

# Le Port

## Maillon Essentiel de la Chaîne Logistique

Petits Déjeuners du  
CARE  
ESAA - Pins maritimes  
13 avril 2010



Abdelkader Boumessila  
Expert – management portuaire

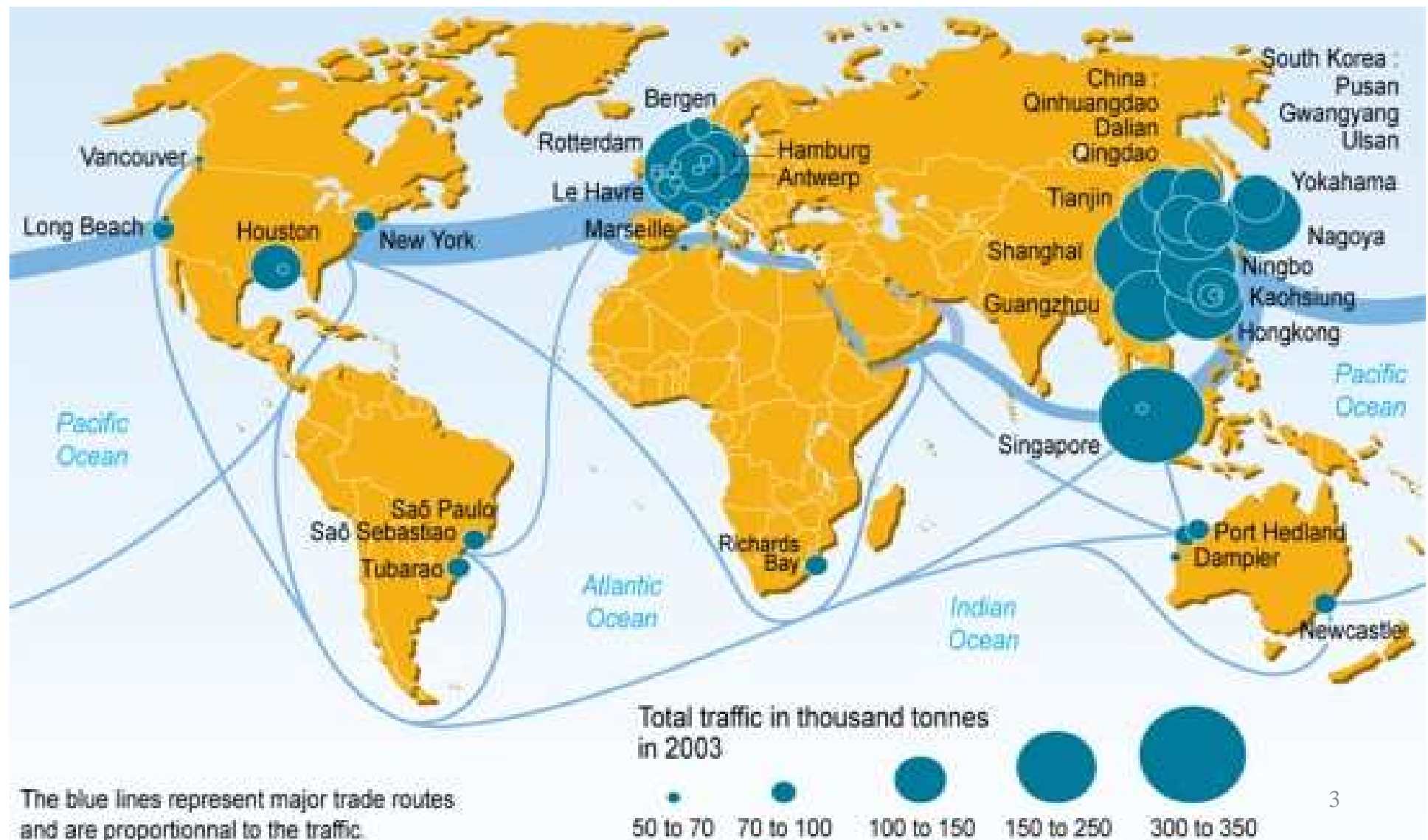


- **Le trafic maritime**
- **Son impact sur les systèmes portuaires**
- **Les perspectives pour le port algérien**

REUTERS/© China Daily China Daily Information Corp - CDIC / Reuters

Pile de conteneurs en Chine.

