 122	6 856	7 679	8 600	9 632	10 788	11 867	13 054	14 359	15 795	17 375	19 112
Rapatriement conteneurs vides	3 802	4 373	4 897	5 485	6 143	6 880	7 706	8 476	9 324	10 257	11 282	12 410	13 651

Le trafic conteneur maintient son évolution en atteignant 245.403 EVP en 2013 soit une augmentation de 7,28 % par rapport à 2012. En dépassant 1,8 million de tonnes, le tonnage des marchandises conteneurisées a augmenté de 13,80 % en 2013 par rapport à cette même année.

Par ailleurs, les évolutions attendues pour le port de Bejaia indiquent aussi un trafic des marchandises conteneurisées en forte augmentation, cela suite à des estimations basées sur des probabilités liées aux indications statistiques comme nous pouvons le constater à travers les données projetées estimées à 332 335 et 349 914 EVP respectivement pour les années 2016 et 2017.

Aujourd'hui, la solution pour la saturation de la capacité du terminal ne peut être trouvée que par le transfert du trafic des marchandises conteneurisées vers ces zones. Un exemple sur les estimations projetées du volume d'activité des conteneurs traités pour le site d'Ighil Ouberouak est présenté dans le tableau ci-dessous:

Selon les estimations élaborées par les cadres du service logistique du port sur le nombre de conteneurs qui sera traité au niveau de cette plate-forme, déduisent que le taux de croissance annuel moyen varie de 15 % de 2014 à 2018, de 12 % de 2019 à 2023, et de 10 % de 2024 à 2028.

2. Pour pallier à l'insuffisance des infrastructures des ports et pour réduire les coûts des stockages de l'enceinte portuaire, est-ce que les zones extra-portuaires peuvent réduire le temps de transit, les coûts supplémentaires et se mettre à l'abri des variations surprises ?

La réponse des interviewés converge vers le même objectif principal des zones logistiques extra-portuaires, c'est le désengorgement de l'enceinte portuaire. A cet effet, les marchandises ne seront pas stockées dans l'enceinte portuaire ce qui va libérer les espaces d'entreposage pour d'autres marchandises, c'est ainsi que la cadence augmente et réduit le temps de transit. Les zones extra-portuaires ont pour fondement de permettre aux opérateurs de maîtriser la chaîne de transfert de leurs produits, en organisant mieux leurs importations. De ce fait, les zones sont pour voyeurs de valeur ajoutée on terme de condition de stockage, services annexes, etc.

D'après ces réponses, l'impact des zones extra portuaires sur la réduction des coûts financiers et en termes de temps de transit dans les ports est indéniable. En effet, ces zones extra portuaires permettent de désengorger l'enceinte portuaire souvent encombrée est exigüe vu les quantités de marchandises qui y transite.

3. La domiciliation du fret dans les zones extra-portuaires est-elle un facteur d'efficience au commerce international ?

Les enquêtés s'accordent à qualifier les zones extra-portuaires un facteur d'efficience au commerce international, leurs réponses étant motivées par les raisons évoquées dans les points ci-après :

- Proximité du fret des zones des domiciliations opérateurs.
- Recours à la multimodalité (Mer-Route-Rail) en masse qui en principe facteur d'économie d'échelle.
- Prise en charge lucide permet la réduction des surestaries (conteneurs).

- Les services de dégroupage, groupage, emballage, imposition, référencement sont des services à valeur ajoutée permettant de réaliser des économies sur la *supply chaîne* des opérateurs.

Nous pouvons dire que la domiciliation du fret dans les zones extra-portuaires est une bonne initiative pour le commerce international, car le fret à proximité des zones de domiciliations des opérateurs permet la réduction des surestaries et faire des économies sur la supply chaîne des opérateurs. Un autre élément d'efficacité à ajouter et que dans ces zones extra-portuaires peuvent à terme décongestionner les rades et transférer la compétence logistique dans ces zones et rompre avec la surenchère du fret maritime qui coute très cher et contiennent en devise.

4. Le transfert des procédures de dédouanement sur les zones extra-portuaires permet- il une célérité des procédures d'import/export comme la réduction des coûts administratifs ?

Concernant cette question, quelques répondants estiment que les procédures de dédouanement dans ces zones sont les mêmes que celles appliquées dans les ports maritimes. Donc, cela n'engendre pas une réduction des coûts administratifs. Par contre, les autres voient que les formalités douanières génèrent souvent des retards, ce qui engendre des séjours prolongés. Mais pour optimiser la gestion de la chaîne logistique portuaire, l'installation d'un système informatique est préconisée. Aussi, l'installation d'un guichet unique (services de contrôle aux frontières) avec à l'appoint une implémentation des usages de travail permettra de maîtriser les flux grandissants pour le traitement des dossiers.

5. Le rapprochement des marchandises des zones enclavées dans le cadre de prestations globales organisées est –il un facteur d'efficience ?

