



LES AUTOROUTES DE LA MER EN ALGÉRIE : QUEL ENJEU ET QUELS OBSTACLES ? CAS DU PROJET PILOTE AU PORT DE BEJAIA

THE MOTORWAYS OF THE SEA IN ALGERIA: WHAT ISSUE AND WHAT OBSTACLES? CASE OF THE PILOT PROJECT AT THE PORT OF BEJAIA.

MERZOUG Slimane¹

1. Maître de conférences A, Laboratoire Économie et Développement, Université de Bejaia (Algérie)

Date de Réception : 03/12/2019; Date de révision : 28/01/2020 ; Date d'acceptation : 04/02/2020

RÉSUMÉ

Cette étude a pour objet d'analyser l'enjeu des autoroutes de la mer pour le développement économique et la compétitivité commerciale de l'Algérie. Pour cet effet, nous avons privilégié une approche analytique et statistique basée sur les indicateurs de performance portuaire pour les périodes d'avant et d'après la mise en exploitation de l'autoroute de la mer au port de Bejaia en 2015.

L'étude montre que l'enjeu de la mise en place de ces autoroutes de la mer dans les ports algériens est important pour une meilleure maîtrise des délais d'import et d'export et des coûts logistiques du transport international. Toutefois, ce secteur stratégique pour l'économie algérienne exige la limitation des contraintes relatives au cadre organisationnel, aux procédures douanières et au développement des infrastructures (portuaires et de dessertes terrestres).

Mots clés : Autoroutes de la mer ; développement économique et compétitivité commerciale ; performances portuaires ; Algérie ; port de Bejaia.

Classification JEL: R 410, F150

ABSTRACT

The aim of this study is to analyze the issue of motorways of the sea for the economic development and commercial competitiveness of Algeria. For this purpose, we favored an analytical and statistical approach based on port performance indicators for the periods before and after the implementation of the motorways of the sea at the port of Bejaia in 2015.

The study shows that the issue of setting up these motorways of the sea in Algerian ports is important for a better control of the import and export deadlines and the logistical costs of international transport. However, this strategic sector for the Algerian economy requires the limitation of constraints relating to the organizational framework, customs procedures and the development of infrastructure (ports and land services).

KEYWORDS: Motorways of the Sea; economic development and trade competitiveness; port performance; Algeria; port of Bejaia.

JEL classification: R 410, F150

*MERZOUG Slimane, merzougslimane@yahoo.fr

INTRODUCTION

Les atouts du transport maritime en matière de coût, de capacité et d'émission de CO² confortent sa place dans le commerce international de marchandises. Aux divers progrès techniques réalisés (gigantisme naval, conteneurisation, spécialisation...) s'ajoute, depuis quelques années, une nouvelle organisation des services maritimes qui se résume dans le concept « d'autoroute de la mer (AdM) » ou de l'anglais « *themotorways of the sea (MOS)* ».

En bref, les AdM sont des liaisons maritimes sur de courtes distances qui intègrent les avantages du transport autoroutier (fréquence, vitesse, régularité et qualité de service). Les AdM sont développées à travers des facilitations des procédures douanières et de passage portuaire et l'amélioration de la qualité des connexions de pré et post-acheminements maritimes qui sont d'ailleurs considérées comme indispensables pour rendre les AdM viables (Estelle, 2015) ; (Maxime, 2010). L'objectif central recherché à travers le développement des AdM est la réalisation du report modal (du transport routier vers le transport maritime) afin de réduire la pollution et la congestion (encombrement) dans les réseaux routiers (khanh, 2014) ; (Bauchet, 2011). Ces dernières années, on assiste au développement de ce nouveau service maritime pour faciliter les échanges internationaux de marchandises.

Dans le cadre de la coopération entre l'Algérie et l'Union européenne, le port de Bejaia a été désigné pour faire partie d'une AdM qui le relie aux ports de Marseille (France) de Barcelone (Espagne). Dans ce cadre, le port de Bejaia a bénéficié d'un accompagnement technique et financier dans le programme Meda Mos I et II qui s'est étalé de 2007 à 2013.