# Logistique Maritime Transocéanique



# Le Transport Maritime Mondial

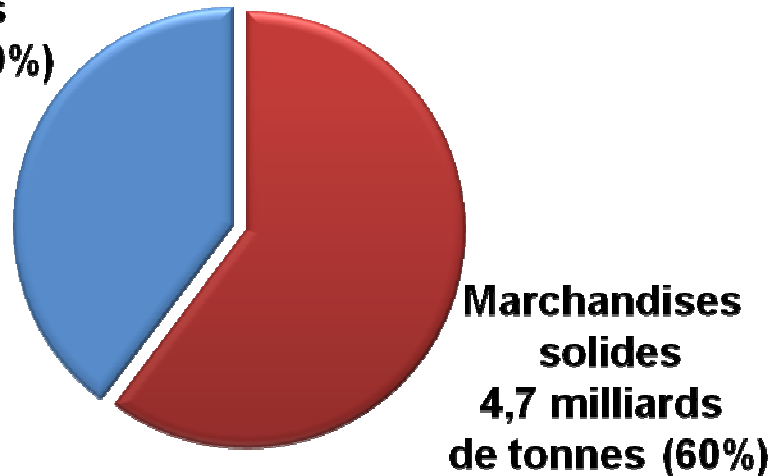
## Trafic 2008:

- 8,3 milliards de tonnes chargées
- Volume des exportations en croissance de +6%

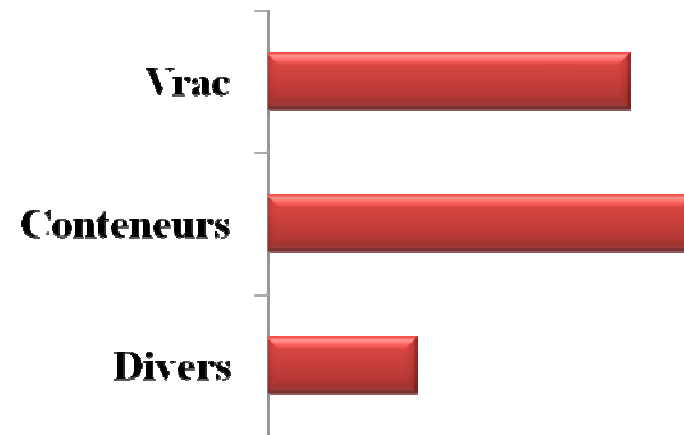
# Le Transport Maritime Mondial

- **2,9 milliards de tonnes de produits pétroliers**
- **4,4 milliards de tonnes de marchandises solides**
  - 1,7 milliards de tonnes de vrac
  - + de 2,3 milliards de tonnes conteneurisées, 10% de croissance/an
  - 700 millions de tonnes de marchandises diverses

**Hydrocarbures**  
2,9 milliards  
de tonnes (40%)



## Marchandises solides



# Le Trafic en Méditerranée

## Les principaux "hubs" de porte-conteneurs en Méditerranée

LEMONDE.FR | 02.01.09 | 14h14

- 3000 navires/jour
- 1/3 porte-conteneurs
- 2 milliards de tonnes



# Les Mutations du Système Logistique

- **Vers les chaînes intercontinentales**
- **Le port : maillon essentiel**
- **Adaptation aux nouvelles exigences**

# Adaptation des Ports

- **Au niveau des infrastructures**
- **Sur les plan organisationnel et managérial**
- **Pour la gestion de flux, la performance et la rentabilité**
- **Pour réaliser des économies d'échelles**

# Les Grandes Tendances

- **Généralisation de la compétition**
- **Disparition du système d'hinterland réservé**
- **Accent sur la performance et l'efficacité**

# Le Principe du Système Portuaire

- **Le navire n'attend pas le quai**
- **Le quai attend le navire**

# Classement CNUCED des Ports

	<b>1<sup>e</sup> Génération</b> Interface entre 2 modes de transports	<b>2<sup>e</sup> Génération</b> Centre de transport, d'activités industrielles et de commerce	<b>3<sup>e</sup> Génération</b> Centre de transport intégré et plateforme logistique pour le commerce international	<b>4<sup>e</sup> Génération</b> Ports réseaux
<b>Stratégie et développement</b>	Non élaborée	Expansion en volume. Service aux navires.	Orientation commerciale et rationalisation de l'espace portuaire	Internationalisation et diversification
<b>Services offerts</b>	Manutention, stockage traditionnels, non organisés. Domination de l'offre. Peu d'écoute des besoins.	Industries de conditionnement et de transformation.	Centre de distribution. Activités logistiques.	Prestations logistiques élaborées pour les chargeurs.
<b>Zones d'influence</b>	Portuaire (activités sur les quais, juxtaposition des métiers).	Communauté portuaire, rapprochement du port et des usagers. Relations occasionnelles entre ville et port.	Communauté portuaire unie et active. Coordination des activités. Relations étroites entre ville et port.	Coopération internationale entre communautés portuaires. Accords entre places portuaires. Prise de participation.
<b>Système d'information</b>	Peu développé.	Echanges d'informations.	EDI.	Réseaux EDI intégrés entre les places <sup>11</sup> portuaires.

