

*L'impact de la concession sur la gestion portuaire en Algérie****L'impact de la concession sur la gestion portuaire en Algérie*****Dr :AYACHE Kouider BELACEL Amar, Doctorant****Université de Laghouat**

ملخص:

شهد تسيير الموانئ في السنوات الأخيرة تطورات جد سريعة، إذ تحولت إستراتيجية الدول إلى تشجيع التمويل الخاص. من خلال عقد امتياز يُمنح للقطاع الخاص حتى يتسنى له المساهمة في التسيير والاستثمار وفقا لشروط عقد الامتياز. ويعد مبدأ الامتياز الأكثر فعالية بربطه القطاع الخاص بالقطاع العام من جهة، و تطويره لمفاهيم التسيير الحسن للموانئ، وفق القوانين والنظم الجديدة المعمول بها دوليا من جهة أخرى، وفي هذا الإطار استغلت الدولة الجزائرية هذا النوع من التسيير لإدارة موانئها، خاصة موانئ كل من الجزائر العاصمة و بجاية و جيجل بداية من 2004، هذا ما استوجب علينا الاجابة على بعض التساؤلات حول الآثار التي نجمت عن اتباع هذا النمط الجديد في التسيير و على وجه الخصوص عقد الامتياز.

Résumé :

La gestion portuaire a connu des développements très rapides ces dernières années, car les Etats ont modifié leur stratégie en encourageant le financement privé sous forme de concession, afin qu'il puisse contribuer à la gestion et à l'investissement conformément au contrat de concession. Le principe de la concession peut être le plus rentable et le plus efficace d'où il permettra de relier le secteur privé au secteur public d'une part et d'autre part de développer les concepts de la bonne gestion des ports, conformément aux nouvelles lois et Nouveaux systèmes utilisés à l'échelle internationale, dans ce cadre, l'Etat algérien a profité de ce type de gestion pour ses ports, particulièrement les ports d'Alger, de Bejaia et de Jijel depuis 2004, ce qui nous oblige à poser quelques questions sur les effets qui en résulte de ce nouveau mode de gestion, notamment le contrat de concession.

Summary :

Port management has undergone very rapid developments in recent years, as states have been able to modify their strategy by encouraging private financing in the form of a concession so that it can contribute to management and investment in accordance with the concession contract. the concession principle may be the most cost-effective and efficient way to link the private sector to the public sector on the one hand and to develop the concepts of good port management in accordance with the new laws and New systems used internationally, in this context, the Algerian State has adopted this type of management for its ports, particularly the ports of Algiers, Bejaia and Jijel since 2004, which requires us to ask some questions about the resulting effects of this new management mode, notably the concession contract

Sigles et abréviations :

AQS : AlgerienqatariSteel.

BMT: Béjaia Mediterranean Terminal.

CNUCED : Commission des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement.

CNUDCI : Commission des Nations Unies sur le Droit commercial international.

CTMS: Container Management System.

CV : Chevaux.

DA : dinar algérien.

DPW: Dubai Port Word. .

EPB: Entreprise Portuaire de Bejaïa.

EVP = Équivalent Vingt Pieds. (Twenty Equivalent Unit).

GICEP : Groupement d'Intérêt Commun des Entreprises Portuaires.

GMS : Grands Moulins du Sud.

L'impact de la concession sur la gestion portuaire en Algérie

MVT/h : Mouvements par heure.

PCSC : Programme complémentaire de Soutien à la Croissance.

RN: Route Nationale.

RO/RO: Run On/ Run Off.

SPA : société par action.

TEU: twenty equivalent units (Equivalent vingt pieds).

USD: United States Dollar.

Introduction

L'efficacité d'un port se mesure principalement sur la base de sa capacité à maîtriser la gestion des mouvements des navires entrant et sortant ainsi que la gestion du flux de marchandises transbordées, embarquées, débarquées ou entreposées. Avec de la recrudescence de la concurrence dans ce domaine, les Etats ne peuvent plus répondre au financement et à l'investissement dans les infrastructures portuaires, très coûteux pour sa trésorerie, d'où la nécessité de trouver d'autres moyens.

Il a été constaté ces dernières années une nette évolution dans les modes financement et la gestion portuaire. Les changements ont visés deux objectifs, à savoir : l'augmentation des performances des ports et l'implication des operateurs économiques privés dans la réalisation des infrastructures portuaires. Ce partenariat se présente souvent sous forme de concession octroyée à un organisme à capitaux privés qui accomplira l'investissement, et s'assura de son management pendant la phase d'exploitation. Ce concept se base sur le principe « construire, exploiter, transférer ». Cette association publics-privé semble être la forme la plus efficace pour intégrer le secteur privé aux affaires portuaires¹.

