



Le secteur logistique sur la rive sud de la Méditerranée Occidentale

Diagnostic et propositions
pour améliorer l'offre de services logistiques
Cas des pays du Maghreb :
Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie et Tunisie

Octobre 2010

Étude monographique

Algérie

Étude financée par
l'Union européenne à travers l'Office de coopération EuropeAid (pour l'Algérie, le Maroc et la Tunisie)
et le CETMO (pour la Libye et la Mauritanie)



Le secteur logistique sur la rive sud de la Méditerranée Occidentale

Diagnostic et propositions
pour améliorer l'offre de services logistiques

*Cas des pays du Maghreb :
Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie et Tunisie*

Étude monographique

Algérie

Octobre 2010

Étude financée par
la Commission européenne
à travers l'Office de coopération EuropeAid (pour l'Algérie, le Maroc et la Tunisie)



et par le CETMO (pour la Libye et la Mauritanie)



et réalisée par le CETMO
dans le cadre du Forum Euromed Transports et des travaux du GTMO 5+5

CETMO

Avinguda Josep Tarradellas, 10, 7a 4t

08029 Barcelona

☎ (34) 93 430 52 35

☎ (34) 93 419 92 37

cetmo@cetmo.org • www.cetmo.org

Algérie : étude monographique

Index

| | |
|--|----|
| Description de la méthodologie employée | 1 |
| Le secteur logistique algérien..... | 7 |
| 1. Contexte du secteur logistique..... | 7 |
| 1.1. Contexte social et économique..... | 7 |
| 1.1.1 Caractéristiques du secteur de la production | |
| 1.1.2 Caractéristiques du commerce | |
| 1.1.3 Caractéristiques du secteur de la distribution commerciale | |
| 1.2. Contexte réglementaire et administratif | 11 |
| 1.2.1 Réglementation | |
| 1.2.2 Organisation administrative | |
| 1.3. Bases du système logistique | 14 |
| 1.3.1 Infrastructures | |
| 1.3.2 Formation | |
| 1.4. Politiques gouvernementales et contexte politique étranger | 16 |
| 1.4.1 Accords commerciaux | |
| 1.4.2 Investissements | |
| 2. Le secteur logistique | 18 |
| 2.1. Chiffres macro-économiques du secteur logistique | 18 |
| 2.1.1 Description du secteur des transports | |
| 2.1.2 Évaluation du secteur logistique | |
| 2.1.3 Coûts logistiques | |
| 2.2. Dimension du secteur logistique | 20 |
| 2.2.1 Le transport routier | |
| 2.2.2 Le transport ferroviaire | |
| 2.2.3 Le transport maritime | |
| 2.2.4 Services logistiques | |
| Tables et figures..... | 25 |
| Tableau 1: principaux partenaires/clients (millions USD) | |
| Tableau 2: commerce extérieur de l'Algérie par régions économiques (millions USD) | |
| Tableau 3: échanges extérieurs de l'Algérie par groupes d'utilisation (millions USD) | |
| Tableau 4: principaux partenaires/fournisseurs (millions USD) | |
| Tableau 5: commerce extérieur de l'Algérie par régions économiques (millions USD) | |
| Tableau 6: échanges extérieurs de l'Algérie par groupes d'utilisation (millions USD) | |
| Tableau 7: commerce extérieur de l'Algérie avec la UE et l'UMA (millions USD) | |
| Tableau 8: répartition des projets d'investissements déclarés par secteur d'activités regroupé | |
| Tableau 9: répartition des projets d'investissements déclarés par secteur juridique | |
| Tableau 10: état récapitulatif des projets d'investissement déclarés | |
| Tableau 11: résultats généraux par catégories de produits | |
| Tableau 12: volumes (t/DZD) selon port en Algérie | |

Figure 1: répartition sectorielle du PIB aux prix courants (2008)

Figure 2: nombre d'entreprises selon secteur d'activité

Figure 3: répartition géographique des PME par wilaya

Figure 4: évolution des volumes d'importation, exportation et balance commerciale de l'Algérie

Figure 5: variation interannuelle des importations, exportations et balance commerciale de l'Algérie

Figure 6: gestion des infrastructures routières

Figure 7: gestion des services au transport routier

Figure 8: gestion du transport ferroviaire

Figure 9: exploitation du transport ferroviaire

Figure 10: gestion des infrastructures et des services au transport maritime

| | |
|---|----|
| Liste des entreprises et organismes contactés | 35 |
| Principales sources bibliographiques | 37 |
| Acronymes des organismes et institutions algériennes citées | 39 |

Description de la méthodologie employée

Jusqu'à présent, les études sur la logistique au Maghreb ont toujours été orientées vers le potentiel de ces pays d'un point de vue stratégique ; elles concernaient des aspects comme les infrastructures, la réglementation et fiscalité, les organes régulateurs, les professions impliquées et leur degré de formation ou encore la compétence logistique, tout ceci dans le but de faciliter le transport et l'activité logistique pour le commerce extérieur.

Cette étude se propose d'examiner les problématiques concrètes qui touchent les opérateurs du secteur logistique et du transport ; ce qui permettrait -si une solution était trouvée à ces problématiques- un saut qualitatif notable pour le fonctionnement de la chaîne logistique et ce, sans répéter les conclusions généralement proposées par les études faites jusqu'ici. Il ne s'agira donc pas d'insister sur les mesures approuvées dans les plans élaborés par les administrations mais plutôt de les enrichir par une série de propositions et recommandations pragmatiques et applicables par les entreprises du secteur.

En définitive, le but recherché sera de faire entendre le point de vue des opérateurs de transport et de logistique de la région grâce à un ensemble d'entrevues directes des différents agents impliqués. Les informations recueillies seront analysées afin d'en dégager des mesures à court et moyen terme qui seront présentées par la suite aux administrations correspondantes.

Enfin, il faut préciser que cette étude, comme toutes celles qui concernent la rive sud de la Méditerranée Occidentale, mettra davantage l'accent sur le niveau régional que national, dans un souci -transversal- de coopération euro-méditerranéenne et de mise à niveau du système de transport des différents pays de la région.

Méthodologie de l'étude

Pour atteindre les objectifs définis, l'étude a été divisée en quatre parties:

1. Situation actuelle du secteur logistique
2. Diagnostic du secteur logistique
3. Analyse stratégique du secteur logistique
4. Conclusions et recommandations

Chacune de ces parties comprend un traitement par pays et un autre pour l'ensemble des pays étudiés.

La méthodologie proposée dans ce rapport a été utilisée comme grille d'analyse que le CETMO a exploitée pour élargir et actualiser la connaissance du secteur logistique. La méthode consiste à détecter et signaler les aspects les plus influents dans la structure du secteur et les plus importants pour sa modernisation.

Cette étude a priorisé l'application la plus homogène possible de la méthode -pour une vision d'ensemble du secteur logistique dans ces pays- à l'analyse approfondie de certains aspects (qui a l'inconvénient de laisser de grands vides). Les informations qualitatives mais aussi les grandes statistiques générales ont joué un rôle fondamental dans ce travail.

L'étude a permis, entre autres, de:

- Couvrir tous les pays (Algérie, Maroc et Tunisie dans une première phase puis Lybie et Mauritanie dans la deuxième phase) ;
- Considérer la rive sud dans son ensemble ;
- Se concentrer sur l'offre: les entreprises (opérateurs publics et privés) ;
- Recueillir les propositions les plus intéressantes des opérateurs nationaux pour développer le secteur.

1. Situation actuelle du secteur logistique

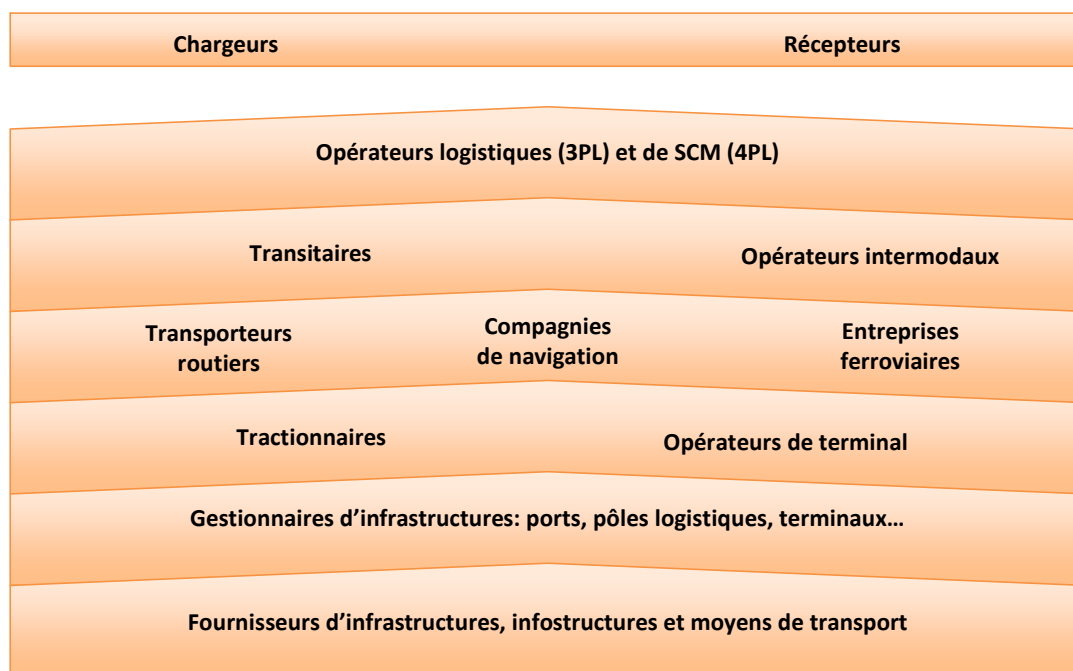
Cette première phase a eu pour objectif de décrire le pôle logistique de chaque pays objet d'étude et mais aussi celui de l'ensemble de la région.