Cette étude a pour objet d'analyser l'enjeu des autoroutes de la mer pour le développement économique et la compétitivité commerciale de l'Algérie, et ce à travers l'expérience du port de Bejaia. Pour cet effet, nous avons privilégié une approche analytique et statistique sur les indicateurs de performance portuaire pour les périodes d'avant et d'après la mise en exploitation de l'AdM en 2015 par le port de Bejaia.

La présente étude est organisée en quatre sections. Dans un premier temps, nous allons expliquer la notion d'AdM, ses avantages et ses principales différences avec les liaisons maritimes classiques avant de procéder à la présentation de l'AdM de Bejaia dans un second temps. Ensuite, nous allons analyser la situation actuelle et les perspectives du projet d'AdM de Bejaia ainsi les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces du projet (à l'aide de la matrice SWOT). Enfin, avant de conclure, nous avons résumé les principaux apports de la présente étude dans une discussion des résultats sur l'impact et les perspectives de l'AdM sur les performances du port de Bejaia.

1.-DÉFINITION ET OBJECTIFS DES AUTOROUTES DE LA MER

Cette section vise à expliquer le concept de l'autoroute de la mer, ses caractéristiques et ses objectifs. Comme introduction à notre cas d'étude, une présentation des AdM dans le bassin méditerranéen, leur structure et leurs attentes sont développées aussi à travers cette section.

1-1- ORIGINE ET DÉFINITION DES AUTOROUTES DE LA MER

Les AdM sont un mode de transport maritime développé, pour la première fois, par l'armateur italien afin de promouvoir son réseau roulier ouest-méditerranéen. Depuis quelques années, ce nouveau mode de transport constitue un axe principal dans la politique européenne des transports et il est défini dans le livre blanc de 2001 comme « *un service de transport maritime à courte distance, reliant au moins deux États membres de l'Union européenne, faisant appel à des infrastructures et équipements portuaires, avec des exigences en termes de régularité, de fréquence, de qualité de service, pour le fret majoritairement* » (Bouchet, 2013).

Les AdM représentent un transport maritime de courte distance ou « *short sea shipping (SSS)* » destinées pour le transport de marchandises et de passagers, généralement, le long des côtes et à destination et en provenance des îles. Ce type de transport, qui peut être national ou international, est très répandu dans un certain nombre de pays, notamment ceux constitués par des îles et inaccessibles par voie terrestre (Khanh, 2014).

Les autoroutes de la mer en Algérie : quel enjeu et quels obstacles ? Cas du projet pilote au port de Bejaia. (PP.389-398)

Toutefois, il est important de distinguer entre le transport maritime classique et ce nouveau mode. Le tableau suivant montre les principaux points de différenciation entre les deux qui se situent au niveau de la vitesse, du temps d'acheminement et dans les conditions tarifaires (les AdM sont plus compétitives et traitent des volumes importants et avec des tarifs de transport plus avantageux). Cela n'empêche pas l'existence d'une complémentarité entre les deux, les routes maritimes classiques et les AdM apportent plus de solutions à la demande des chargeurs et des transporteurs.

Tableau 1 : Comparaisons les autoroutes de la mer (AdM) et le transport maritime de courte distance (TMCD)

	AdM	TMCD
Objectifs	Décongestionner les réseaux terrestres	Favoriser la cohésion territoriale et l'accessibilité régionale.
Volume du trafic	Élevé	Moyen ou faible
Type du trafic	Marchandise essentiellement	Combinaison de marchandises et de passagers dans la plupart des cas
Infrastructures portuaires	De grande dimension	De taille moyenne ou petite
Fréquence des services	journalière	hebdomadaire
Besoin d'aides public	Limité au lancement de la liaison	À moyen long terme si trafic est faible

Source : Xavier Peraldi et Michel Rombaldi (2008), *le transport maritime à courte distance, enjeux et perspective en méditerranée*, l'harmattan, Paris, p119.

1-2-. OBJECTIFS DES AUTOROUTES DE LA MER

La congestion qui caractérise, de plus en plus, le transport terrestre en raison de la forte concentration des échanges et de la prépondérance des déplacements de personnes sont favorables aux AdM. En plus de la contrainte d'encombrement dans les transports terrestres, on évoque en outre les préoccupations environnementales qui mettent l'accent sur le rôle des transports terrestres dans la prolifération des gaz à effet de serre. Contrairement au mode terrestre, le transport maritime est considéré comme le plus propre et compte tenu de l'émergence de la culture environnementale il est appelé à se développer davantage à l'avenir (Xavier & Michel, 2008). À cet égard, les AdM sont désignées comme un mode respectueux de l'environnement et participent à l'amélioration des déplacements des hommes et des marchandises.