A noter que, d'une manière générale la concession à toucher plus les terminale à conteneurs, eu-égard au développement fulgurant qu' connu ce type de transport, qui correspond à une standardisation de la prestation logistique².

En résumé, la concession est un contrat par lequel le concédant attribue au concessionnaire le droit de financer, construire et exploiter des ouvrages dans l'intention d'un emploi public, durant une période donnée, à l'issue de laquelle l'ouvrage revient au concédant³.

Le cadre économique de la concession est composé de plusieurs éléments spécifiques : la gestion financière, la situation concurrentielle de la concession, le mode de financement de celle-ci et la nécessité d'exécuter certaines tâches par concessionnaire. Ce cadre économique s'associe étroitement à toutes les activités de la concession⁴.

L'Algérie a adopté le principe de la concession dès 2004. En effet, les pouvoirs publics ont autorisés l'exploitation de certains services portuaires aux investisseurs privés étrangers. C'est ainsi que le groupe émirati s'est engagé au port de Djen Djen, pour le transformer en un port de transbordement à hauteur de 2 millions de conteneurs par an. Le port devra cumuler les deux fonctions, à savoir, la desserte du trafic national et celle de hub, l'Algérie ne voulant pas être exclue de la fonction de transbordement, qui doit permettre de capter les trafics maritime Est-Ouest et de créer ainsi de la valeur ajoutée. En outre, le Béjaia Mediterranean Terminal "BMT" est une joint-venture entre l'entreprise portuaire de Bejaïa et Portek, ce partenariat a été conclu dans le but de la conception, le financement, l'exploitation, l'entretien d'un terminal à conteneurs au niveau du port de Bejaïa.

Aujourd'hui, après plusieurs années de ce mode de partenariat, la question qui mérite d'être posée et qui constitue l'objectif de notre recherche est :

- La concession est-elle une solution pour une gestion portuaire optimale en Algérie?
- Quels sont les points forts et les points faibles du principe de la concession ?
- Serait-il judicieux de généraliser ce système à l'ensemble des autres ports algériens ?

L'impact de la concession sur la gestion portuaire en Algérie

- Existe-il d'autres modes de partenariat entre le secteur privé et public dans le domaine de la gestion portuaire ?

- Peut-on considérer que la concession est une solution pour une gestion performante de nos ports maritimes ?

- Dans le cas du concessionnaire DPWorld à DjeDjen et celui de Portek à Bejaïa est-ce que les résultats escomptés ont été atteints ?

- Les hypothèses

Afin de répondre aux questions de notre problématique, nous avons énuméré quelques hypothèses que nous estimons proche de notre étude :

1/comme l'entreprise portuaire en Algérie est une entreprise étatique, donc les décisions stratégiques sont prises par l'administration centrale ce qui influencera sur la participation efficace du secteur privé au bon fonctionnement de la bonne gestion portuaire que se soit sous forme de concession ou sous une autre forme

2/généralement l'efficacité d'un port est basé sur la capacité de maîtriser la gestion des mouvements des navires entrant et sortant ainsi la gestion des quantités énormes des marchandises transbordées, embarquées, débarquées et entreposées . Ajoutons à cela les états ne peuvent plus financer ou investir dans les infrastructures portuaires, parce que ca devient coûteux pour le trésor national d'où la nécessité de trouver d'autres moyens de financement tels que la concession

- Méthodologie de travail

Pour l'élaboration de ce travail, la démarche méthodologique que nous envisageons d'utiliser suivant les hypothèses proposées et la question principale de la problématique est l'approche hypotico-déductive, en exploitant des données et des chiffres émanant des ports algériens et de l'administration centrale. Nous ferons le long du ce travail un état des lieux et on procédera à une comparaison de cette activité avant et après l'année 2004 et après cette date, afin de mieux synthétiser les effets de la concession sur la gestion portuaire d'où en fera ressortir les résultats.

- Objectifs et importance

Les objectifs et l'importance scientifiques et pratiques de ce travail sont multiples, à savoir entre autres :

- D'abord définir la concession ainsi ses différents types dans le domaine portuaire
- Donner les valeurs d'investissements dans les infrastructures des ports de commerce Algériens, particulièrement les ports de Bejaia et de Jijel, afin d'évaluer l'importance des coûts injecter par l'Etat
- Définir les principaux concessionnaires dans les ports cités auparavant
- Evaluer l'avènement des contrats de concession dans la gestion portuaire

- Structure de travail

Ce travail se compose de quatre points essentiels, précédé par une introduction explicative sur le problème de la gestion portuaire en introduisant la problématique de l'avènement des contrats de concession pour la première fois en Algérie en 2004

Le premier point consiste à donner un concept général sur la concession avec différentes définitions suivi du deuxième point qui concernera les activités portuaires avant l'arrivée des contrats de concession en Algérie soit avant 2004 d'où on analysera les investissements dans les infrastructures dans nos ports et aussi les temps de rotation des navires afin d'analyser la performance de ces ports, alors que la troisième point sera consacré aux concessionnaires intéressés dans ce domaine , que ce soit le concessionnaire(DPW) ou le concessionnaire (PORTEK) ensuite on terminera avec le quatrième point d'où on reviendra aux activités portuaire mais après 2004 suivi d'un résumé qui synthétisera l'importance de ce type de gestion avec tous les bénéfices pour l'Algérie.