À cet effet, le schéma d'analyse suivant a été utilisé :

- Isoler les traits les plus saillants du contexte déterminant l'activité logistique : le contexte économique (l'activité logistique est une activité dérivée) et réglementaire (ce facteur est important parce que le secteur du transport est soumis à de nombreuses réglementations).
- Décrire le secteur logistique en termes de :
 - Situation des différentes fonctions/professions, selon le schéma suivant :
Carte des professions
Caractérisation générale de la carte des professions dans chaque pays

| | Concepts | Transport maritime/Ports | Transport ferroviaire | Transport routier |
|---|--|--|----------------------------|---|
| S E C T O R I E L | Transport | Compagnie de navigation Consignataire | Compagnie de chemin de fer | Transporteur |
| | Manutention | Société d'acconage Acconier | Opérateur de terminal | Opérateur de plateforme |
| | Organisation de la chaîne de transport | Transitaire (Agent de douanes) / Agence de transport Opérateur intermodal | | |
| | Gestion de la marchandise/logistique | Opérateur logistique | | |
| | Gestion immobilière | Autorité portuaire | Gestionnaire de terminal | Gestionnaire de plateformes de marchandises |
| | Contrôle | Douane et autres services de contrôle aux frontières | | |

- Position des différentes professions sur la chaîne de valeur logistique (voir schéma suivant):
Chaîne de valeur
Caractérisation générale de la valeur ajoutée du secteur logistique

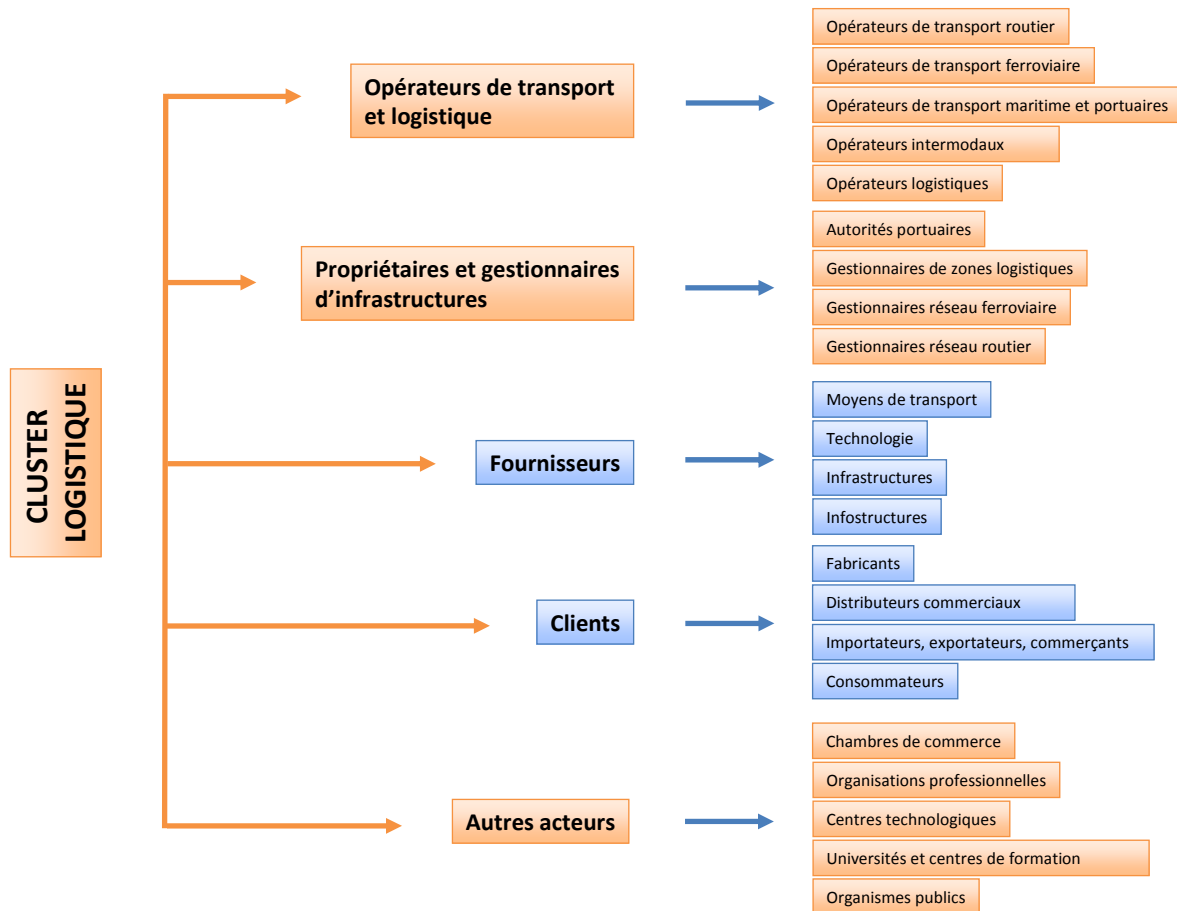


- Analyse de chaque sous-secteur ou mode en fonction des paramètres du tableau suivant :

| | |
|--|--|
| Demande | Volume détaillé de la composition de la demande Degré d'exigence de la demande et qualité du service Tarifs et niveau de prix des services |
| Administration publique et réglementation | Structure et gestion administrative Réglementation importante du sous-secteur |
| Entreprises | Professions qui interviennent Structure des entreprises du sous-secteur Entreprises leaders et degré de concentration du sous-secteur |
| Production du service | Aspects techniques, organisationnels et de gestion (flotte, équipements, utilisation des TIC, formation professionnelle, coûts) |
| Offre | Types de services commercialisés Position dans la chaîne de valeur Types de services commercialisés |

Ce point -de la première partie de la méthodologie- est essentiel car son objectif est d'obtenir un tableau des solutions et/ou aides dont auront besoin à court terme les entreprises pour moderniser leur offre et pouvoir résoudre les problèmes ou goulets d'étranglements existant dans le secteur logistique.

Comme résultat de l'analyse antérieure, une première carte du secteur logistique a pu être dessinée pour en avoir une vision globale, à la fois quantitative et qualitative (voir tableau suivant).



Afin de compléter les informations nécessaires à cette première partie, nous avons eu recours aux études réalisées, ainsi qu'aux données recueillies sur le terrain. Les entretiens se sont concentrés sur la connaissance des besoins des entreprises (à court et moyen-long terme), étant donné que l'ensemble de l'étude repose sur cette approche.

2. Diagnostic du secteur logistique

Cette deuxième partie de l'étude s'est attachée à évaluer le potentiel concurrentiel du secteur logistique dans chaque pays. À cet effet, la méthodologie utilisée a été celle inspirée de Michael Porter. Le rôle du secteur public a été pris en compte comme facteur intervenant dans chacune des cinq forces qui détermine le potentiel concurrentiel de tout secteur.