# Les Ports de 1<sup>ere</sup> Génération

Interface entre 2 modes de transport

- **Peu d'écoute des besoins**
- **Activité sur les quais, juxtaposition des métiers**



# Les Ports de 2<sup>eme</sup> Génération

- **Communauté portuaire, rapprochement entre port et usagers**
- **Echanges d'informations**



# Les Ports de 3<sup>eme</sup> Génération



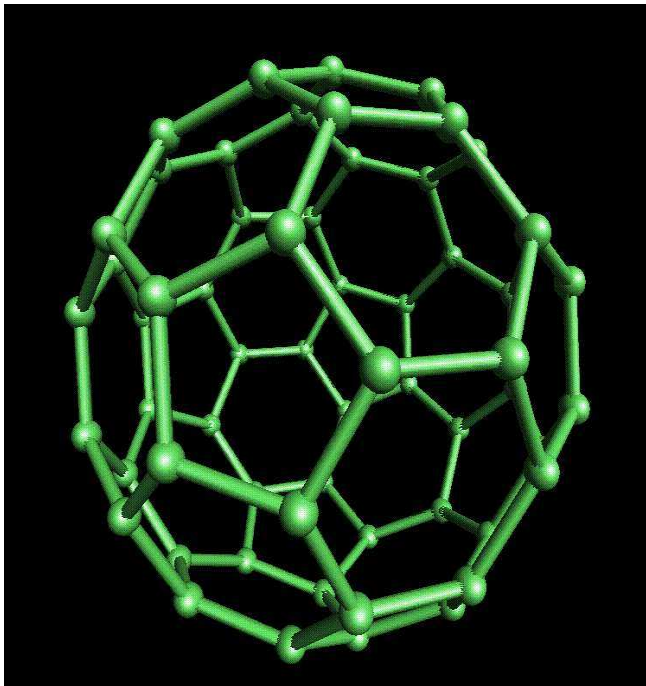
- Relations étroite ville - port

- E.D.I.



# Les Ports de 4<sup>eme</sup> Génération


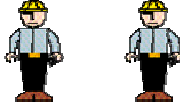
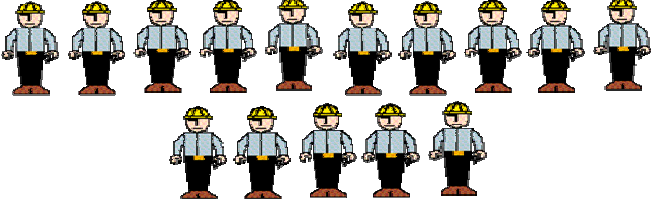
- **Coopération internationale entre communautés portuaires**



- **Réseaux E.D.I. intégrés entre les places portuaires**

# Exemple d'Impact de la Croissance du Trafic

## Création d'emplois

<b>1000 EVP =</b>	<b>700 conteneurs</b>	
	<b>1 emploi dans la manutention</b>	
	<b>2 emplois dans les activités connexes</b>	
	<b>15 emplois dans les logistiques d'accompagnement</b>	

# Le Système Portuaire Algérien

- Une problématique particulière
- Un avenir incertain?
- **Est-il intégré aux multiples chaînes logistiques?**

# Nos Ports, leur Bilan

- 1971 ONP, SONAMA, CNAN
- 1982 Entreprises Portuaires, GSE
- 1989 EPE, code de commerce
- Loi de 1998, décrets de 1999, 2006 et 2008  
L'organisation n'a pas changé

**« Affronter les défis de demain avec les organisations d'hier aboutit au drame d'aujourd'hui. »**

# Le Trafic de nos Ports en 2009

- **35 millions de tonnes, hors hydrocarbures**
- **82,7 millions de tonnes d'hydrocarbures**
- **10 502 navires**

# La Particularité de nos Ports

- **Conçus et réalisés pour une sphère économique qui a disparu**
- **Des caractéristiques obsolètes**
- **Des tirants d'eau faibles**
- **Des espaces exigus**
- **Urbanistiquement enclavés**

# Le Dispositif Portuaire National

- **Ne possède pas de caractéristiques compatibles avec les normes de la logistique moderne**
- **Nécessité de combler le déficit en capacités pour exploiter les opportunités de fixer les chaînes logistiques multiples**