La plupart des acteurs considèrent un rapprochement des marchandises est bénéfique tant pour les opérateurs que pour les usagers (clients finaux). Un exemple est cité dans ce sens celui relatif aux rapprochements des marchandises auprès des sites économiques et industriels des hauts plateaux; sachant que 30 % du trafic conteneurisé et 35 % du trafic de marchandises non conteneurisées qui transitent par le port de Bejaïa est à destination des hauts plateaux, ce qui permettra à terme de mieux maîtriser la chaîne d'approvisionnement (logistique) des opérateurs (négociation du fret, optimisation des conditions de stockages, induction des prestations logistiques annexes, etc.). En outre, le rapport « Efficacité-Coût » est respecté, et ce, en optimisant les moyens existants avec la collaboration de tous les intervenants de la chaîne logistique. Nous pouvons dire que le rapprochement des marchandises des zones enclavées est nécessaire, mais cela ne doit pas négliger l'efficacité économique sur l'ensemble de la chaîne logistique.

6. L'augmentation des capacités de stockage en dehors du port permettrait-elle de réduire les surestaries ?

Suivant la même logique celle visant la réduction des coûts, les enquêtés optent pour des réponses positives et confirment que le développement des zones extra-portuaires créées de nouvel espace d'entreposage et de stockage, ce qui implique la décongestion du port. Ce facteur réduit le temps d'attente en rade des navires, tous ces paramètres contribuent à réduire les surestaries. Par ailleurs, les surestaries sont dues au prolongement des séjours en

rade qui est à son tour causé par les longs séjours à quai par faute d'espaces d'entreposage. De ce fait, l'augmentation des capacités de stockage en dehors du port inciterait les clients à enlever leurs marchandises. Cette opération de stockage en dehors du port permet d'une part de décongestionner les terre-pleins et conduira à une augmentation de la productivité des navires et de ce fait une réduction dans les escales des navires, donc moins de surestaries. D'autre part, donner l'opportunité aux opérateurs de restituer le conteneur vide dans les zones extra-portuaires est potentiellement un facteur de réduction des surestaries. A cet égard, l'augmentation des capacités de stockage en dehors du port est nécessaire, car il permettrait la décongestion du port et la réduction des séjours en rade et la livraison rapide des marchandises.

7. Est-ce que la mise en exploitation des zones extra-portuaires encouragerait les modes de conditionnement standardisés (conteneur, remorque...), pourvoyeurs d'efficience ?

Les avis sont partagés entre ceux qui voient que la réduction des ruptures de charges liées au transport maritime, transit portuaire, post-acheminement, l'usage du conteneur ou de la remorque sont nettement plus favorables. Cela a de multiples raisons - manipulation aisée, stockage optimisé et existence de wagon et camions spécialisés dans le traitement de ce genre de conditionnement. Par contre, les autres pensent que le phénomène de conteneurisation ne touche pas tous les types de marchandises qui demeurent diverses. Nous déduisons que la mise en place des modes de conditionnement standardisés dans les zones extra portuaires offre des avantages en aval et en amont de la chaîne de transport routier et aérié, mais il reste limité à quelques marchandises.

8. La création/promotion d'activités annexes sous douanes (conditionnement, assemblages, dégroupages, réparations...) permet-elle en aval de la chaîne de production/distribution de faire des économies ?

Les interviewés appuient leur réponse à cette question par des exemples qui montrent qu'effectivement les opérations en aval de la chaîne logistique conduira à faire des économies. Les opérateurs peuvent importer des produits en vrac ou semi-finis, qui coûtent moins cher aussi dans la valeur d'achat que de leur transport. Ces opérations additionnelles permettraient aux opérateurs de mieux maîtriser leur chaîne d'approvisionnement, distribution et potentiellement facteurs d'économies substantielles et de maintenir le niveau de qualité de service offerte aux clients en offrant un service global acceptable.

9. L'intégration du transport multimodal (route + rail) permettrait-elle de réduire les coûts de transport ?

Sur les alternatives possibles pour mieux décongestionner le port et réduire les coûts logistiques, les répondants voient que la diversification du transport ou l'intégration du transport multimodale est sans doute bénéfique sur le développement économique. En effet, les transports par rail et par mer offrent l'avantage d'engendrer des économies d'échelles tout en réduisant les risques d'accident et des externalités positives sur le transport routier.

Le transport ferroviaire coûte beaucoup moins cher, et il engendre de la concurrence avec les autres moyens de transport, par-delà des avantages que procure ce mode de transport, notamment en matière de sécurité, d'impact sur la circulation routière et sur le coût

du transport sont non négligeables. De plus, il est reconnu que le transport par rail est plus efficace et contera environ cinq fois moins cher que la route. En plus de cela, un transport de masse permettrait de faire bénéficier les opérateurs des économies d'échelles engendrés.

10. Le développement du transport ferroviaire de marchandises est-il efficace pour diminuer ou du moins atténuer la congestion dans le port ?