3. Analyse stratégique du secteur logistique

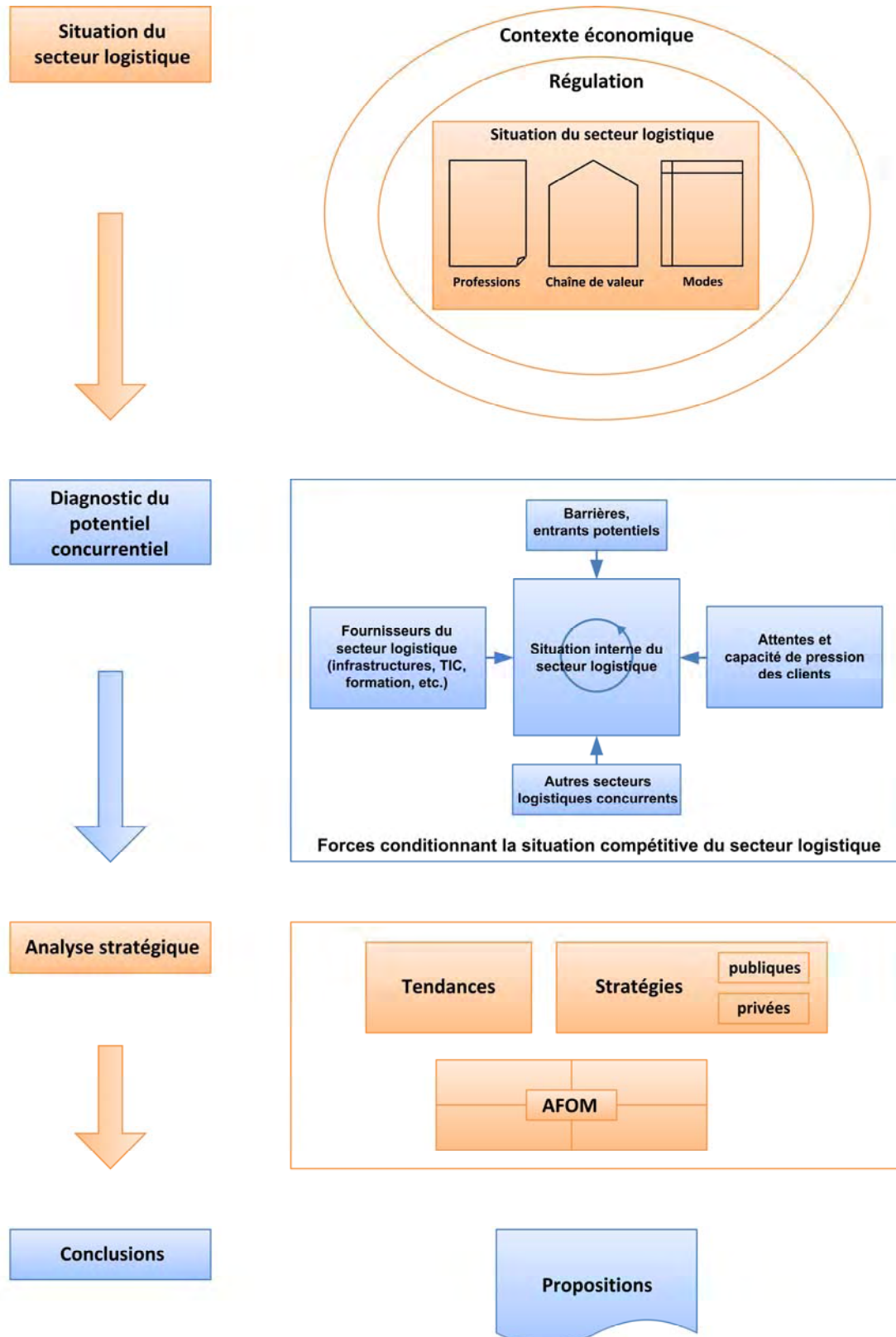
Une fois connus les traits principaux de la situation actuelle et de ses potentialités, il a fallu ensuite, -dans cette troisième partie-, étudier l'évolution du secteur logistique. Ainsi, ont été considérées :

- Les tendances du contexte (économique et réglementaire) ayant une influence sur le pays.
- Les stratégies et plans du secteur public et privé concernant plus directement la mise à niveau des entreprises du secteur logistique.

Le diagnostic du potentiel concurrentiel du secteur et des tendances et stratégies ont permis de dégager -au moyen d'une analyse AFOM- les aspects les plus remarquables des scénarios à court et moyen-long terme.

4. Conclusions et recommandations

Enfin, la dernière partie de l'étude a consisté à formuler des propositions pour les scénarios temporels considérés, concernant la modernisation du secteur logistique, d'un point de vue global pour l'ensemble de la rive sud de la Méditerranée et pas seulement dans la perspective de chaque pays étudié.



Le secteur logistique algérien

1. Contexte du secteur logistique

1.1. Contexte social et économique

L'Algérie¹ est une république située en Afrique du Nord et dont la capitale administrative et économique est Alger. La population de l'Algérie s'élève à 34,4 millions d'habitants (en 2008).

Du point de vue administratif, la République d'Algérie est divisée en 48 wilayas (départements) et 1 541 communes. Oran est considérée comme la deuxième ville du pays, et Alger et Oran sont des pôles commerciaux et portuaires très importants. Plus à l'est, la ville de Constantine est la capitale d'une région agricole, industrielle et culturelle très connue, et la ville d'Annaba, qui possède une remarquable enclave maritime, constitue également un pôle économique et commercial.

Les principales ressources naturelles de l'Algérie sont le pétrole, le gaz naturel, le minerai de fer, l'uranium, le plomb et le zinc. Ses principales cultures sont les céréales (blé, orge), les dattes, les légumes, le bois et le liège, les oliviers et les agrumes. La pêche joue également un rôle très important. Dans le secteur industriel, les principales productions sont le raffinage de pétrole, la pétrochimie, la production d'électricité, les industries minières et manufacturières, parmi lesquelles l'agroalimentaire et le textile.

Les fondamentaux² économiques de l'année 2008 indiquent la poursuite de la croissance à un rythme modéré, tirée par l'expansion du secteur du bâtiment et travaux publics (BTP) et du secteur des services. L'Algérie dépend fortement de l'exportation d'hydrocarbures et du budget de l'État, les besoins agroalimentaires ne sont que faiblement satisfaits par la production agricole, et la croissance industrielle est insuffisante du point de vue de la demande. Tous ces facteurs ralentissent le rythme de croissance réelle. L'expansion économique observée en 2008, au rythme stable de 2,4 %, est de plus en plus compromise par les performances du secteur des hydrocarbures qui en est le principal déterminant en raison de son poids prépondérant dans le produit intérieur brut (plus de 44 % depuis quatre ans).

En volume, le produit intérieur (PIB), estimé à 10 993,8 milliards de dinars en 2008, progresse de 2,4 % contre 3 % l'année précédente. Le PIB hors hydrocarbures, qui a augmenté de 6,1 %, quasiment au même rythme qu'en 2007 (6,3 %), est en hausse significative par rapport au taux de 5,6 % obtenu en 2006. L'investissement et la consommation finale continuent de progresser, l'excédent budgétaire croît de 83 % (835,9 milliards de dinars en 2008 contre 456,8 milliards de dinars en 2007), la balance des paiements dégage un solde global de 36,99 milliards de dollars, en hausse de 25,2 %, et le chômage recule de 0,5 point à 11,3 % de la population active, mais il demeure cependant élevé. La dette extérieure totale atteint 5,586 milliards de dollars USD, dont 76,7 % constituent une dette à moyen long terme et les 23,3 % restants une dette à court terme.

¹ Agence nationale de promotion du commerce extérieur (ministère du Commerce)

² *Évolution économique et monétaire en Algérie. Rapport 2008*, Banque d'Algérie

1.1.1. Caractéristiques du secteur de la production

Le secteur public³ industriel, qui se compose de 896 entreprises, soit 22,7 % des 3 950 entreprises publiques recensées en 2008, regroupe 3,2 % des 28 352 entreprises industrielles d'Algérie.

En 2008, cinq secteurs de l'activité industrielle sur les dix de l'industrie publique ont connu une croissance positive. Trois de ces secteurs ont obtenu d'excellents résultats, avec des taux annuels moyens supérieurs à 5 % : la production énergétique a augmenté de 7,9 % (6 % en 2007) ; les mines et les carrières ont augmenté de 9,8 % (8 % en 2007), et les résultats du secteur agroalimentaire ont augmenté de 6,8 % (2,1 % en 2007). En revanche, des taux négatifs ont été enregistrés dans cinq autres secteurs d'activité : hydrocarbures, matériaux de construction, secteur textile, industries du cuir, industrie du bois, du liège et du papier

En Algérie, la population occupée s'élève à 7 002 millions de personnes (chiffres de 2008)⁴, soit 64,8 % du total de la population active. La population occupée est répartie par secteur de la façon suivante : agriculture : 26,3 % ; industrie : 7,6 % ; bâtiment et travaux publics: 19,6 % ; administration : 22,5 % et transports et communication, commerce et services hors administration: 24,1 %.

- Secteurs de production (voir les figures 1 et 2)

Le *secteur de l'agriculture* contribue à 6,6 % du PIB et a connu une croissance positive, suivant la tendance observée depuis 2001. Néanmoins, il a enregistré les résultats les plus bas depuis l'an 2000 en raison des conditions climatiques défavorables, et cette contre-performance du secteur contribue à aggraver la dépendance alimentaire de l'Algérie. Pour ce qui est du secteur privé qui se consacre à l'agriculture, il comprend 48 661 entreprises, soit 5,3 % du total.

Le dynamisme du *secteur de la construction*, alimenté par les aides considérables fournies par l'État, est remarquable, et il continue à enregistrer de bons résultats. En effet, sa croissance en volume pour l'année 2008 s'est stabilisée à 9,8 %, résultat identique à l'année précédente. La contribution de ce secteur à la richesse du pays correspond à 8,8 % du PIB. Le secteur privé qui se consacre à la construction englobe 111 978 entreprises, soit 34,84 % du total des entreprises enregistrées auprès du ministère de la petite et moyenne Entreprise et de l'Artisanat.

Les *services marchands* continuent à se développer à un rythme soutenu. Pour la deuxième année consécutive, la valeur ajoutée de ce secteur a fortement augmenté. En 2008, elle a progressé de 7,8 % pour atteindre 2 189,3 milliards de dinars, par rapport aux 6,8 % enregistrés l'année précédente. Les importations de biens et services sont passées à 33,3 %, soit 3 100,7 milliards de dinars, ce qui a eu des répercussions sur l'activité générale et sur la démographie des entreprises de distribution, qui constituent 56 % des 5 037 des entreprises enregistrées en 2008. Cela a également entraîné l'expansion corrélative des transports et la croissance des services bancaires, qui expliquent la dynamique du secteur. Le secteur privé qui se consacre au commerce et à la distribution englobe 55 551 entreprises, soit 17,28 % du total. Soulignons par ailleurs, en raison de leurs liens inhérents avec ce secteur, les secteurs de services fournis aux ménages et de services fournis aux entreprises, qui comprennent respectivement 22 529 (7,01 %) et 18 473 (5,75 %) entreprises.

