

Noureddine ZEBAR
Directeur de la Marine Marchande
Ministère des Transports
ALGÉRIE

Mesdames, Messieurs,

Je voudrais tout d'abord remercier au nom de la délégation algérienne le CETMO pour l'organisation de cette importante rencontre dont l'objet qui s'inscrit dans le cadre de la facilitation du transport international de marchandise vise d'une part l'identification des aspects et procédures qui constituent un obstacle au transport maritime entre les deux rives et à la fluidité de la chaîne des transports et d'autre part la définition des axes de coopération devant permettre de réduire voire éliminer les obstacles tels qu'identifiés.

Le séminaire répond par ailleurs aux préoccupations de mon pays qui est à la veille de la finalisation de l'accord d'association avec l'Union européenne et à terme son adhésion à l'OMC.

Cela est d'autant vrai que l'Algérie est fortement dépendante de la voie maritime pour l'acheminement de son commerce extérieur.

En effet, la quasi totalité des échanges extérieurs de l'Algérie, estimé à 100 millions de tonnes pour l'année 2000 dont 16 millions de tonnes de marchandises générales, est assurée par mer.

C'est dire le rôle et l'importance du transport maritime dans le développement économique de l'Algérie et son incidence financière (10% en moyenne de la valeur des importations) sur la balance devise.

Le volume global des échanges pour 1999 avec notamment l'Espagne, la France et l'Italie, a atteint près de 36 millions de tonnes dont plus 90% sont constitués de produits hydrocarbures et gaziers. Ce volume correspond à 84% des échanges avec l'ensemble des pays de la Méditerranée (42,9 millions de tonnes).

La part du flux en provenance des pays de la Méditerranée est estimé à 4.013.194 tonnes pour 1999, dont 2.905.892 tonnes proviennent du Sud-France, d'Italie et d'Espagne, représentant 72% du trafic pour cette zone.

Ces réalisations montrent s'il en est besoin l'importance des échanges commerciaux de l'Algérie avec les pays du Sud de l'Europe avec lesquels elle à toujours entretenue des relations privilégiées.

La finalisation prochaine de l'accord d'association avec l'Union européenne va certainement accroître ces relations en raison des possibilités offertes.

Il n'est pas inutile de signaler que l'Algérie, pays maritime par excellence, s'est doté dès les années 70 d'une flotte marchande (diversifiée) ayant pour mission de répondre à des objectifs macro-économiques dont :

- La sécurité des approvisionnements, notamment en produits stratégiques.
- L'action à la baisse du taux de fret.
- L'économie de devise.

Aujourd'hui le pavillon algérien - qui compte 70 navires de commerce (de tous type) - participe pour 15 % environ au transport par capacités propres.

L'ouverture récente du transport maritime au capital public et privé national et étranger devrait accroître cette participation et améliorer son rendement.

L'intervention de la flotte marchande, principalement de la compagnie nationale de la navigation maritime SNTM/CNAN dans le transport de marchandises et de l'entreprise nationale de transport maritime de voyageurs (ENTMV), couvre pour une grande partie les opérations à partir des ports européens de la rive sud de la Méditerranée (Espagne, France, Italie).

Aussi pour 1999 le niveau de réalisation en terme de tonnage transporté en ligne régulière par la SNTM/CNAN, soit 481.840 tonnes, se répartit comme suit:

- Sud France : 307.932 tonnes
- Espagne : 128.480 tonnes
- Italie : 43.428 tonnes

Le trafic passagers et auto-passagers constituent par ailleurs le «lien» avec l'Espagne et la France, eu égard à la forte population émigrée et aux relations commerciales privilégiées.

La tendance à la hausse de ce trafic durant ces dernières années est confirmée durant l'exercice 1999. Ce trafic est passé de 455.700 passagers en 1998 à 527.751 passagers en 1999, soit une augmentation de près de 16%.

Il est à remarquer que le trafic passagers assuré par l'ENTMV, et par la SNCM (France) a un degré moindre, est réalisé pour plus de 50% durant la période estivale, et concentré essentiellement sur les ports d'Oran (ouest du pays) avec 52% et Alger pour 31% du trafic pour cette période.

L'importance du trafic marchandises et de passagers entre l'Algérie et les trois pays du sud de l'Europe (Espagne, France, Italie) et de son caractère évolutif implique au titre des mesures des facilitations préconisées par la Convention de l'Organisation maritime internationale (OMI), de 1965, sur la facilitation maritime internationale (Convention FAL), des infrastructures adaptées, des procédures simplifiées et des prestations de qualité.

Ces paramètres sont essentiels pour une prise en charge efficiente des marchandises, des biens et des personnes, ainsi qu'une réduction substantielle des coûts et des délais.