1. Concepts de la concession

L'impact de la concession sur la gestion portuaire en Algérie

1.1. Définition

Au début des années 1980, les institutions internationales et parmi elles les banques de développement ont conçu le partenariat public privé, et avec lui les concessions. Les versions de la notion de concession diffèrent quelque peu d'une institution à l'autre, ce qui peut se répercuter sur les règles de droit qu'elles entendent y appliquer. Pour la Commission des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), la concession est un contrat par lequel le concédant attribue au concessionnaire le droit de financer, construire et exploiter des ouvrages dans l'intention d'un emploi public, durant une période donnée, à l'issue de laquelle l'ouvrage revient au concédant. Pour la Banque mondiale, la concession est un contrat par lequel une autorité publique accorde des droits et impose des obligations à un concessionnaire pour la mise en place et l'exploitation d'infrastructures.

Le Guide législatif de la Commission des Nations Unies sur le droit commercial international (CNUDCI) contredit l'emploi généralisé du terme concession tout en reconnaissant que le terme a un sens précis dans quelques systèmes juridiques. Pour la concession telle qu'elle est conçue ici, le Guide emploie le terme Build, Operate, Transfer (BOT) employé « quand l'autorité contractante choisit un concessionnaire pour financer et construire un ouvrage et lui distribue le droit d'exploiter commercialement au cours d'un certains temps, au bout duquel la possession de l'ouvrage est laissée à l'autorité contractante »⁵.

1.2. Les différents types de concessions

- ✓ Concession de polyvalents : La mise en concession de ports polyvalents recevant tous les types de trafic et activités associées
- ✓ Concession de terminaux industriels.
- ✓ Concession de terminaux à conteneurs
- ✓ Concessions de services portuaires divers : Tous les services portuaires, autres que ceux de puissance publique.

2. L'activité portuaire avant la concession

Pendant la période 1999/2004, les investissements dans les infrastructures des ports de commerce Algériens s'élèvent à 1,2 milliard de DA par an en moyenne (17 millions USD)⁶. Pendant cette période, 46% environ des budgets d'équipements de la direction des infrastructures maritimes du Ministère des Travaux publics ont été alloués aux infrastructures des ports de commerce, le reste ayant servi aux ports de pêche et protections de sites.

L'activité portuaire en Algérie souffre d'un manque de terminaux à conteneurs à fort débit et haute performance. Il en résulte que l'Algérie reste relativement à l'écart des flux du trafic maritime de conteneurs, qui est en plein essor dans le bassin méditerranéen, alors que la conteneurisation est un élément fondamental de réduction des coûts⁷. Les investissements dans les infrastructures des ports de commerce algérien se sont limités essentiellement à des travaux de conformément, rempiètement, dragage, et remise en état, pour un montant annuel moyen d'environ 0,7 milliard de DA ; à cela s'est ajoutée la réalisation en 1999 du terminal à conteneurs d'Alger pour un montant de 3,1 milliards de DA⁸. Ce niveau d'investissement relativement faible n'a pas permis de soutenir la compétitivité du secteur portuaire et n'a argumenter que partiellement les performances opérationnelles des ports. Concernant le choix des sites, la stratégie algérienne a d'abord opté pour faire de Djen-Djen le hub de l'Algérie. Mais cette stratégie, mainte fois affirmée, semble se heurter à certaines réalités, en particulier le manque d'attractivité. Peu peuplée et trop éloignée du bassin de population et souffrant de la concurrence des autres régions, que ce soit l'Algérie occidentale (Oran) où Renault a choisi de s'installer ou celle de la région centre (Alger) qui aurait également bien des raisons de disposer d'un port en eaux profondes. Ces hésitations stratégiques ne manquent pas de peser sur l'avancée des projets⁹.