³ *Évolution économique et monétaire en Algérie. Rapport 2008*, Banque d'Algérie

⁴ *Évolution économique et monétaire en Algérie. Rapport 2008*, Banque d'Algérie

En 2008, le *secteur industriel* a enregistré une croissance telle qu'il a inversé la tendance à la récession de ces vingt dernières années. Sa valeur ajoutée a progressé jusqu'à atteindre 4,4 % du total, avec 483 milliards de dinars, par rapport à 0,8 % en 2007. Malgré cette accélération, l'industrie est le secteur qui contribue le moins au PIB dans le classement des secteurs (4,39 % en 2008 et 6,35 % en 2004). Toutefois, ces résultats - concernant la croissance- ne doivent pas faire oublier la déstructuration du secteur industriel. En 2008, seules 273 entreprises manufacturières publiques et privées ont été créées (5,4 % du total), alors que depuis l'an 2000, 629 entreprises industrielles (un cinquième de l'ensemble des 3 184 aux entreprises ayant cessé leur activité) ont fermé leurs portes.

En 2008, l'apport à la richesse du pays généré par les hydrocarbures s'est élevé à 46 % du PIB. Néanmoins, et pour la troisième année consécutive, la valeur ajoutée du secteur est à la baisse. Le cours annuel moyen du pétrole brut sur le marché mondial a continué à se raffermir. Pour l'Algérie, le prix du pétrole a progressé de 33,4 %, passant de 74,95 dollars USD le baril en 2007 à 99,97 dollars USD, hausse qui a permis d'augmenter les recettes d'exportation de 29,5 % pour atteindre 77,2 milliards de dollars, malgré le recul de 2,4 % des volumes exportés.

Quant à la distribution dans l'espace (voir la figure 3) de l'industrie algérienne, elle est principalement concentrée sur le littoral. En fonction de la wilaya où elles sont implantées, les PME sont réparties de la façon suivante : 11,9 % des PME enregistrées au cours du premier semestre 2009 se trouvent à Alger, qui est, avec une différence de 6 points, la région d'Algérie présentant la plus grande densité industrielle. Elle est suivie par Tizi Ouzou, avec 5,7 %, Oran avec 5 %, Bejaia avec 4,5 % et Sétif avec 4,3 %. Le pourcentage des autres wilayas est inférieur à 4 % du total des PME recensées.

1.1.2. Caractéristiques du commerce

- Le commerce extérieur

- Exportations (voir le tableau 1, 2 et 3)

En 2009, le volume total des exportations de l'Algérie s'est élevé à 45 194 millions USD, soit 43 % de moins que l'année précédente.

Les cinq principaux partenaires commerciaux d'exportation de l'Algérie, ou clients, qui représentent des volumes économiques les plus importants dans la structure des exportations, sont les États-Unis, avec 22,93 % des exportations totales, l'Italie avec 12,62 %, l'Espagne avec 11,95 %, la France avec 9,79 % et les Pays Bas avec 7,22 %. Par ailleurs, et selon l'approche de l'étude globale, la Tunisie et le Maroc sont également des partenaires de l'Algérie, et ils présentent un volume d'exportations de respectivement 1 % et 0,87 %, ce qui les situe en 16^e et 17^e position dans la liste de ses clients.

Pour ce qui est des produits que l'Algérie fournit à ses partenaires commerciaux, l'ensemble des produits réunis dans le groupe dénommé *Énergie Lubrif* (Énergie et lubrifiants) représentait 97,64 % du volume économique total des exportations en 2009 (44 128 millions USD). Derrière les produits énergétiques, le groupe de produits présentant le volume le plus important est celui des Demi-produits, qui représente 1,53 % du volume économique total des exportations. Si l'on observe l'évolution de ces deux types de produits, la perte de valeur entre l'année 2008 et l'année 2009 a été très élevée, avec - 42,96 % dans le cas du groupe *Énergie Lubrif* et - 50 % pour celui des demi-produits.

- Importations (voir les tableaux 4, 5 et 6)

En 2009, le volume total des importations algériennes s'est élevé à 39 294 millions USD, soit 0,5 % de moins que l'année précédente.

Les cinq principaux partenaires commerciaux d'importation ou fournisseurs de l'Algérie, qui représentent les volumes économiques les plus importants dans la structure des importations, sont la France, avec 15,68 % des importations totales, la Chine avec 12,09 %, l'Italie avec 9,4 %, l'Espagne avec 7,56 % et l'Allemagne avec 7,04 %. Par ailleurs, et selon l'approche de l'étude globale, le pourcentage des importations provenant de la Tunisie et du Maroc est inférieur à 1,1 %, et ces deux pays ne figurent donc pas parmi les 17 principaux fournisseurs de l'Algérie.

Pour ce qui est des produits que l'Algérie achète auprès de ses partenaires commerciaux, les principaux produits de la structure économique des importations sont les biens d'équipement industriel, avec 38,53 % (15 139 millions USD), les demi-produits avec 25,87 %, les biens de consommation avec 15,64 % et l'alimentation avec 14,92 %. Pour ce qui est du groupe Biens d'équipement industriel, la valeur des marchandises importées a augmenté de 15,63 % par rapport à l'année 2008. Par ailleurs, le groupe Alimentation a représenté des économies de 24,96 % par rapport à 2008.

- Analyse de l'évolution des importations/exportations et balance commerciale (voir les figures 4 et 5)

La tendance pour les importations et les exportations au cours de la période 2003-2008 est à la croissance. Les importations ont enregistré une moyenne de variation interne annuelle de 20 %, alors que le rythme de croissance des exportations s'est élevé à 22,4 %. Néanmoins, les chiffres indiquent que le passage de l'année 2008 à l'année 2009 a représenté une diminution du volume économique importé et exporté. En effet, le volume des importations a enregistré une baisse de 0,5 % et celui des exportations une baisse de 43 %, ce qui a eu des répercussions sévères sur la balance commerciale. Les revenus provenant de l'équilibre commercial ont diminué de 85 %, passant de 39 819 millions USD (2008) à 5 900 millions USD (2009).

- Échanges commerciaux avec les régions. Un cas d'étude : l'Union européenne et le Maghreb (voir le tableau 7)

L'Union européenne représente 53 % du volume importé et 52 % du volume exporté de l'Algérie. De 2008 à 2009, une légère baisse de 1 % des importations a été enregistrée, et les exportations ont quant à elles diminué de 43,8 %. Ce déséquilibre de la balance commerciale s'est traduit par une perte de 88,1 % du volume économique. Le Maghreb représente 1,1 % du volume importé et 2 % du volume exporté de l'Algérie. De 2008 à 2009, une augmentation des importations de 21 % a été enregistrée, alors que les exportations ont diminué de 47,3 %. Ce déséquilibre a également entraîné une perte de 70 % du volume économique.

- Conclusion⁵

Les exportations de marchandises hors hydrocarbures et services restent modestes malgré une forte progression en valeur et en volume. La forte expansion de la valeur des importations des biens et services provient des biens alimentaires qui ont subi les effets de la considérable inflation des cours mondiaux, ainsi que de l'acquisition de biens industriels dont la valeur a augmenté de 50,6 %. La part des importations de biens énergétiques dans le total des importations a été multipliée par 4, passant de 1,2 % à

⁵ *Évolution économique et monétaire en Algérie. Rapport 2008*, Banque d'Algérie.

4,7 %. L'importante croissance de la demande intérieure, si elle stimule l'activité et contribue à l'expansion de l'emploi et des revenus, reste cependant fragile et peut engendrer des effets pervers. Fortement corrélée à la dépense budgétaire et générant de considérables importations non compensées par des exportations de biens hors hydrocarbures, la croissance tirée par la seule demande intérieure est vulnérable et ne peut être durable. Bâtir une économie de l'offre fondée sur la production agricole, industrielle et les services devient essentiel.

1.1.3. Caractéristiques du secteur de la distribution commerciale⁶

Le secteur de la distribution en Algérie en est à un stade embryonnaire, bien que ce pays représente un marché de plus de 33 millions de consommateurs. Cela est dû, selon les professionnels du secteur, à la difficulté de trouver des terrains disponibles et à la concurrence déloyale du marché non officiel et des petits commerces de proximité. Néanmoins, le rôle important de la grande distribution comme moteur de l'économie nationale est indiscutable, car elle fournit aux producteurs locaux un marché immense et constitue pour les PME une possibilité de devenir des acteurs sur le marché international. Soulignons qu'il existe de récentes initiatives dans le secteur de la grande distribution lancées par certains opérateurs privés locaux. Cevital, par l'intermédiaire de sa filiale de grande distribution Numidis, avait lancé en 2007 à Rouiba et en 2008 à Alger des hypermarchés Uno, les premiers d'une série qui devrait en compter 12 à 15 d'ici à 2014. Par ailleurs, le groupe Arcofina a l'intention de construire un autre supermarché portant le nom d'Ardis, et Formadis, Centre international du management de la distribution, est un organisme chargé de promouvoir le secteur et de rencontrer des professionnels.