L'objectif central attendu du développement de ce nouveau mode maritime est la réalisation du report modal (du transport routier vers le transport maritime). Un tel report est devenu vital dans certaines régions en vue de préserver l'environnement et de limiter la pression sur les axes autoroutiers qui sont de plus en plus saturés. Autrement dit, les AdM représentent une alternative au transport terrestre et une nouvelle vision pour développer le transport maritime de courte distance.

1-3-.LES AUTOROUTES DE LA MER DANS LE BASSIN MEDITERRANEEN

Afin de fluidifier et de développer les échanges entre les deux rives de la méditerranée un ensemble d'accords de coopération sont signés. Ces accords incluent un processus de coopération dans le domaine des transports maritimes qui a été entamé à partir de la déclaration de Barcelone de 1995, qui met l'accent sur le développement d'un système de transport multimodal durable et efficace entre les deux rives (Estelle, 2015) ; (khanh, 2014). L'accord souligne notamment, l'importance de développer les infrastructures grâce à la mise en place d'un système de transport efficace avec des moyens adéquats de transport intermodal, ainsi qu'un libre accès au marché des services de transport maritime international. La coopération dans le secteur est élargie avec la politique européenne de voisinage affichée en 2004, qui vise à renforcer l'intégration économique des pays de la région (Maxime, 2010). L'objectif assigné à cette nouvelle politique est la croissance économique durable et la stimulation de la coopération et de l'intégration régionale. Dans cette perspective, un groupe de travail a été mis en place et a identifié les priorités suivantes pour encourager les échanges :

a-. La création des AdM sur les différents axes reliant les deux rives qui se présentent comme suit :

- *l'axe du nord* : relie les pays de l'Union européenne du Nord à la Norvège, la Biélorussie et la Russie ;
- *l'axe central* : relie le centre de l'Union européenne à l'Ukraine et à la Mer Noire;
- *l'axe du sud-est* : relie les Balkans à la Turquie et se prolonge jusqu'en Égypte;

Les autoroutes de la mer en Algérie : quel enjeu et quels obstacles ? Cas du projet pilote au port de Bejaia. (PP.389-398)

- *l'axe du sud-ouest* : relie le sud-ouest de l'Union européenne au Maroc et permet de desservir les pays maghrébins par l'autoroute de l'Unité maghrébine.

Cette nouvelle politique de l'Union européenne concerne aussi les ports algériens avec la désignation du port de Bejaia par la commission européenne des transports pour promouvoir les AdM dans la région. Les liaisons inscrites dans ce projet concernent le port de Bejaia avec les ports de la Rive-Nord de la méditerranée avec qui l'Algérie entretient des relations commerciales très étroites (Marseille (France), Barcelone (Espagne)). Le pré et le post acheminement est aussi pris en compte pour l'amélioration des connexions des ports algériens dans le cadre des projets nationaux en cours de réalisation : la construction des pénétrantes autoroutières et des voies ferroviaires.

b-. Le développement des infrastructures et la réforme du cadre réglementaire. Il est souligné la nécessité de renforcer les infrastructures de transport nationales, régionales et leur interconnexion avec le réseau transeuropéen de transport, notamment celui de l'infrastructure portuaire (services portuaires et services d'appui aux opérations d'exportation de produits frais). Ces mesures doivent être accompagnées par une réforme des douanes, des procédures de contrôle phytosanitaire et de conformité, et une amélioration de toute la chaîne logistique, notamment par la libéralisation du secteur du transport, le développement des plateformes logistiques et l'encouragement au renouvellement des équipements... etc (**Estelle, 2015**).