# L'Exemple de la Malaisie

## Le port de Tanjung Pelepas:

- Inexistant avant 1997
- Erigé en 1997, à l'écart des routes maritimes
- À 40 km de Port Klang, 14<sup>eme</sup> port mondial
- 19<sup>eme</sup> port mondial depuis 2003
- 4,60 millions d'EVP en 2007, 3,8 millions de boites
- Sérieux concurrent de Singapour

# L'Exemple du Maroc

**Tanger Med, opérationnel depuis 2007**

## **Ses objectifs**

- **Devenir l'une des principales plateformes en Méditerranée et en Afrique**
- **Atteindre 3,5 millions d'EVP dès 2012, soit 3 millions de boîtes**
- **Bientôt Nador West Méditerranée**

# Quelles Perspectives pour l'Algérie?

Algérie	Lattaquié, Syrie	Le Pirée, Grèce	Vlora, Albanie
<b>3 concessions: BMT (1), El Djazair World Ports (2)</b>	<b>Une concession récente (Jan 2009)</b>	<b>Une concession récente (Jan 2009)</b>	<b>En construction</b>
<b>Superficie des 3 concessions réunies &lt; 50 ha Tirants d'eau de 12 m maximum</b>	<b>Superficie de 69 ha, 713 ml de quai, 13,5 de TE</b>	<b>3 terminaux, 2800 ml de quais, 300 ha, 16 m de TE</b>	<b>Port en eaux profondes,</b>
<b>Pas de perspectives de croissance</b>	<b>Cible: 1 million de conteneurs</b>	<b>Cible: 3,7 millions d'EVP</b>	<b>Cible: 3,5 millions d'EVP</b>

# Quelles Perspectives pour l'Algérie?

## Les concessions pourront-elles se placer en Méditerranée?

- Logique priorisation par les armements des autres ports

## Leur intérêt est limité:

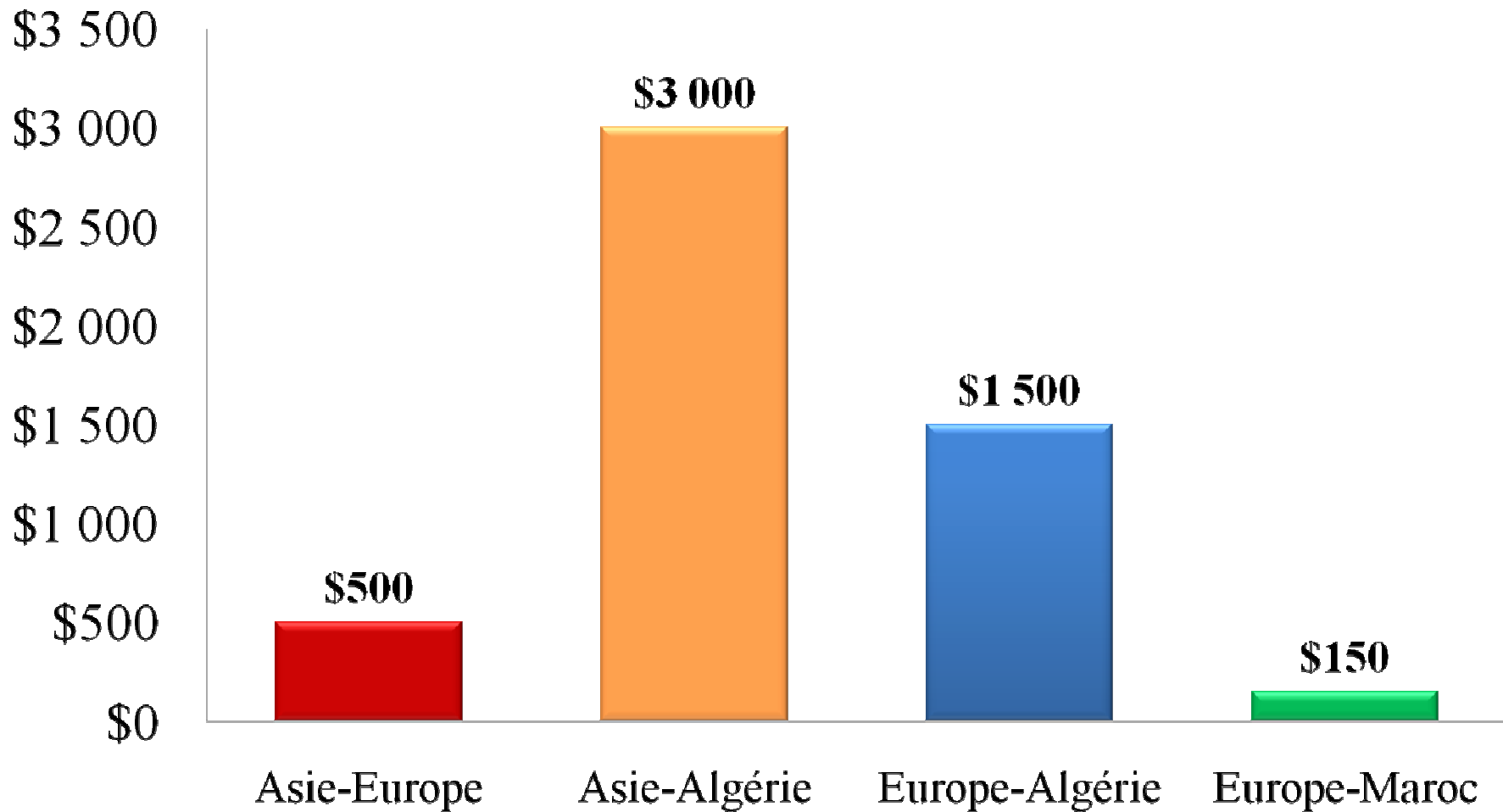
- Mise en conformité avec les standards
- Amélioration des passages de flux:
  - Légère amélioration de performance et sécurité
  - Légère réduction des coûts de fret et de passage