Afin d'améliorer et d'encourager le secteur de la distribution commerciale, les autorités algériennes compétentes ont récemment mis en marche toute une série de mesures. Le ministère du Commerce a publié dans le Journal officiel n°30 du 20 mai 2009 le décret exécutif n°9-182 du 12 mai, qui établit les conditions définissant un espace commercial en tant qu'enceinte ou établissement, bâti ou non, aménagé et délimité à l'intérieur duquel s'opèrent des transactions commerciales de gros ou de détail. Les espaces commerciaux sont divisés en trois catégories : les marchés de gros et légumes, les grandes surfaces de types supermarchés et hypermarchés et les centres commerciaux. La loi mentionne les spécifications pour chaque type de catégorie pour ce qui est de la superficie minimum devant être destinée aux produits locaux, ainsi que des places de parking ou services publics, et elle stipule que les locaux doivent être construits hors des espaces urbains et recevoir l'approbation de la commission chargée de l'aménagement et de l'implantation des espaces commerciaux. Par ailleurs, dans le cadre du programme national des équipements commerciaux, il a été décidé la construction, sur une période de 5 ans (2010-2014), de 50 marchés de gros qui seront dimensionnés en fonction de l'importance économique et sociale de la région ou de la wilaya d'implantation, à savoir 4 marchés de gros à vocation nationale au niveau des régions d'Oran, Alger, Sétif et Annaba, 25 marchés de gros à vocation régionale et 21 marchés de gros à vocation locale.

1.2. Contexte réglementaire et administratif

1.2.1. Réglementation

- Transport terrestre

Loi n° 01-13 du 17 Joumada El Oula 1422 correspondant au 7 août 2001 et portant sur l'orientation et l'organisation des transports terrestres.

⁶ Articles publiés sur www.algerie-dz.com et www.algeria.com

L'Algérie est signataire de plusieurs conventions régulant le trafic routier (1949) et le trafic TIR (1975), ainsi que d'une convention relative au transport et au transit routier des voyageurs et des marchandises entre les pays du Maghreb, et d'une convention spécifique au transport de marchandises dangereuses entre ces mêmes pays.

- Transport ferroviaire

Loi n°01-13 du 17 Joumada El Oula 1422 correspondant au 7 août 2001 et portant sur l'orientation et l'organisation des transports terrestres.

Cette loi introduit la notion de concessions, qui peut être appliquée d'une part à l'exploitation technique et commerciale de l'ensemble ou d'une partie des services de transport ferroviaire de voyageurs ou de marchandises et, d'autre part, à la gestion des infrastructures ferroviaires de l'ensemble ou d'une partie du réseau et à l'exploitation technique et commerciale des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.

- Transport maritime

Le 10 avril 1977, l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 mentionnant le code maritime a fait l'objet d'une publication officielle. Ce code répondait à un besoin évident. En effet, l'économie algérienne dépend de son commerce extérieur, qui est réalisé par voie maritime. Par la suite, certaines dispositions ont été ajoutées afin d'adapter le fonctionnement du Code Maritime Algérien (CMA) à la réalité économique. C'est ainsi qu'est née la loi n°98-05 du 25 juin 1998 relative au code maritime. Par ailleurs, l'Algérie a ratifié la convention portant le nom de Règles de Hambourg au moyen de la loi 80-33 du 20 mai 1980.

À l'heure actuelle, l'entrée de transport en vrac (bulk cargo) est interdite dans le port d'Alger, et le crédit documentaire⁷ s'appliquant systématiquement à toute importation d'un montant supérieur à 100 000 DA (soit environ 1 000 €), a été instauré⁸.

- Douane

Ordonnance 03-04 du 19 juillet 2003 relative aux règles générales applicables aux opérations d'importation et d'exportation de marchandises.

Loi 79-07 du 21 juillet 1979 portant sur le code des douanes, modifiée et complétée par la loi 98-10 du 22 août 1998.

Loi 01-15 du 21 octobre 2001 relative à l'approbation de l'ordonnance du 20 août 2001 instituant le tarif douanier et ses annexes.

Article 84 de Loi de finance pour 2007.

1.2.2. Organisation administrative

L'acteur principal du secteur des transports est l'État algérien, qui intervient à titre principal par l'intermédiaire du ministère des Transports et celui des Travaux publics. Néanmoins, un grand nombre d'autres ministères (Intérieur, Finances, Aménagement du territoire et Environnement) interviennent d'une façon ou d'une autre dans ce secteur.

⁷ Lettre de crédit documentaire : certificat bancaire garantissant le paiement.

⁸ www.econostrum.info

- Le transport routier (voir les figures 8 et 9)

Le ministère des Travaux publics (MTP) est chargé de planifier, normaliser, encourager et contrôler l'ensemble des réseaux d'autoroutes et de routes nationales, ainsi que de construire, exploiter, maintenir et gérer les budgets destinés à cela. Sa tâche s'articule autour d'une Administration centrale et d'un ensemble d'organismes portant le nom de direction des Travaux publics (DTP), qui se trouvent dans chacune des 48 wilayas. Le ministère des Travaux publics assure également la tutelle de l'Agence nationale des autoroutes (ANA), à laquelle il a délégué la maîtrise d'œuvre de la réalisation de l'autoroute Est-Ouest, et de l'Algérienne de gestion des autoroutes (AGA), chargée de la maîtrise d'ouvrage relative au développement et à l'entretien des chemins des wilayas.

Le ministère des Transports (MT) assure la tutelle technique et administrative des services de transport routier. La direction des Transports terrestres (DTT) est entre autres chargée de mettre en marche la politique nationale en matière de transports terrestres, de réguler et de contrôler les conditions générales de l'exercice des activités de transport terrestre des personnes et des marchandises, et de mettre en marche le cadre de participants d'opérateurs de transport et des systèmes de transports collectifs en milieu non urbain. La direction des Transports de wilaya (DTW) a pour mission, entre autres, de veiller à l'application de la réglementation relative aux différents modes de transport et à la méthodologie, de coordonner et de contrôler l'organisation et la mise en marche des différents modes de transport et de délivrer les titres et les autorisations de transport, ainsi que les certificats d'aptitude professionnelle. Par ailleurs, les administrations locales interviennent également dans la gestion du système de transport routier, en particulier dans le transport de personnes.

- Le transport ferroviaire (voir les figures 6 et 7)

L'Agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements (ANESRIF) a pour fonction de gérer les travaux ferroviaires et de veiller à la bonne marche des projets.

L'activité principale de l'INFRAFER est axée sur les travaux associés aux infrastructures ferroviaires, en particulier le renouvellement des voies.

La Société nationale de transport ferroviaire (SNTF) est un organisme public chargé d'exploiter le transport de marchandises et de passagers sur l'ensemble du territoire algérien.

Les filiales de la SNTF sont le fruit d'une politique de segmentation de l'activité ferroviaire. L'objectif poursuivi consistait à dynamiser certains secteurs et à responsabiliser les filiales des résultats de la gestion. Ces treize filiales travaillent dans les domaines suivants : transport de carburants, transport de céréales, transport intermodal, transport de messagerie, exploitation des wagons restaurants et des wagons-lits, signalisations et télécommunications, approvisionnement, électrification, infrastructures, ingénierie. Les filiales qui confèrent au secteur logistique un service présentant un plus grand intérêt, pour traiter en particulier les marchandises conteneurisées, ainsi que les services logistiques associés, sont les suivantes :

- La STIM a pour mission le transport porte-à-porte des marchandises au moyen de la combinaison rail-route, ainsi que les activités associées.
- La RAIL TRANSIT est chargé du trafic, du stockage sous douane, de la consolidation et de la déconsolidation, ainsi que des travaux d'ingénierie.
- La RAIL LINK ALGERIE a pour mission de transporter les conteneurs en chemin de fer ou en combinant le rail et la route sur le territoire algérien.

- Le transport maritime (voir la figure 10)

Le MTP est chargé de la gestion des infrastructures maritimes. Il assure la tutelle des activités de transport maritime au moyen de la direction de la Marine marchande (DMM), qui est entre autres chargée d'établir des objectifs de politique nationale en matière de transport et de navigation maritime pour l'étude, la recherche, la participation dans la mise en place, le suivi et le contrôle, en association avec les structures pertinentes, ainsi que de mettre à exécution les plans et les programmes et de veiller au respect des normes établies. Par ailleurs, la gestion des ports est à la charge d'établissements publics régionaux portant le nom d'Autorités portuaires, dont la mission consiste à développer, entretenir, gérer, exploiter, préserver et conserver le domaine public portuaire, ainsi que de coordonner les différents acteurs participant à l'activité portuaire et à la promotion commerciale des ports relevant de sa compétence. Pour ce qui est de l'exploitation, le service de transport maritime comprend un grand nombre d'opérateurs. Le secteur public occupe une place prépondérante par le biais de la Compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN), armateur algérien, qui assure environ 20 % du volume de marchandises du pays et se consacre exclusivement aux transports maritimes de marchandises, et par le biais de la Société HYPROC Shipping Company, société par actions appartenant à la Société de valorisation des hydrocarbures/SVH et agissant pour le compte du groupe SONATRACH. Sa principale activité est le transport maritime d'hydrocarbures et de produits chimiques, ainsi que la consignation de bateaux.

1.3. Bases du système logistique

1.3.1. Infrastructures

- Le transport terrestre

Le réseau routier s'étend sur 80 000 km de voies, dont 72 % sont goudronnées et se composent d'autoroutes et de voies rapides (sur 645 km).