La douane constitue un maillon important dans l'activité portuaire grâce à la simplification des opérations de dédouanement et de passage portuaire (**Banque Mondiale, 2004**). Dans cette optique l'Algérie à envisager la modernisation de ses douanes à travers la création d'un système douanier (appelé *Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes*) conçu sous forme de circuits: circuit rouge, circuit orange et circuit vert (**Merzoug, 2013**). Ce dernier est réservé aux opérateurs réguliers, notamment les grandes entreprises publiques qui bénéficient d'un dédouanement a posteriori en leur permettant de disposer de leur marchandise dès son arrivée au port. Le circuit orange accorde quelques facilités en matière de procédures de dédouanement pour les opérateurs plus au moins connus et réguliers. Le dernier circuit réserve un contrôle minutieux aux opérateurs nouveaux et saisonniers.

2.- PRÉSENTATION DE L'AUTOROUTE DE LA MER AU PORT DE BEJAIA

La commission européenne a mis en place au cours du deuxième semestre 2007 un programme appelé le « MEDAMOS ». Ce dernier vise la mise en place de projets pilotes d'AdM entre les ports des pays méditerranéens. L'objectif est d'améliorer les conditions de transport intermodal, de fluidifier les échanges et de réduire leur coût et enfin de reproduire les bonnes pratiques sur d'autres axes de transport dans les pays du sud de la méditerranée.

En mars 2008, le port de Bejaia a soumissionné pour le projet pilote (AdM : «Marseille –Barcelone- Bejaïa») qui est retenu en juillet 2008. Au total, sur la rive sud, quatre ports ont retenu l'attention de la Commission européenne, à savoir : Béjaia (Algérie), Radès (Tunisie), Haïfa (Israël), et Tartus (Syrie) (**Maxime, 2010**). En octobre de la même année, le port de Bejaia a été désigné définitivement pour piloter ce projet et a bénéficié des plans d'appui et d'assistance financière. L'ambition du projet est d'améliorer les liaisons entre les ports et les réseaux routiers et ferroviaires et de créer des plates-formes logistiques afin de faciliter ces liaisons, d'offrir un service portuaire de qualité et de réduire les délais de transit. En résumé, la finalité de ce projet est de stimuler les échanges est donc le développement économique et social des pays concernés.

Le projet est divisé en deux principales phases : MEDAMOS I et MEDAMOS II. Le MEDAMOS I consiste à une assistance technique qui se résume dans les actions suivantes :

- Formation du personnel dans les domaines de facilitations du commerce international, plates-formes logistiques et systèmes d'information;
- Une assistance technique dans le domaine de plateformes logistiques à travers une étude de faisabilité ainsi que des visites de terrain des plates-formes logistiques en Espagne au profit des cadres de l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) ;

Les autoroutes de la mer en Algérie : quel enjeu et quels obstacles ? Cas du projet pilote au port de Bejaia. (PP.389-398)

- Appui pour une mise en place du système d'information de la communauté portuaire, qui s'est concrétisé par des présentations du système lui-même et un diagnostic sur les ports et les entreprises.

Le MEDAMOS II vise à surmonter les blocages identifiés grâce à une assistance technique et un financement qui s'élève à 6 millions d'Euros (**Entreprise portuaire de Bejaia, 2016 b**). À l'achèvement de cette seconde phase, une ligne maritime est intégrée dans un même service régulier qui regroupe les ports de Marseille (France) et de Barcelone (Espagne). La ligne a comme destination finale la plate-forme logistique de Bordj Bou Arreridj (Tixter) (**Figure 1**). La ligne maritime reliant les trois ports est assurée par les compagnies maritimes mondiales: CMA CGM à raison d'une à deux escales par semaine et par MSC à raison d'une escale par semaine.

Figure 1 : ligne régulière Marseille-Barcelone-Bejaia- plate-forme logistique de Bordj Bou Arreridj.



Source : réalisée par nos soins

Les partenaires du projet AdM sont constitués par les autorités portuaires des trois ports (Entreprise Portuaire de Bejaïa, Autorité Portuaire de Barcelone, Autorité Portuaire de Marseille), de Bejaïa Méditerranéen Terminal (BMT), des armateurs mondiaux (MSC, CMA CGM), des spécialistes dans les transports terrestres (RAIL LINK¹, SNTF², SNTR³) et d'autres opérateurs économiques (Groupe Benhamadi, MICHELIN, GMF). Les partenaires sont engagés depuis le MEDAMOS I à côté d'autres membres partenaires d'appui au projet, dont le rôle est d'apporter leur soutien de manière directe ou indirecte. Il s'agit de : Ministère des transports, Douanes, Direction du commerce, Chambre de commerce de Bejaia.