A ce sujet, il est fait état par les entreprises algériennes de transport maritime d'un certain nombre de contraintes que je vous livre ici, en souhaitant leur examen en vue de solutions appropriées.

C'est ainsi qu'en matière de transport de marchandise il est relevé:

1) **En matière d'infrastructure de transit:**

Les infrastructures des ports de la Méditerranée sont de plus en plus conçues pour recevoir un type de trafic plus moderne (conteneurs, roulants, ...) pour s'adapter à l'évolution de l'industrie maritime, notamment la mise en exploitation de navires caractérisés par le gigantisme, et un transport unitarisé.

Cette modernisation des ports et de leurs installations, ne sert en fait que les mega-carriers qui utilisent ces ports comme terminaux de transbordement et d'éclatement entre les services de l'Est et de l'Ouest (Asie et continent américain).

2) **En ce qui concerne les aspects commerciaux:**

- Le coût de la manutention demeure très élevé, voire prohibitif. Pour ne citer que Marseille, il représente le tiers du prix du transport: un conteneur de 20' revient à 1.120 FF.
- Baisse de la qualité de la prestation offerte, notamment à Marseille, avec comme conséquences: documentation erronée, erreur sur les destinations, avaries à la marchandise.
- Ceci est dû au fait que les principales sociétés de manutention exercent un monopole de fait, ne permettant ainsi aucune forme de concurrence pour améliorer la qualité de service offert dans ce domaine.

Ceci est d'autant plus vrai que nous observons encore aujourd'hui des fusions de sociétés de manutention qui se traduisent par des monopoles.

3) **Pour ce qui trait à la sécurité des marchandises:**

Les contraintes nées des vols et pertes de marchandises sont causes de nombreux contentieux auxquels les compagnies nationales de transport maritime font face. Cette situation n'est pas sans conséquence sur l'image de la compagnie d'une part et de notre pavillon d'autre part.

4) **Pour ce qui trait au transport de passagers et auto-passagers:**

S'agissant du transport de passagers et auto-passagers, il est relevé un certain nombre de contraintes au niveau des ports de Marseille et d'Alicante qui sont accentuées durant la période estivale. Comme déjà indiqué ce trafic généré par la forte population émigrée (France) ou dans le cadre du transit ou des activités commerciales ou touristiques (Espagne) représente durant la saison estivale plus de 50% du trafic de l'année.

Les contraintes relevées au niveau du port de Marseille:

Se résumant à:

- L'insuffisance d'effectif de police et des douanes, qui se traduit par des retards à l'appareillage occasionnant des désagréments aux passagers composés pour une large part de familles.
- La sécurité des biens et des personnes au niveau du port et de la gare maritime (agression, vol, vol à la tire) surtout durant la période estivale, eu égard au flux important.

Les contraintes au niveau du port d'Alicante:

Se résumant à ce qui suit:

- Les installations actuelles ne peuvent assurer le traitement simultané de 2 navires. L'expansion du trafic passagers et auto-passagers à destination de l'Algérie (port d'Oran en particulier) nécessiterait un traitement de 2 navires, ce à quoi la gare maritime en cours de réalisation devrait répondre.
- Les coûts des prestations portuaires comparés à ceux pratiqués par le port de Marseille restent élevés malgré leur gel par les autorités du port.

Ces contraintes gagneraient à être levées pour répondre aux objectifs de la Convention FAL 1965, et rendre aux ports leurs missions principales celles du lieu de transit des marchandises et de personnes.

Cette préoccupation est d'autant réelle que nous sommes à la veille de changements importants que connaîtra le commerce international dans toutes les prochaines années et qui impliquent des ports et de l'ensemble des intervenants de la place portuaire une meilleure organisation et une meilleure gestion de l'information.

Ces éléments pourraient servir d'axes pour une action de coopération fructueuse entre les différents acteurs des transports pour l'élimination des entraves soit la fluidité du trafic, action qui pourrait être discuté dans le cadre du projet euro-méditerranéen dont on vient de faire état.

Je ne saurais terminer sans vous informer que l'Algérie, qui est partie à la Convention FAL 1965, s'est dotée, en application de cet important instrument, d'organes de facilitation maritime au niveau national et local, qui constituent le cadre privilégié de concertation pour sa mise en œuvre et la réalisation de ses objectifs.

M. Mohamed Nemouchi, Sous-Directeur à la Direction des Ports du Ministère des Transports, développera à l'occasion de son intervention cet aspect important de participation de notre pays pour un meilleur traitement des personnes, du navire et des marchandises.

Je vous remercie.