Pendant cette période, les temps de rotation dans les ports algériens ont fortement baissé, les durées de transit des marchandises imposent des coûts logistiques relativement élevés à l'économie. En 2003, le temps d'attente moyenne en rade et le temps de séjour moyen à quai dans les ports algériens étaient respectivement de 1,9 jour et 3,6 jours ; il est notable qu'ils aient chuté à 0,7 jour et

L'impact de la concession sur la gestion portuaire en Algérie

2,5 par rapport en 2004¹⁰. Pour les navires roulier "RO-RO" et porte-conteneurs, l'attente moyenne en rade ne dépasse pas désormais 0,3 jour tandis que le séjour moyen à quai reste inférieur à 1 jour.

Si ces moyennes indiquent une forte progression des performances de l'exploitation des ports algériens, les usagers des ports se plaignent toutefois de la congestion et la longue durée d'attente dans ces ports. Selon un sondage réalisé par la Banque mondiale en 2006¹¹, les usagers interrogés estime qu'un navire doit attendre plus de 7 jours en moyenne pour être acheminé à quai et il faut 7 jours de plus pour le décharger.

Visiblement les temps d'attente demeurent importants, en particulier pour les postes vrac solides, les marchandises générales et les conteneurs. De plus, les opérations douanières rajoutent des délais dans le transit des marchandises :

Selon ce même sondage pour l'année 2001, il fallait en moyenne 11,7 jours pour dédouaner des marchandises importés (comparé à 3 jours pour le Maroc), ce délai pouvant aller jusqu'à 44 jours dans certaines situations. Finalement, les délais dans les ports imposent des coûts directs et indirects relativement élevés de transport maritime. Au total, le coût du passage d'un conteneur en Algérie approche les 1000 US dollars (fret et manutention) alors que ce coût ne dépasse pas les 350 US dollars dans les ports de moyenne performance du bassin méditerranéen comme l'indique le rapport du Ministère des Transports¹².

La manutention des marchandises générales, qui nécessite davantage d'équipements à quai et occasionne un trafic terrestre important est confrontée à des terminaux situés en plein site urbain. Les problèmes de saturation et de congestion sont plus accentués lorsque ces marchandises ne sont pas conteneurisées et que l'outillage portuaire moderne fait défaut.

Le port de DjenDjen avait été conçu pour servir le flux d'entrée/sortie d'une aciérie à Jijel qui n'a finalement jamais été installée, c'est pour cette raison que le port a reçu un trafic relativement faible en 2004 en comparaison à la dimension de ses infrastructures, jusqu'alors seule une faible demande a été générée en substitution par le bassin économique qui voisine le port, d'autre part les vagues perturbent significativement la manutention des marchandises. De ce fait, le port de DjenDjen a connu un déficit d'exploitation de 3% et 38% du chiffre d'affaires en 2003 et 2004 respectivement¹³.

Durant l'année 2003, le parc à conteneurs de l'EPB (Entreprise Portuaire de Bejaïa) était d'une capacité de 3000 EVP (2100 EVP pour le parc plein et 900 EVP pour le parc vide) Soit un chiffre très faible relativement aux autres ports du bassin méditerranéen. Pour les opérations au niveau du port lors de la période avant 2005, on constate que la localisation du conteneur était par heure, la cadence de traitement était de 8 conteneurs par heure, temps d'escale de 3 jours, les procédures douanières 15 jours, la capacité de traitement du conteneur était 130 000 EVP et pour finir le séjour moyen des conteneurs était de 23 jours¹⁴.

L'État algérien a pris conscience que le passage vers la mondialisation suppose forcément des efforts de mise à niveau et de modernisation de ses ports. De ce fait, il reconnaît la nécessité d'investir pour moderniser les installations existantes et tente d'y remédier en lançant une série d'actions et de projets.

3. Les concessionnaires des ports algériens

Nous allons voir les contributions de l'état et des deux concessionnaires comme investissements fournis dans le cadre du développement portuaire

-Le concessionnaire(DPW) du port de djendjen

Le port de Djen-Djen est Situé à l'Est de l'Algérie, il partage un vaste hinterland avec les ports voisins à savoir le port de Bejaïa et Skikda. C'est dans cette perspective, que la réalisation de la pénétrante (RN 77) communément appelée l'autoroute du port de favoriser l'extension de l'hinterland du port jusqu'à des régions très éloignées.