3-. ANALYSE DU PROJET D'AUTOROUTE DE LA MER DU PORT DE BEJAIA PAR LA MATRICE SWOT

En vue d'analyser la situation actuelle du port de Bejaia et les perspectives attendues de projet d'AdM, nous nous sommes servis de la matrice SWOT (*Strengths, weaknesses, opportunities, threats*) pour faire ressortir les contraintes et les atouts internes (forces et faiblesses) et externes (opportunités et menaces). L'analyse du projet est aussi approchée par la consistance et la nature des flux traités ainsi que les prévisions d'évolution à l'horizon 2026 établies par l'entreprise portuaire de Bejaia.

¹Société mixte créée en 2007 par la SNTF et la compagnie maritime CMA CGM.

² Société nationale de transport ferroviaire.

³ Société nationale de transport routier.

3-1-. MATRICE SWOT

La matrice est établie sur la base de divers documents internes à l'entreprise portuaire de Bejaia ainsi des entretiens ouverts réalisés avec les cadres de la direction.

<p style="text-align: center;">FORCES</p> <p>Activité portuaire moderne grâce à sa disposition d'un terminal à conteneurs spécialisé;</p> <p>Disposition d'outils de gestion moderne (technologies d'information et de communication, comptabilité analytique...);</p> <p>La maturité de certains projets qui cadraient dans le concept de solutions intermodales intégrées (projets de ports secs Ighil Oubarouak et Tixter).</p>	<p style="text-align: center;">FAIBLESSES</p> <p>Manque de maîtrise des métiers de transitaires, consignataires, de courtiers en fret par les corps professionnels ;</p> <p>Manque de coordination des membres de la communauté portuaire en matière d'organisation du travail (jour/nuit, weekends, opération/contrôles...), d'où une rupture intermittente des chaînes d'opérations logistiques ;</p> <p>Méthodes de manutention et de transfert des marchandises non conteneurisées insuffisamment maîtrisées.</p> <p>La difficulté de passage à des procédures « zéro papier », par l'informatisation des documents relatifs aux navires et la reconnaissance des documents comme les signatures électroniques ;</p> <p>La complexité des formalités administratives relatives au transit des marchandises et des navires (multiplicité des documents et informations échangées entre les services du port, les armateurs, les consignataires, les transitaires, les banques et assurances, la douane, etc...);</p> <p>Le manque de coordination entre les différents services de contrôle aux frontières. Les différents services (douanes, contrôle phytosanitaire) travaillent encore séparément, malgré l'installation du guichet unique depuis 2005 au niveau du port ;</p> <p>L'absence de planification quant à l'exploitation rationnelle des horaires de travail ;</p> <p>La lenteur dans la procédure de domiciliation bancaire (entre 15 et 20 jours) ;</p> <p>La maîtrise insuffisante de l'information et de la réglementation douanière par les opérateurs ;</p> <p>L'insuffisance de l'infrastructure et d'un réseau de connexion généralisé entre les différents opérateurs portuaires.</p>
<p style="text-align: center;">OPPORTUNITÉS</p> <p>Développer le rôle des comités de pilotage (exemple : comité de facilitation maritime de la wilaya), par la mise en place des mécanismes appropriés pour coordonner les plans de développement des divers sous-secteurs de transport ;</p>	<p style="text-align: center;">MENACES</p> <p>Difficultés des exportateurs et importateurs à s'organiser pour exploiter les opportunités du marché. Les volumes exportés étant faibles, le coût de fret du conteneur est 50% plus élevé par rapport à la moyenne des ports de la méditerranée ;</p>

Les autoroutes de la mer en Algérie : quel enjeu et quels obstacles ? Cas du projet pilote au port de Bejaia. (PP.389-398)