# Peu de Perspectives pour l'Algérie

## Les limites des trois concessions:

- **En Méditerranée: de Valence à Damiette**
- **Orientées vers le seul trafic algérien**
- **Confinées au seul segment du conteneur**
  - **Les autres modes de conditionnement?**
  - **Quid des céréales et autres?**
- **Absence de dispositif d'exportation hors hydrocarbures**
- **Constitution de nouveaux facteurs de déphasage**
  - **Par rapport à l'évolution du système des transports**
  - **Par rapport au contexte environnemental: Méditerranée, armements, aspirations nationales**

# Des Coûts de Fret Pénalisants



# Des Coûts de Fret Pénalisants

Trajet	Coût de transport maritime	Dispositif de chargement/déchargement et Taille des navires
Asie – Europe	500 USD le conteneur	30-35 conteneurs/heure Navires de capacité jusqu'à 10 000 conteneurs
Asie – Algérie	3000 USD le conteneur	9 conteneurs/heure + Frais d'éclatement dans un port étranger Navires de capacité typique de 300 conteneurs
Europe – Algérie	1500 USD le conteneur	9 conteneurs/heure Navires de capacité typique de 300 conteneurs
Argentine/Brésil – Algérie	30 USD la tonne de vrac	2000 tonnes/heure
	70 USD la tonne de vrac	1500 tonnes/jour <sup>28</sup>

# La Réalité de Nos Ports

**Leur obsolescence engendre :**

- Une exploitation inefficace
- Des surcoûts aux importations
- Des exportations non compétitives
- D'autres coûts

**De plus, ils ne peuvent être:**

- Ni agrandis
- Ni mis à niveau

# La Seule Issue

- 2 ou 3 nouveaux ports de taille mondiale
- Une perspective réaliste

# La Seule Issue

- **Des ports, centre de valeur ajoutée au service du Commerce Extérieur**
- **Des ports efficaces avec**
  - ✓ **des infrastructures**
  - ✓ **des superstructures**
  - ✓ **des équipements**

**de qualité**

# La Seule Issue

## Des ports

- **Aux systèmes de communication et d'EDI performants**
- **Aux équipes managériales impliquées**
- **Fonctionnant efficacement**
- **Intégrés dans des chaînes logistiques globales**

# Avantages supplémentaires

- ❑ Des ports modernes fonctionnant comme de vraies plateformes portuaires offrent des avantages exceptionnels pour le développement industriel de l'Algérie
- ❑ Offrir des surfaces particulièrement bien aménagées pour accueillir des industries où la chaîne de valeur doit être optimisée
- ❑ Permettre d'ériger ces zones portuaires en vrais pôles technologiques dans lesquels on pourra mettre en œuvre des stratégies industrielles compétitives comme les “*clusters*” ou “grappes industrielles”

# Le conteneur dans un port algérien



# Le conteneur dans un port algérien



# Le conteneur dans un port algérien



# Un poste spécialisé conteneurs



# Un terminal à conteneur



# Aspects d'une exploitation inefficace



# Déperdition de 5% des céréales importées