Le concessionnaire DPWorld à un portefeuille de plus de 65 terminaux maritimes à travers six continents. La manutention de conteneurs est le cœur de métier de l'entreprise et génère plus de trois quarts de son chiffre d'affaires. Avec son engagement de développements et extensions, la capacité

L'impact de la concession sur la gestion portuaire en Algérie

devrait s'élever à plus de 100 millions d'EVP d'ici 2020, en ligne avec la demande du marché. DP World a une équipe de professionnelle d'environ 36 500 personnes au service de ses clients dans le monde, et l'entreprise investit constamment dans l'infrastructure de terminaux, les installations et à fournir des services de manutention. Il s'appuie sur un niveau de service supérieur démontré dès son installation phare de Jebel Ali à Dubaï, qui a été élu «Meilleur port maritime au Moyen-Orient" pendant 20 années consécutives¹⁵

Une convention de transfert de la concession pour l'exploitation et le développement du terminal à conteneurs du port de Djen-Djen a été signée le mois de Mars 2009 pour une durée de 30 ans à l'entreprise émiratie DPW d'un terminal à conteneurs au port de Djen-Djen, il porte sur un quai de 200 mètres linéaires et une superficie de 14 hectares.

L'objectif est d'augmenter à moyen terme le trafic et mettre en valeur les emplois indirects induits par cette exploitation. Pour la phase préparatoire, les travaux consisteront en l'installation des équipements de manutention. La société de Dubaï compte faire de DjenDjen un hub international¹⁶.

-Le concessionnaire (PORTEK) du port de Bejaia

Le groupe Portek est un fournisseur d'équipement, de services et de solution à l'industrie portuaire, créé en 1988, transformé en port d'opération en 1999, énuméré dans le conseil principal de la bourse de Singapour en 2002, son siège est à Singapour avec des bureaux implantés dans l'Asie, l'Europe et l'Afrique, emploie plus de 2200 travailleurs, il gère 09 terminaux à conteneurs dans le monde¹⁷, Le port de Bejaïa a été le premier à établir la concession d'un terminal à conteneur le Bejaia Méditerranéen Terminal (BMT) avec le Singapourien Portek, concession établie en 2005 pour une période de 20 ans et un investissement initial de 19 millions de dollars. La coentreprise (joint-venture) est détenue à hauteur de 51% par l'entreprise portuaire de Béjaïa et à 49% par Portek. La partie algérienne doit être majoritaire dans un consortium avec un partenaire étranger, c'est une garantie que le contrôle est assuré par un partenaire local

4. L'activité portuaire après la concession

Pour une concession de trente ans, qui porte sur un quai de 200 mètres linéaires et une superficie de 14 ha, le groupe émirati a offert 70 millions de dollars pour les droits d'exploitation de Djen Djen, fournissant également plus de 150 millions de dollars d'investissement en infrastructures et en équipements. Dans son nouveau plan¹⁸.

Les différentes activités de Bejaia Mediterranean Terminal BMT spa ont enregistré en 2011 une valeur ajoutée qui a atteint 2 059 742 000 DA soit plus de 90 % du chiffre d'affaire de l'entreprise. La compétitivité pour cet opérateur réside dans son efficacité à maintenir des prix modérés, mais pas uniquement dans les performances enregistrées dans les opérations de chargement et déchargement des conteneurs.

En effet, dans le but de garantir des services adaptés en matière de transport et de la logistique cette entreprise a développé des chaînes logistiques performantes en incorporant de nouvelles activités. Ainsi, pour décongestionner les espaces à l'intérieur du terminal à conteneurs, le développement de la multi-modalité et l'acquisition des équipements adaptés, programme d'investissement de BMT a prescrit la création de port sec. Le schéma nous montre une grande augmentation en matière d'investissement engagé au début de la mise en exploitation, qui a passé les 0.2 milliard de dinars en 2005 à plus de 0.8 milliard de dinars en 2006. Il est à noter également, que BMT a investi sur fonds propre près de 3.5 milliards de dinars durant les quatre dernières années, pour atteindre plus de 0.8 milliard en 2011 et pas moins de 5 milliards de dinars en 2012¹⁹. Avec un programme d'aménagement de nouvelles infrastructures; notamment la transformation du site d'entreposage d'Iryahène en zone logistique, dont la superficie est de 5 hectares et d'une capacité maximale de 5000 EVP, pour une période de 11 ans, ainsi que pour l'amélioration des équipements de BMT²⁰.

Selon l'article 07 et 08 du contrat de partenariat et afin de préparer les infrastructures recevant les équipements et les conteneurs (terre-plein) et d'acquérir les équipements nécessaires à la gestion, la manutention du terminal et les outils pédagogiques pour le centre formation, le capital social fixé en

L'impact de la concession sur la gestion portuaire en Algérie

numéraire de BMT s'élève à 180. 000. 000 Dinars. Divisées en 18.000 actions d'une valeur nominale de 10.000, ces actions sont réparties comme suit²¹ :

- L'EPB 51% : a apporté une somme 91. 800. 000 Dinars correspondant à 9180 actions.
- Portek 49% : a apporté une somme de 88. 200. 000 Dinars correspondant 8820 actions.