Les 24 wilayas de la bande nord du pays représentent 4 % du territoire et regroupent 70 % de la population algérienne. Ainsi, cette région est desservie par un réseau routier relativement dense dont 7 500 km supportent plus de 60 % de l'activité routière nationale (en nombre de véhicules/km/an). La moitié de cette activité est concentrée sur l'axe Annaba-Constantine-Alger-Oran-Tlemcen, constitué par les routes nationales 4 et 5, qui sont régulièrement saturées sur la plupart de leur parcours, en particulier à l'entrée des grandes agglomérations. En outre, la maintenance des routes présente de nombreux problèmes d'organisation et les ressources budgétaires sont insuffisantes.

- Le transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire algérien comporte 3 600 km de voie ferrée, dont 2 900 km avec une largeur de voie normale et 700 km avec une largeur de voie étroite. Seule la ligne reliant les mines d'Ouenza à la ville d'Annaba est électrifiée. Nous pouvons donc considérer que le réseau n'offre pas de bonnes prestations. Il existe néanmoins un plan pour l'électrification du réseau sur la façade nord qui est englobé dans le programme national d'investissements. Le réseau est structuré sur la base de l'axe est-ouest, c'est-à-dire d'une frontière à une autre, et trois tronçons partent de cet axe pour pénétrer dans le territoire dans le sens nord-sud. La voie est dédoublée sur une distance de 400 km du périphérique nord aux alentours d'Alger, d'Oran, de Constantine et de Chlef. Les voies ferrées sont également utilisées pour desservir les principaux ports algériens (Annaba, Skikda, Béjaïa, Alger, Mostaganem, Arzew, Oran, Djen Djen et Ghazaouet), même si elles offrent des prestations assez mauvaises, en particulier à Alger.

- Le transport maritime

Le système portuaire algérien est constitué par les ports suivants : Alger/Dellys, Annaba, Arzew/Béthioua, Béjaïa, Djen Djen, Ghazaouet, Mostaganem, Oran, Skikda et Ténès. Sur ces 10 ports, 4 disposent d'un trafic d'hydrocarbures appréciable, en particulier le port d'Arzew/Béthioua, consacré exclusivement aux hydrocarbures, et celui de Skikda, qui concentre 90 % du volume d'exportations d'hydrocarbures de l'Algérie. Pour ce qui est du reste du trafic de marchandises, Alger est le principal port commercial, où transite la plupart du trafic de produits en vrac et du trafic conteneurisé (30 % du total). Il est suivi des ports situés à l'est (Annaba, Skikda, Béjaïa), qui représentent ensemble 50 % du trafic total, et des ports d'Oran et de Mostaganem à l'ouest qui concentrent 13 % du trafic enregistré. Le cabotage national est essentiellement centré sur l'alimentation de certaines régions côtières déficitaires en produits pétroliers, et à partir de la région d'Arzew, dans le cas des GPL. Pour ce qui est des ports commerciaux, signalons que le niveau d'équipement est faible, en particulier pour la manutention de conteneurs (grues portiques), à l'exception du terminal de conteneurs du port de Béjaïa, exploité par un partenariat public-privé (PPP). Par ailleurs, certains ports commerciaux sont peu sollicités car ils sont peu adaptés à l'intermodalité.

- Infostructures

La situation⁹ des télécommunications s'est améliorée. En 2006, une densité téléphonique de 9,48 % a été enregistrée sur les lignes fixes, et près de 25 285 425 utilisateurs de téléphones portables ont été recensés en septembre 2007. L'accès à Internet s'est amélioré et, selon les estimations, il existe environ 4,5 millions d'utilisateurs, soit 12,8 % de la population.

1.3.2. Formation¹⁰

Le système de formation de base et de formation continue est placé sous la tutelle administrative et pédagogique de trois ministères : ministère de l'Éducation nationale, ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche scientifique, et ministère de la Formation et de l'Enseignement professionnel.

Le système d'enseignement supérieur dispose de 63 établissements répartis dans les 41 wilayas et couvrant ainsi l'ensemble du territoire. Ce réseau est constitué par 27 universités, 20 centres universitaires, 12 écoles nationales supérieures et 4 écoles normales supérieures.

Le système de formation professionnelle se compose de quatre réseaux : les institutions publiques de formation professionnelle associées au ministère de la Formation et de l'Enseignement professionnel ; les institutions publiques associées à d'autres ministères ; les centres de formation des entreprises et les établissements privés de formation professionnelle. Nous trouvons d'une part, le réseau de centres de formation des entreprises, composé par des structures de formation se trouvant au sein d'entreprises économiques, ce qui représente 13 000 postes de formation. Face aux difficultés économiques, ces structures ont été constituées en centres interentreprises reconvertis à d'autres fonctions (commerciales ou de production). D'autre part, il y a le réseau des établissements privés de formation professionnelle qui assure essentiellement des formations tertiaires, en particulier en gestion, secrétariat et informatique, ciblées sur des emplois dans le secteur structuré et les zones urbaines, et qui est composé de

⁹ Agence nationale de promotion du commerce extérieur (ministère du Commerce)

¹⁰ *Étude sur les besoins de formation en transport en Méditerranée Occidentale*, CETMO

656 établissements de formation représentant une capacité d'accueil d'environ 44 000 postes de formation.

En ce qui concerne la formation spécifique au secteur du transport, les organismes orientés vers ce secteur se trouvent sous la tutelle du ministère des Transports. Les organismes spécifiques actuellement associés au secteur logistique sont les suivants :

- Transport terrestre :
 - Institut supérieur de formation ferroviaire (ISFF),
 - École nationale d'application des techniques de transport terrestre (ENATT),
 - École nationale des travaux publics (ENTP),
 - Institut national de la formation professionnelle (INFP).

- Transport maritime :
 - Institut supérieur maritime (ISM),
 - École technique de formation et d'instruction maritime de Mostaganem (ETFIM Mostaganem),
 - École technique de formation et d'instruction maritime de Béjaïa (ETFIM Béjaïa).

Signalons toutefois qu'à un niveau élevé, voire intermédiaire, l'information est insuffisante, en particulier en logistique, de même que la formation professionnelle et continue, essentiellement pour l'exécution d'opérations (magasinier, cariste).

1.4. Politiques gouvernementales et contexte politique étranger

1.4.1. Accords commerciaux¹¹

L'Algérie a adhéré aux accords multilatéraux de libre-échange suivant :

- Accord d'association avec l'Union européenne : entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2005.
- Accord des pays de la Ligue arabe, pour une Zone arabe de libre-échange : (ZALE)
- Accord des pays de l'Union du Maghreb arabe (UMA)

L'Algérie possède des chambres de commerce mixtes : France-Suisse-France-Libye

- L'Algérie dispose de Conseils d'affaires avec l'Afrique du Sud, l'Allemagne, l'Arabie Saoudite, la Belgique, la Corée du Sud, l'Égypte, les États-Unis, l'Inde, la Mauritanie, la Russie, le Soudan, la Turquie et la Grande-Bretagne.
- Les accords de protection réciproque d'investissement et d'absence de double imposition auxquels participe l'Algérie sont les suivants :
Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Autriche, Bahreïn, Belgique, Bulgarie, Canada, Chine, Corée du Sud, Danemark, Égypte, Émirats Arabes Unis, Espagne, États-Unis, Éthiopie, France, Grèce, Indonésie, Italie, Jordanie, Koweït, Libye, Luxembourg, Malaisie, Mali, Mozambique, Niger, Nigeria, Oman, Qatar, Roumanie, Soudan, Suède, Syrie, Tchéquoie, Turquie, Yémen, Ukraine.

Les accords actuellement en cours de négociation sont :

- Accord d'accèsion de l'Algérie à l'Organisation mondiale du commerce (OMC)
- Accord de libre-échange avec les pays de l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA)

¹¹ Agence nationale de promotion du commerce extérieur (ministère du Commerce)

1.4.2. Investissements

- Investissements généraux¹²

Au cours de l'année 2008, la somme de 2 401 890 millions de DA a été destinée au financement de projets associés aux divers secteurs de l'activité économique algérienne et ils ont généré 196 754 postes de travail. Voici les chiffres les plus importants des secteurs ayant fait l'objet d'investissements importants (voir le tableau 8) :

- Le secteur du bâtiment et des travaux publics (BTPH) a généré 19,25 % des projets, ce qui a représenté 32,32 % du capital total et 34,54 % de l'ensemble des emplois créés.
- Le secteur des services a permis la création de 9,58 % des projets, ce qui a représenté 7,13 % du capital total et 14,54 % de l'ensemble des emplois créés.
- Le secteur industriel est à l'origine de 5,07 % des projets, ce qui a représenté 45,67 % du capital total et 15,98 % de l'ensemble des emplois créés.
- Le secteur des transports a permis la création de 64,5 % des projets, ce qui a représenté soit 12,95 % du capital total et 31,52 % de l'ensemble des emplois créés.

Pour ce qui est du statut juridique (voir le tableau 9) des projets mentionnés, 99,62 % d'entre eux ont été mis en marche par le secteur privé, alors que 0,33 % et 0,05 % l'ont respectivement été par le secteur public et mixte. Avec le financement de ces projets, le secteur privé a apporté 63,47 % du capital et il a créé 97,35 % des emplois enregistrés.

Pour terminer, signalons que 99 % des projets d'investissement dans les secteurs économiques ont été réalisés par des fonds locaux, et seul 1 % correspond à des investissements étrangers (voir le tableau 10). Néanmoins, la répartition du capital apporté est telle que 63 % correspond à des investissements locaux et 37 % à des investissements étrangers. Par ailleurs, la création d'emplois a été plus importante dans les projets associés au capital local, qui correspondait 95 % des emplois enregistrés.