<p>Rationaliser le fret par le développement des professions de courtiers d’affrètement et de fret multimodal ;</p> <p>Harmoniser les textes régissant les échanges commerciaux avec les pays de l’Union européenne ;</p> <p>Ratifié et mise en œuvre des conventions et accords internationaux.</p>	<p>Manque de coordination entre les organismes chargés du soutien et de la promotion du commerce et de l’investissement (systèmes bancaires et des assurances inadaptés au contexte de libéralisation...) ;</p> <p>Difficultés des chargeurs à concentrer le fret vu l’inexistence de courtier de fret en Algérie ;</p> <p>Faiblesse du maillage des réseaux de transport et dessertes fiables (réseaux routier et ferroviaire) ;</p> <p>Faible engagement de l’État pour le partenariat public-privé qui favorise l’investissement portuaire.</p>
--	---

Source : établie par nos soins

3-2.-LES FLUX TRAITES ET LES PRÉVISIONS DE LEUR CROISSANCE

La Ligne régulière Marseille-Barcelone-Bejaia-plateforme logistique (Bordj Bou Araridj) est entrée en vigueur vers la fin de l’année 2015. Elle représente 50% du trafic conteneurs traité par le Port de Bejaia ce qui représente un atout pour le développement de l’AdM (**Entreprise portuaire de Bejaia, 2016 a**).

Les conteneurs qui transitent par le port de Bejaia sont traités par le terminal à conteneur géré par BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal⁴) et transférés, ensuite, vers la plateforme logistique (Bordj Bou Araridj). La plateforme a accueilli en 2016, 867 l’équivalent vingt pieds (EVP⁵) constitué de 365 EVP de 40 pieds et 137 de 20 pieds⁶ chargés de marchandises dominées par les produits électroménagers qui représentent 28.3%, suivis des produits de Résine/ PVC/ Polyéthylène de 24,13 %, des produits de Textile de 19,12% et le reste est constitué d’une multitude de produits (**Tableau 2**).

Tableau 2: Tonnage des marchandises transférées par catégorie

Catégorie de marchandise	Tonnage	Taux (%)
Électroménager	2 479	28,30
Résine/ PVC/ Polyéthylène	2 114	24,13
Textile	1 675	19,12
Glasses	514	5,87
Bois	390	4,45
Pièces de rechange mécaniques	340	3,88
Pièces de rechange pour les installations céramiques	335	3,82
Egyeuroptene	292	3,33
Produits alimentaires	265	3,03
Divers	87	0,99
Matériel électrique	64	0,73
Polypropylène	58	0,66
Équipement industriel	53	0,61
Pneumatiques	47	0,54
Alcool	21	0,24
Matériel informatique	13	0,15
Pièce de rechange et produit de traitement des eaux	13	0,15
Total	8760	100

Source : Rapport d’activité 2016, plateforme logistique de Bordj Bou Araridj.

⁴C’est un terminal d’environ 9 hectares, équipé de moyens modernes de manutention (2 portiques de quai et 8 portiques gerbeurs). Sa capacité annuelle est de 350.000 EVP.

⁵ L’équivalent vingt pieds, ou **EVP** (en anglais, twenty-foot equivalent unit : TEU) est une unité approximative de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire.

⁶ Direction des zones logistiques extra-portuaires de l’EPB « rapport d’activité 2016 ».

⁷ Matière plastique (chlorure de polyvinyle) utilisée en minces épaisseurs.

La plateforme est appelée à jouer un rôle important dans le désengorgement des ports centres (Bejaia, Djendjen et Alger), ainsi qu'un développement industriel de la région des hauts plateaux. Ainsi, les prévisions établies à l'horizon 2026 sur les marchandises conteneurisées et les marchandises homogènes qui seront transférées à partir du port de Bejaia montrent une nette évolution ; elles passeront respectivement de 25 696 EVP en 2017 à 35 696 EVP en 2026 et de 260000 tonnes en 2017 à 424306 tonnes en 2026 (**Tableau 3**).

Tableau 3: le volume de trafic prévisionnel sur 10 ans (marchandises conteneurisées)

Année	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Nombre d'EVP	25 696	27 216	27 764	28 596	29 454	30 314	31 246	32 148	33 142	35 696
Tonnage global	260000	300000	345000	355350	366011	376991	388301	399950	411948	424306

Source : document interne de l'EPB

4. DISCUSSION DES RÉSULTATS

Notre discussion des résultats porte sur l'impact du projet d'autoroute de la mer sur les performances du port en comparant la période d'avant et d'après le lancement du projet en 2015. L'analyse des résultats s'étalera aussi aux perspectives de développement en tenant compte des projets envisagés à court et moyen termes.