Les enquêtés jugent que ce mode de transport réduira le recours au transport routier des marchandises et offrira des avantages à effet boule de neige en libérant des espaces au port en assurant une meilleure promptitude dans la livraison des marchandises. De plus, le transport ferroviaire s'inscrit dans un mode de transport multimodal (Mer-Rail) qui permet de débarquer les marchandises constamment conteneurisées, avec le moins de ruptures de charge possible. Par ailleurs, un seul train peut embarquer jusqu'à 60 conteneurs de 20'. Néanmoins, cela est assujéti à la proximité de la voie de chargement du quai de l'embarquement. Aussi, le train permet de réduire la congestion sur la route. Nous soulignons en fait que les réseaux intra-régions ou inter-régions des zones qui sont bien connectés peuvent représenter un élément clé de croissance, ce qui est une priorité grandissante. De ce fait, de réelles potentialités de développement existent pour le réseau de chemin de fer. La stratégie globale, développée par l'ensemble des pays dans le domaine des déplacements, outre de nécessaires adaptations du réseau routier, repose sur le développement de l'offre ferroviaire. Ainsi, le développement du transport ferroviaire peut être considéré comme une alternative au transport terrestre vu les impacts que peut générer ce mode de transport sur la dynamique du port et qui sont présentés dans les points suivants :

- Rapidité dans le transfert des marchandises.
- Absence d'encombrement dans l'opération de transfert des marchandises.
- Fluidité dans l'opération de transfert (évacuation) des marchandises.
- Réduction des congestions dans les rouettes.

11. Pensez-vous que l'exploitation de la pénétrante qui reliera le port à l'autoroute Est-Ouest et la localisation des zones extra-portuaires près de cet axe autoroutier constitue une solution optimale pour le port et pour les opérateurs ?

La pénétrante qui reliera la wilaya de Bejaia à l'autoroute Est Ouest est très importante pour le développement de cette wilaya notamment en matière de transport terrestre routier. Les répercussions positives sur le transport maritime sont très importantes selon les réponses fournies qui coïncident sur l'utilité d'un tel axe routier pour assurer la fluidité des évacuations, mais il faudrait assurer la liaison directe avec le port. Les autres arguments avancés par les répondants sont les suivants :

- Rapprochement des marchandises des clients (importateur, opérateur, client final)
- Rapidité des expéditeurs des marchandises
- Décongestion des ports
- Augmentation des capacités d'accueil du port
- Réduction des temps d'attente en rade des navires, ce qui implique la réduction des surestaries.

Conclusion

En guise de conclusion et d'après les résultats de l'enquête menée auprès des cadres du département logistique du port de Bejaia, les résultats de cette étude montrent dans une large mesure que les zones extra-portuaires jouent un rôle déterminant dans la décongestion des enceintes portuaires et par conséquent participent à la réduction des coûts logistiques. La mise en service des zones extra-portuaire, permettra de renforcer les capacités d'accueil des marchandises, apporter une valeur ajoutée aux opérateurs en rapprochant les marchandises de leurs lieux de domiciliation et offrir des solutions internationales intégratives pour les importateurs industriels. Cela avec des gains de productivité inhérents qui font que les opérateurs organisent de façon plus efficace leurs activités de distribution. Cependant, les interviewés voient aussi que la rationalisation de l'espace portuaire par la spécialisation et la rationalisation suivant un aménagement imposé par la nature des marchandises traitées et des activités exercées comme le recours à l'intermodalité, espace industrialo-portuaire, développement des infrastructures terrestres de transport constituent aussi une alternative.

Références

1. André M., Gaertner J.-P., Gusta-Brasso E., 2006. « *Logistique globale supply chain management* », Paris : Ellipses édition Marketing, 2006.
2. Dailly, M.- D., 2013. *Logistique et transport international de marchandises: Guide pratique*. Éditions L'Harmattan, 1ère édition, 1er mai 2013.
3. Document interne et Annuaire statistiques de l'EPB (2007-2015).
4. Kamyab S.-A., 2001. *Stratégies logistiques : fondements, méthodes, applications*, 2e éd. Paris : Dunod, 2001.
5. Lanne, F.-Xavier., 2009. *Conteneurisation des échanges et logistique portuaire: états des lieux, enjeux et perspectives*.
6. Marcolino, E.-A., 2011. *La logistique dans le système portuaire: étude de son importance dans le port de Cotonou*. Éditions universitaires européennes.
7. Paché G., 1999. *La logistique : enjeux stratégiques*. Paris : Vuibert, 1999.
8. Pimor, Y. 2001. *Logistique technique et mise en œuvre*. 2^{ième} édition, Dunod, Paris, p164.
9. Slack B., 2001. *Globalisation in maritime transportation: competition, uncertainty and implications for port development strategy nota di lavoro*.
10. Vigarié A., 1979. *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, coll. Université, 496 p.
11. Wackermann G., 2005. *La logistique mondiale : transport et communication*, Ellipses édition Marketing, 2005, P 43.