- Investissements dans le secteur des transports

La politique gouvernementale pour le développement du secteur des transports s'est nettement améliorée depuis l'an 2003. Depuis plusieurs programmes de grande envergure ont été lancés afin de réaliser des infrastructures associées à tous les modes de transport : chemin de fer, routes, ports, aéroports, navigation aérienne et transports urbains.

Au cours de la première phase, les efforts ont été centrés sur l'élaboration de schémas directeurs afin d'améliorer les infrastructures. Par la suite, la politique sectorielle s'est tournée vers l'amélioration des services et la recherche d'une utilisation rationnelle et efficace des infrastructures et de leurs services. Il existe actuellement un projet lié à un programme de financement de l'Union européenne, le « programme de soutien aux réformes économiques », qui vise, entre autres objectifs, à améliorer le système d'information. Il est réalisé en étroite collaboration avec l'Office national des statistiques (ONS).

- Investissements étrangers

Conformément¹³ à la réglementation algérienne concernant les importations et les investissements en Algérie, tout projet d'investissements étrangers en Algérie doit obligatoirement comprendre un actionnaire national résident en Algérie apportant 51 %

¹² Ministère de la petite et moyenne Entreprise et de l'Artisanat (2008)

¹³ Article publié sur www.econostrum.info

du total du capital. Ainsi, la participation étrangère ne peut jamais être supérieure à 49 % de l'investissement. Pour ce qui est des activités de distribution et de commerce, le taux de participation de l'organisme algérien doit être de 30 %, ce qui laisse supposer que la participation maximum du partenaire étranger doit s'élever à 70 %. Cette réglementation établit également que toute proposition d'investissements étrangers directs doit être approuvée par le Conseil national de l'investissement. L'objectif de ces mesures¹⁴ consiste à donner une large part au rôle des entreprises nationales dans le développement économique de l'Algérie.

2. Le secteur logistique

2.1. Chiffres macro-économiques du secteur logistique

2.1.1. Description du secteur des transports

- Sa part avec le secteur de la communication s'élève à 9,7 % du PIB
- Il absorbe 10 % des investissements du pays.
- Le secteur transports et communication, commerce et services, hors administration, emploie 24,1 % de la population active.

2.1.2. Évaluation du secteur logistique

À l'heure actuelle, le secteur logistique algérien commence à montrer des signes d'amélioration grâce à la prise de conscience des autorités concernées quant à l'importance de ce secteur pour l'économie nationale. Néanmoins, les mesures menées à bien sont considérablement en retard par rapport à la situation actuelle dans le monde. Elles pourraient ainsi se révéler inefficaces et ne pas permettre à l'Algérie de se hisser à la hauteur de son potentiel.

Au cours de l'année 2007, des actions claires ont été lancées afin d'améliorer le secteur logistique. Des ressources et des efforts ont été destinés à définir des schémas directeurs pour chaque mode de transport, ainsi qu'un schéma directeur consacré exclusivement aux plates-formes logistiques. En outre, la Chambre algérienne de commerce et d'industrie (CACI) a créé une commission spécialisée dans le développement de la logistique en Algérie et, dans le domaine du transport, le gouvernement algérien s'est centré sur le développement des infrastructures afin de garantir un support physique de qualité pour le trafic de marchandises. Néanmoins, et malgré la mise en place de ces mesures, il est nécessaire d'améliorer le secteur est de travailler afin de résoudre certains aspects qui constituent, selon des professionnels du secteur¹⁵, des obstacles considérables se traduisant par une augmentation des coûts logistiques, ce qui annule presque en totalité la capacité compétitive de l'Algérie.

2.1.3. Coûts logistiques

Comme nous l'avons indiqué, le secteur logistique algérien est en développement, mais il se trouve dans une phase embryonnaire par rapport à son potentiel. Nous allons présenter la situation actuelle de chaque domaine lié au secteur logistique et signaler les principaux écueils rencontrés, qui entraînent généralement des retards dans le fonctionnement de la chaîne logistique et sont donc considérés comme des coûts.

Le maillage commercial local doit être renforcé et développé, et les PME algériennes doivent satisfaire les normes internationales afin de disposer du maximum d'options sur le marché

¹⁴ Oxford Business Group (OBG) du 30 septembre 2009

¹⁵ Banque mondiale, BEI, professionnels algériens interrogés

international. Si elles sont bien comprises, les procédures douanières pour l'exportation ne constituent pas, selon les professionnels du secteur, un obstacle aux échanges commerciaux.

En ce qui concerne le support physique pour le transport de marchandises, chaque mode de transport possède les caractéristiques suivantes :

- Le transport ferroviaire est très peu développé et il est principalement destiné au trafic de produits en vrac. Il ne peut donc pas être considéré comme un mode de transport à analyser, car il capte à peine le flux de marchandises conteneurisées, qui sont les marchandises associées à la logistique générale. De même, le transport multimodal ne fait pas l'objet d'une analyse car il en est encore à ses premiers balbutiements.
- Le transport routier est traité de sorte à s'adapter aux besoins du secteur logistique, qui a été libéralisé pour éliminer l'ancien monopole de la Société nationale de transport routier (SNTR) et favoriser la prolifération d'opérateurs -ce qui a créé des emplois-, ainsi que pour améliorer la compétitivité au sein de ce secteur. Néanmoins, le transport routier demeure encore très artisanal. Ainsi, même si les tarifs de transport sont bas et que le coût du transport est donc peu élevé, la mauvaise qualité du service et le non-respect des délais de livraison augmentent considérablement les coûts logistiques.
- Le transport maritime ou logistique portuaire est considéré comme l'un des moins robustes de la région d'Afrique du Nord et des pays euro-méditerranéens¹⁶.

Les ports commerciaux algériens, à l'exception des ports pétroliers, présentent de graves déficiences pour ce qui est des équipements et de l'espace. En effet, les ports d'Algérie ne sont pas adaptés à la réception du trafic de conteneurs. Le port d'Alger, qui reçoit 60 % de ce volume, comporte de graves carences en matière d'espace et de zones de stockage à l'intérieur et à l'extérieur du port, et les mesures adoptées pour améliorer cette situation ne sont pas suffisantes. Afin de pallier cette situation, l'Algérie a mis en place le projet du port de Djen Djen, qui consiste à transformer ce port en un futur hub de transfert pour les opérateurs mondiaux et à le doter de toutes les conditions nécessaires pour pouvoir remplir cette fonction. Néanmoins¹⁷, les opérateurs maritimes considèrent que le succès de la mission de Djen Djen peut être altéré par des raisons liées à l'emplacement géographique (distance trop importante par rapport aux centres de consommation) ou par des questions d'organisation (la communauté portuaire ne saurait pas promouvoir le port pour intéresser les principaux trafics).

Les aspects de la dynamique portuaire entraînant les coûts logistiques les plus importants sont une faible productivité venant s'ajouter au manque d'espace et aux procédures douanières, ce qui entraîne un séjour prolongé des marchandises dans le port. Alors que dans un port européen dans de bonnes conditions, le séjour moyen d'un conteneur est de 5 jours, il est de 20 jours dans le port d'Alger. Les conditions des procédures douanières sont considérées comme la principale raison du long transit des marchandises dans le port. En effet, ces procédures sont peu informatisées, ce que représente un frein pour les échanges commerciaux, il existe d'importants problèmes de connexion informatique entre la douane et les transitaires ou les autres acteurs et, surtout, les procédures douanières requièrent des connaissances professionnelles relatives à la législation et aux circuits administratifs que les acteurs concernés ne possèdent pas toujours. En outre, la concentration de l'activité commerciale sur Alger a créé une tendance à la concentration des acteurs et des administrations peu propice à la décentralisation et à la rapidité des opérations.

¹⁶ Logistics Performance Index (LPI), Banque mondiale

¹⁷ BEI, opérateurs maritimes interrogés

- Enfin, les opérateurs logistiques sont peu nombreux. Il existe quelques sociétés internationales implantées en Algérie, mais leur activité est réduite. La plupart des organismes algériens demeurent centrés sur le transit et le transport routier. L'activité de groupage n'existe pratiquement pas en tant que telle en Algérie, et elle devrait se développer correctement lorsque les plates-formes logistiques devant être installées seront en fonctionnement. Les éventuels obstacles au développement de ces plates-formes logistiques pourraient être la disponibilité de terrains ou moins proches des espaces où des services logistiques sont nécessaires, et la difficulté d'effectuer avant le dédouanement des opérations à valeur ajoutée sur la marchandise.

2.2. Dimension du secteur logistique

2.2.1. Le transport routier

Le transport routier de marchandises représente 90 % du transport total de marchandises, les 10 % restants correspondant au transport ferroviaire.

Le secteur du transport routier est partiellement libéralisé, et 185 000 opérateurs y sont enregistrés. Avec la répartition du marché entre les opérateurs publics et privés, le secteur privé capte actuellement 80 % du marché, et les 20 % restants correspondent à l'opérateur public Société nationale des transports routiers (SNTR). Depuis la libéralisation, les tarifs du transport routier sont libres et ne sont assujettis à aucun type de spécifications tenant compte des coûts réels du transport. Par ailleurs, il n'existe aucune bourse de fret de marchandises. La structure du type de services proposés est divisée en transport pour le compte d'autrui et en transport pour compte propre. Ce dernier constitue 40 % du total du service proposé, il est mené à bien par 65 000 opérateurs, dont seulement 100 appartiennent au domaine public, et il représente 9 411 000 tonnes de charge utile. Ces chiffres indiquent que, pour le moment, la logistique est faiblement externalisée par le secteur de production, car seuls 60 % du transport de marchandises, soit un peu plus de la moitié, sont réalisés en tant que service pour le compte d'autrui.