Dans le cadre du Programme Complémentaire de Soutien à la Croissance (PCSC) pour 2005-2009, les investissements dans les infrastructures des ports de commerce inscrits par le Ministère des Travaux Publics se limitent à des travaux de conformément, rempiètement, et aménagements d'infrastructures portuaires existantes. Sur la base d'une estimation de 1/3 des investissements destinés aux ports de commerce, les 2/3 restants étant alloués aux ports de pêche et protections de rivages, ces investissements s'élèvent à 10 milliards de DA sur la durée du programme. D'autre part, les investissements inscrits au budget du Ministère des Transports dans le cadre du PCSC incluent une enveloppe dépassant les 30 milliards de DA pour le secteur maritime et portuaire, dont une grande partie est destinée à l'appui à la valorisation du port de DjenDjen de façon à y établir un terminal à conteneurs de transbordement de rang international²².

5. Étude des performances

Dans cette partie nous allons voir une étude de performances qui sera consacrée à BMT, vu que le terminal à conteneur de DjenDjen n'est pas encore opérationnel, par la suite nous verrons l'impacte du partenariat de l'EPB avec Portek et pour finir les perspectives de développement du port DjenDjen et celui de Bejaïa.

Mesurer les degrés de réussite du partenariat est un aspect qui doit être intégré dès le début et au cours du processus de la concession. L'évaluation doit être perçue comme un moyen de vérifier la réalisation de ce qu'on souhaite réaliser. Lorsque la notion de la réussite est bien comprise, ça constitue un bon fondement à l'évaluation et permet aux partenariats de rester sur la bonne voie. Des modalités d'évaluation à travers des indicateurs de réalisation doivent être identifiées pour permettre un meilleur aperçu sur la réalité des opérations effectuées. Les avantages économiques et sociaux de ce partenariat sont importants. Ce partenariat a permis d'équiper le terminal d'un scanner et une informatisation totale des systèmes de contrôle de marchandises, en plus de portique. Ceci a permis d'améliorer la cadence et par conséquent cela a permis l'amélioration des performances de l'entreprise toute entière. Les résultats constatés ont dépassé toutes les espérances en termes d'objectifs assignés lors du partenariat.

Par exemple au port de Bejaia, Le volume du trafic traité de conteneurs est passé de 75 000 EVP en 2006 à 267 375 EVP en 2016²³, soit une croissance moyenne de 20% et de 6,1% par rapport à 2015. De même pour les marchandises générales exportées, une hausse de 16,34% est enregistrée, ce qui confirme les efforts du tissu industriel de la région pour s'ouvrir à l'international. Concernant la moyenne d'attente des navires en rade, elle est passée de 5,42 en 2015 à 4,33 jours en 2016, soit une baisse de 1,09. Par contre le séjour des navires à quai s'est stabilisé durant l'exercice de 2016 autour de 3 jours.

En matière de performance, une nette amélioration a été noté dans le traitement des marchandises, et en particuliers les conteneurs, que se soit à l'embarquement ou au débarquement. Une amélioration progressive des cadences de traitement des conteneurs est a signalé aussi, elle est passé de 15 mvt/h en 2006 pour atteindre les 32 mvt/h en 2012 et 25 mvt/h en 2016, Cette baisse s'explique par la congestion des navires en rades, Sur le plan social, les acquis sont multiples. Nous citerons la création d'une école de formation portuaire ouverte au personnel de l'ensemble des entreprises portuaires du pays, recrutement de 150 employés. En 2012, 502 personnes ont été recrutées pour travailler au sein de BMT et ils étaient 645 a être recruté en 2013.

La collaboration entre le concessionnaire et l'entreprise portuaire a contribué à grande majorité à l'amélioration des opérations effectuées au sein du terminal à conteneurs, en effet, le port algérien a su retirer profit de savoir-faire et de l'expérience de l'opérateur de terminaux à conteneurs étrangers, principalement sur le plan logistique, sans oublier la création de la valeurs ajoutée, l'augmentation des capacités du port, la promotion des activités dans la région, la favorisation de l'implantation des

L'impact de la concession sur la gestion portuaire en Algérie

acteurs industriels et logistiques, la contribution considérable à la fiscalité locale et national et l'exploitation bénéficiaire à trésorerie excédante. Sur le plan social, les avantages sont, la création d'emplois directs et indirects, ainsi que la formation et la valorisation du personnel local et national.

En matière de perspectives de développement, au niveau du port de DjenDjen par exemple, le projet sidérurgique de Ballara redynamiser, grâce à un partenariat Algero-qatari, à travers l'entreprise Algerian qatari Steel (AQS) Spa, une société mixte. Cet investissement est estimé à 400 millions de dollars. Un autre investissement important est à signaler, il consiste à la réalisation d'un terminal céréalier par les Grands Moulins du Sud (GMS), en joint-venture avec le groupe Émirati El Ghorair, pour une concession de 10 Hectares. Le trafic envisagé est de 1 million de tonnes/an au démarrage et 2 millions après la deuxième phase.