4.-1.-L'IMPACT DE L'ADM SUR LES PERFORMANCES DU PORT.

L'AdM a permis des améliorations en termes de capacités portuaires et des performances de traitements des navires et des conteneurs. Comme le montre le tableau suivant, le projet a contribué à la réduction du temps d'attente des navires et des marchandises dans les enceintes portuaires, à une accélération des procédures douanières, à une amélioration des capacités d'accueil du port, à une réduction des délais d'importation et d'exportation et enfin à une augmentation du trafic avec le port de Marseille. En résumé, il y a une nette amélioration de la qualité des prestations portuaires et terrestres qui ont pour effet une augmentation des flux de conteneurs qui ont plus que doublé sur cette ligne maritime.

Tableau 4 : Comparaison entre quelques indicateurs avant et après le projet d'AdM

Indicateurs	Avant	Après
Réduction de la durée de la procédure d'import	51 jours	28 jours
Réduction de la durée de la procédure d'export	29 jours	23 jours
Réduction du délai de la procédure douanière	2.7 jours	1.5 jours
Augmentation du trafic portuaire Bejaia-Marseille	Conteneurs : 19.587EVP Roulier : 13.817 tonnes	Conteneurs : 53.800 EVP Roulier : 29.500 tonnes
Améliorer le délai de séjour à quai des navires	24 heures	18 heures
Réduire le délai de transit des conteneurs au port	16 jours	8 à 10 jours
Améliorer les cadences de traitement des navires	23 boîtes/heure	30 boîtes/heures
Augmentation des capacités d'accueil des navires	19 postes à quai marchands	25 postes à quai marchands
Augmenter les surfaces de réception des marchandises	40 ha	89 ha
Améliorer les délais de poste et pré-acheminement des marchandises par route	07 heures	05 heures

Source : Document interne de l'entreprise portuaire de Bejaia, 2016.

4-2- LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

Sur le plan économique, la réalisation des différents objectifs assignés au projet AdM est susceptible d'attirer de nouveaux flux tant à l'import qu'à l'export. Par conséquent, une massification des échanges qui est productrice d'économies d'échelle qui entrainera la réduction des coûts logistiques sur cette ligne maritime (**Cariou, 2000**). En effet, les nouvelles solutions d'acheminement adossé à ce projet d'AdM qui consistent à l'utilisation des navires gros tonnages en mer et le développement de l'intermodalité pour les acheminements terrestres sont sources de gains de temps et de baisse des coûts logistiques.

Les perspectives qui s'inscrivent dans le projet de l'AdM sont relatives à un certain nombre de solutions aux différents obstacles constatés au port de Bejaia. De ces solutions il y a deux qui sont déjà réalisées. Celles-ci sont liées à la création de deux zones logistiques dans l'hinterland immédiat (Ighil Ouberouak et Tixter) pour

Les autoroutes de la mer en Algérie : quel enjeu et quels obstacles ? Cas du projet pilote au port de Bejaia. (PP.389-398)

réduire la congestion portuaire et l'installation d'un Comité de facilitation et d'animation des réunions régulières pour réduire le temps de contrôle aux frontières (**Tableau 5**). Les deux autres sont prévues à moyen terme et sont relatives à la réalisation d'une plateforme « *Schéma Directeur Informatique* » pour améliorer le système d'information portuaire et le développement d'un réseau de chemin de fer pour faciliter les acheminements terrestres.

Tableau 5 : Les solutions proposées dans le cadre du projet.

Difficultés	Solutions	CT	MT
Congestion des espaces dans l'enceinte portuaire.	Création de zones logistiques dans l'hinterland immédiat du port.	X	
Rallongement des délais des procédures liées aux opérations de contrôle aux frontières	Installation d'un Comité de facilitation et animation des réunions régulières (une tous les deux mois)	X	
Le transfert sur voie ferroviaire est contraignant à cause de l'exiguïté des espaces	Développer de nouvelles connexions ferroviaires avec les terminaux concernés.		X
Le système d'information portuaire ne peut pas s'ouvrir vers l'extérieur pour permettre les échanges de données avec les opérateurs à travers la plate-forme communautaire.	Réalisation d'une plateforme Schéma Directeur Informatique (SDI)" pour définir les évolutions technologiques nécessaires afin de permettre la communication avec l'extérieur.		x

Source : Document interne de l'EPB, 2016.

CONCLUSION

La présente étude est consacrée au cas de l'autoroute de la mer mise en exploitation en 2015 entre le port de Bejaia et deux ports de la rive nord de la méditerranée (ports de Marseille et de Barcelone). À l'origine, ce projet est initié par la commission européenne des transports et a comme objectif central la facilitation des échanges entre les deux rives de la méditerranée. Il concerne, plus précisément, l'amélioration des infrastructures portuaires et terrestres ainsi que l'assouplissement des procédures portuaires et douanières.

La ligne maritime développée dans le cadre de cette autoroute de la mer qui relie le port de Marseille au port de Barcelone et au port de Bejaia et enfin à la plateforme logistique « Tixter » située à la wilaya de Bordj Bou-Arardj a satisfait un ensemble d'objectifs. En effet, la présente recherche montre un impact positif de la nouvelle organisation de la ligne maritime sur les performances portuaires du port de Bejaia, qui se manifeste principalement par une réduction du temps d'attente des navires et des marchandises dans l'enceinte portuaire ainsi que des délais d'importation et d'exportation. La nouvelle organisation a permis, en outre, une optimisation des espaces et des équipements portuaires et enfin une augmentation des flux de marchandises sur cette ligne maritime.

L'enjeu de la mise en place des autoroutes de la mer pour les ports algériens est important pour une meilleure maîtrise des délais d'import et d'export et des coûts logistiques du transport international. Globalement, le développement du secteur maritime est un levier stratégique pour le développement économique et la compétitivité commerciale de l'Algérie, du fait que la quasi-totalité de son commerce extérieur est acheminé par ce mode de transport. Pour ce faire plusieurs obstacles doivent être limités. L'étude du cas du port de Bejaia nous a permis de relever certains de ces obstacles qui sont d'ordres opérationnels (coordination, spécialisation...), de formalités douanières et non douanières, de marché du transport maritime (faiblesse des exportations, faible intégration du privé, absence de métiers de courtiers.) et de l'inadaptation des dessertes terrestres (infrastructures routières et ferroviaires).

RÉFÉRENCES

Banque Mondiale. (2004). *l'infrastructure dans le commerce et le développement économique*.

Les autoroutes de la mer en Algérie : quel enjeu et quels obstacles ? Cas du projet pilote au port de Bejaia. (PP.389-398)

Bauchet, P. (2011). *le transport international de marchandises : air, mer, terre*. Paris: Economica.

Bouchet, G. A. (2013). Autoroutes de la mer, entre économie, politique et droit. *ISEMAR n°153*, 6.

Cariou, P. (2000). les économies d'échelle dans le transport maritime de lignes régulières. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, pp. 75-96.

Entreprise portuaire de Bejaia. (2016 b). *Documents internes*.

Entreprise portuaire de Bejaia. (2016 a). *plateforme logistique de Bordj Bou Araridj*.

Estelle, L. (2015). les autoroutes de la mer en Méditerranée : une stratégie juridique pour un transport durable et une régulation compétitive du transport maritime. *These*. nice, France: Université Nice Sophia Antipolis.

Fremont, A. (2009). Conteneurisation et mondialisation. Les logiques des armements de lignes régulières. *these*. Paris, France: Université paris1 Panthéon Sorbonne.

Khanh, L. D. (2014). les autoroutes de la mer, Thèse de Doctorat en Géographie physique, humaine, économique et régionale. *these*. le Havre, France: Université du Havre.

Khayat, E. (1994). l'échange de données informatisées dans les activités d'exportation des pays du Sud : les passages portuaires. *Tiers-Monde, vol 35 n°138*, pp. 359-374.

Maxime, W. (2010). les autoroutes de la mer des perspectives prometteuses en méditerranée. *les notes de l'IPEMED N°7*, 15.

Merzoug, S. (2013). Un littoral sans maritimité : obstacle aux échanges extérieurs. *les cahiers du CEDIMES, Vol. 7 - No2*.

Xavier, P., & Michel, R. (2008). *le transport maritime à courte distance, enjeux et perspective en méditerranée*. Paris: l'Harmattan.