6. Conclusion

Pour conclure on peut dire que la concession est un mode de délégation de service par lequel l'autorité concédante délègue à un tiers l'exécution d'une mission lui incombant, et ce dernier doit contribuer à la prestation de services d'intérêt général.

En Algérie, un contrat de concession a été attribué à DPW au port de DjenDjen pour une durée de 30 ans. L'objectif était d'atteindre un meilleur résultat en matière de la gestion du trafic de conteneurs et faire de DjenDjen un hub international. Le volume prévisionnel devant être opéré est de 02 millions d'EVP/an, dont 49% en transbordement. Ainsi pour ce port des perspectives de développement ont été projetées pour la réalisation d'un terminal céréalier et un autre projet sidérurgique de Ballara en joint-venture entre Algerien qatari Steel (AQS) Spa, en charge de la réalisation et de l'exploitation du futur complexe sidérurgique de Bellara-Wilaya de Jijel pour recevoir des navires de 120 000TJB, cela contribuera à augmenter la productivité estimée à 6 millions de tonnes par an, par conséquent au niveau social plusieurs emplois vont être créés grâce à ce projet, pareillement un projet du port sec de l'EPDjenDjen qui sera mis en service lors de la réalisation du terminal à conteneur en 2019.

Une autre concession en 2005 fut cédée au port de Bejaïa pour une période de 20 ans. La co-entreprise (joint-venture) est détenue à hauteur de 51% par l'entreprise portuaire de Bejaïa et à 49% par Portek. Le partenariat entre l'EPB et Portek, malgré certaines difficultés devient un exemple d'expérience réussie en Algérie, et un levier de changement organisationnel puissant et efficace, permettant un développement sur le plan technique et managérial, sur la performance de l'entreprise et les compétences et attitudes de son personnel. Le port de Bejaïa est devenu le premier concurrent du port d'Alger à travers l'évolution du trafic du conteneur pendant la dernière décennie grâce au BMT. Les projets d'investissements au port de Bejaïa se traduisent par la réalisation des infrastructures et superstructures, dédiés aux car-ferries pour les passagers, outillages et équipements de manutention afin d'améliorer le transit des passagers et des marchandises. Un autre projet en matière de logistique réside dans la mise en service du port sec d'El-Kseur pour décongestionner le port de Bejaïa. Ce dernier a pour objectif à travers ces investissements, d'augmenter le trafic portuaire pour les années à venir.

La différence entre les deux concessionnaires est que l'objectif de Portek réside dans l'amélioration la cadence de manutention à travers une optimisation de la gestion du terminal BMT et qui a aussi une vocation de desserte nationale et non d'un hub, comme c'est le cas de DPWorld au port de DjenDjen, et dont la desserte est continentale. Pour conclure, les investisseurs dans les ports algériens sont des opérateurs portuaires, comme DPWorld et Portek et non des opérateurs maritimes tels que CMA/CGM, les transporteurs maritimes choisissent généralement un port doté d'opérateurs maritimes pour éviter les coûts supplémentaires de manutention, vu que c'est le même opérateur qui transporte et manutentionne la marchandise au niveau du port de transbordement comme le cas de TANGER MED, qui est un port d'éclatement.

Selon la première hypothèse, avant 2005 et 2006, le secteur privé était exclu du monde portuaire, c'était le rôle de l'Etat, par la participation dans la plupart des décisions, seulement, les résultats sont là avec des chiffres (dans la deuxième partie), qui montrent clairement l'incapacité de ce dernier à tout gérer, comme la durée d'attente des navires en rade ou au port, la gestion des flux de marchandises et l'investissement dans les infrastructures ou les superstructures.

Par contre, la seconde hypothèse, l'Etat a bien saisi l'importance de faire participer le secteur privé dans la gestion et le développement de ses ports par le biais des contrats de concessions à moyen et long terme. La performance est là, pour les deux ports, Par exemple au port de Bejaïa, Le volume du

L'impact de la concession sur la gestion portuaire en Algérie

trafic traité de conteneurs est passé de 75 000 EVP en 2006 à 267 375 EVP en 2016, soit une croissance moyenne de 20% et de 6,1% par rapport à 2015. Un deuxième exemple, pour le port de Djendjen En matière de perspectives de développement, un projet sidérurgique de Ballara redynamiser, grâce à un partenariat Algero-qatari, à travers l'entreprise Algerian qatari Steel (AQS) Spa, une société mixte par un investissement estimé à 400 millions de dollars. Cela signifie que la concession que l'avènement du contrat de concession a modifié radicalement les résultats vers le mieux.

Les résultats obtenues après la comparaison entre la période avant l'adoption par l'Algérie du principe de la concession et la celle après, montre que ce mode de partenariats a donné des résultats assez satisfaisant, aussi bien sur le plan de la performance dans la cadences des opérations portuaires que dans la réduction des délais de séjour des navires à quai et leurs périodes d'attente. Ces résultats montrent clairement que l'Etat Algérien ne peut pas gérer et contrôler l'ensemble des activités portuaires, car, ce serait très difficile pour ne pas dire impossible, dans un monde où la concurrence est rude. Aujourd'hui, on peut déduire que le choix qui a été pris par les autorités algériennes en 2004 était un choix judicieux baser sur une approche plus pragmatique et plus réaliste, cette expérience qu'a connu l'Algérie a bien montre que le rôle de l'Etat est de veiller sur l'application de la réglementation pas de gérer l'ensemble des activités portuaires d'où l'importance de la concession et ses différents avantages.

Finalement, les investisseurs dans les ports algériens sont des opérateurs portuaires, comme DPWorld et Portek et non des opérateurs maritimes tels que CMA/CGM, les transporteurs maritimes choisissent généralement un port doté d'opérateurs maritimes pour éviter les couts supplémentaires de manutention vu que c'est le même opérateur qui transporte et manutentionne la marchandise au niveau du port de transbordement comme le cas de TANGER MED qui est un port d'éclatement..

Bibliographie :

- ¹ BELDJILALI, A., AL BACHIR, M. (2006). Concessions portuaires en Algérie, mémoire d'Officier de Port. P.3.
- ² DPNM (Direction des ports et de la navigation maritime). Les entreprises de manutention portuaire. Synthèse. Transports Études Recherches. Port autonome du Havre. Port autonome
- ³ GROSDIDIER DE MATONS, J. Concessions...op cit. P. 23.
- ⁴ GROSDIDIER DE MATONS, J. (2012). « Concessions portuaires» Washington: Édition EMS MANAGEMENT ET SOCIÉTÉ. P. 44
- ⁵ GROSDIDIER DE MATONS, J. Concessions...op cit. P. 23.
- ⁶ Ministère des travaux publics rapport 2005
- ⁷ Document de la Banque mondiale, une revue des dépenses publiques. La recherche d'un investissement public de qualité (en deux volumes) Volume II : Annexes et Suppléments statistiques.
- ⁸ Ministère des travaux publics rapport 2010
- ⁹ ATLAS DES VILLES PORTUAIRES DU SUD ET DE L'EST DE LA MÉDITERRANÉE. Rapport de mission juin. 2013. P.10/11
- ¹⁰ Rapport du Ministère des Transports (2005).
- ¹¹ Développement socioéconomique. Région Moyen-Orient et Afrique du Nord. Document Banque Mondiale 2007
- ¹² Document de la Banque mondiale. 2007. Une revue des dépenses publiques. A la recherche d'un investissement public de qualité. Volume II : Annexes et Suppléments statistiques. Le 15 septembre. Groupe pour le Développement socioéconomique. Région Moyen-Orient et Afrique du Nord. P. 44. 34
- ¹³ Document de la Banque mondiale, une revue des dépenses...Op cit. P. 47
- ¹⁴ REBIAI, Z., REBANI, S., RAMTANI, L. « financement d'un partenariat Cas pratique : Bejaïa Méditerranéan Terminal ». Rapport de stage. Année2010/2011. Faculté des Sciences Economiques, des Sciences de Gestion et des Sciences Commerciales. P. 46
- ¹⁵ <http://web.dpworld.com/about-dp-world/>
- ¹⁶ BOUMESSILA, A. Ports algériens, une problématique. P.27. <http://care-dz.org/wpcontent/uploads/2010/04/le-systeme-portuaire-algerien-Une-problematique.pdf>. 18/11/201
- ¹⁷ <https://www.portek.com/about-us/about-portek/>
- ¹⁸ SETTI, M., MOHAMED-CHERIF, F-Z., DUCRUET, C. Les ports algériens dans la mondialisation. 2011. Publié dans Méditerranée. N° 116. P.40.
- ¹⁹ AKROUNE, H. « Le partenariat... Op cit. P. 179
- ²⁰ MEZMATTE Abdelghani. Directeur des Ressources Humaines. BMT.27/12/2014
- ²¹ BENSaidoune, H. Attendu sur le conteneur...Op cit. P. 104
- ²² Document de la Banque mondiale, une revue des dépenses...Op cit.P.47/48.
- ²³ Port de Bejaia. Annuaire statistique. 2016.