La Société nationale des transports routiers (SNTR) est l'opérateur public qui, avant la libéralisation, monopolisait l'exploitation du transport routier, présente les caractéristiques suivantes.

- Le groupe SNTR emploie plus de 2 700 personnes dans ses filiales réparties sur l'ensemble du territoire national,
- Plus de 1 800 véhicules affrétés et affiliés,
- 5 045 918 MDA de volume d'affaires (fin 2007),
- 55 sites d'implantation pour l'ensemble des activités,
- Plus de 250 clients pour l'ensemble de ses activités.

Par ailleurs, la SNTR est composée de trois sociétés filiales (société par actions) ayant des vocations différentes.

AGEFAL (agence de gestion du fret d'Algérie), LOGITRANS (transport routier de marchandises et de logistique), MAINTENANCE PLUS (société de maintenance et d'assistance technique).

Quant au secteur privé, il est fortement atomisé en raison du faible degré d'associationnisme. Même s'il existe des associations à l'échelle syndicale, il n'en existe aucune au niveau des entreprises. Il est estimé qu'en moyenne, chaque opérateur dispose de 1,003 camion. Cette atomisation est généralement liée à des problèmes tels que le développement d'activités non officielles et non fiscalisées, ce qui ralentit la mise aux normes du parc et la qualité du service.

- Équipements et dispositifs

Le parc de camions destinés au transport de marchandises, dont la capacité de charge est supérieure à 2,5 tonnes, est composé de 275 000 véhicules. L'ensemble de ce parc représente 2,34 millions de tonnes de charge utile. En moyenne, les dispositifs en général ont 11 ans, et 12 ans dans le cas du transport pour son propre compte. Il s'agit donc d'un vieux parc.

Les infrastructures associées au transport terrestre, telles que les terminaux, les gares routières et les plates-formes logistiques, sont peu ou pas développées. Il faudrait disposer de davantage de parcs de stationnement bien distribués et organisés garantissant les arrêts (intermédiaire ou non) des transporteurs chargés de transférer la marchandise.

- Le transport TIR

À l'heure actuelle, le trafic TIR n'est pas développé en Algérie, car la convention, même si elle a été signée, est interrompue depuis 1992 en raison de l'absence d'une association professionnelle garante de son application et du transit à travers le pays, ce qui était une condition spécifique de cette convention.

2.2.2. Le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire en Algérie est réalisé par un unique opérateur : la Société nationale des transports ferroviaires (SNTF). La SNTF possède 13 filiales lui permettant de réaliser l'ensemble de ses activités dans les domaines du transport de carburants, transport de céréales, transport intermodal, transport de messagerie, exploitation des wagons-restaurants et des wagons-lits, signalisations et télécommunications, approvisionnement, électrification, infrastructures, ingénierie.

Le transport ferroviaire¹⁸ est peu développé et connaît une baisse prononcée. En effet, la part du chemin de fer dans le transport de marchandises est estimée à environ 10 %. Le tonnage transporté par la SNTF en 2007 a atteint environ 6,5 millions de tonnes, alors qu'il était de 9,3 millions en 2002, ce qui représente une perte de marché de l'ordre de 43 %. En termes de tonnes-km, l'activité du transport a enregistré une baisse de 5 % au cours de la période 2002-2007.

- Équipements et dispositifs

Pour ce qui est des équipements disponibles, le matériel roulant de la SNTF est vieux (25 ans en moyenne), avec un niveau de maintenance qui limite le ratio de disponibilité à 50 %. Les problèmes sont accentués pour les 197 locomotives. La gestion du trafic se fait sous cette contrainte majeure. La SNTF a lancé un programme pour l'acquisition et la réhabilitation de locomotives.

2.2.3. Le transport maritime

En 2007, l'ensemble des ports d'Algérie a réalisé un trafic de 130 millions de tonnes de marchandises, dont 102 millions étaient des produits pétroliers. En 2006, un total de 126 millions de tonnes de marchandises sont passées par ces ports, ce qui a permis d'enregistrer un chiffre d'affaires de 25,5 milliards DZD. En termes de chiffre de trafic et de chiffre d'affaires, les ports les plus importants sont ceux d'Arzew, avec 71 millions de tonnes et 7,4 milliards DZD ; de Skikda avec 19,9 millions de tonnes et 3,5 milliards DZD ; de Béjaïa

¹⁸ Schéma national d'aménagement du territoire (SNAT)

avec 14 millions de tonnes et 2,4 milliards DZD, et d'Alger avec 10,1 millions de tonnes et 7 milliards DZD (voir les tableaux 11 et 12).

Les ports créent des emplois. Ils génèrent 14 000 emplois directs sur l'ensemble des ports algériens. Le port d'Alger, le principal port algérien, regroupe à lui seul une population de 12 000 employés¹⁹.

En ce qui concerne le système d'organisation du transport maritime en Algérie, signalons que la gestion et la supervision des ports algériens est entre les mains du MT, qui est chargé de planifier et de mettre en place les actions nécessaires directement ou par l'intermédiaire de la Marine marchande et des autorités portuaires, organisme public sous tutelle du ministère servant à dynamiser la gestion et la prise de décisions.

À partir de 2004, l'État algérien a envisagé la privatisation afin de promouvoir l'efficacité et la compétitivité de ses ports. Le port de Béjaïa a été le premier port dont la gestion a été confiée à un opérateur privé, la société singapourienne Portek, pour une période de 20 ans. Ensuite, en 2006, la privatisation des ports d'Algérie s'est concrétisée avec le lancement de plusieurs appels d'offres à l'échelle internationale pour la gestion du port d'Alger. La privatisation du port d'Oran a commencé en juin 2008 et la sélection des possibles opérateurs privés internationaux intéressés par sa gestion est en cours. Le port d'Oran est considéré comme une installation portuaire qui pourra accueillir en 2017 des bateaux de dernière génération et dont la capacité sera de 1,5 à 2 millions de conteneurs par an²⁰. À titre d'éclaircissement, signalons qu'à l'heure actuelle, les ports algériens peuvent uniquement accueillir l'entrée de bateaux transportant un maximum de 400 conteneurs. Il est également envisagé de privatiser les ports de Mostaganem et d'Annaba.

Un décret permettant les activités commerciales dans les ports algériens a été approuvé en avril 2006. Les activités contemplées par ce décret sont²¹ la manutention, l'aconage et le remorquage.

Les acteurs maritimes présentent les principales caractéristiques suivantes.

Chez les armateurs, la CNAN (Compagnie nationale algérienne de navigation), a été créée par décret le 31 décembre 1963 comme le seul armateur algérien dont le patrimoine actif et passif appartient à l'État. Au milieu des années 80, cette compagnie était divisée en trois sociétés :

- SNTM/CNAN : chargée du transport des marchandises,
- ENTMV : entreprise nationale de transport maritime de passagers qui prendra plus tard le label d'*Algérie Ferries*,
- SNTM/HYPROC : société par actions appartenant à la Société de valorisation des hydrocarbures/SVH et agissant pour le compte du groupe SONATRACH. Son activité principale est le transport maritime d'hydrocarbures et de produits chimiques, ainsi que la consignation de bateaux.

En 2005, la SNTM/CNAN ou CNAN a été restructurée dans le cadre d'une stratégie mise en place par la Chambre du commerce et de l'industrie de l'Oranie (CCIO), ce qui a donné lieu à la naissance de quatre filiales : CNAN Nour, CNAN Mediterranean, CNAN Maghreb et NASCHO. Les trois premières se consacrent au transport maritime de marchandises et la dernière à la consignation de bateaux. En 2006, chacune des filiales se consacrant au

¹⁹ *Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'État*, 2007, Fatima Zohra Mohamed-Chérif

²⁰ Article publié sur www.algerie-dz.com

²¹ SOGEPORIS

transport de marchandises a été privatisée à titre de partenariat avec des opérateurs français, italien et saoudien²².

- À l'heure actuelle, l'activité du *consignataire* est entièrement libéralisée. Il n'existe aucun critère de partenariat mentionnant la part de participation d'un organisme algérien dans l'installation d'un consignataire étranger en Algérie.
- La tutelle ou le registre d'une société consignataire incombe au MT. Un total de 195 sociétés de consignation est enregistré, alors que 12 seraient suffisantes pour satisfaire les besoins du marché. Par ailleurs, 70 % du marché des conteneurs est contrôlé uniquement par trois sociétés : CMA CGM, MSC Algérie et MAERSK Alger.
- La tutelle ou le registre d'un *transitaire* ou d'un *commissionnaire en douanes* relève des douanes. Ces deux figures, même si elles sont différentes²³, réalisent des fonctions semblables et, selon les professionnels, elles peuvent être considérées comme une seule et unique figure, c'est-à-dire qu'il existe une absence de définition conceptuelle à leur sujet. Cette profession se déroule entièrement à l'échelle nationale, les opérateurs enregistrés comme transitaires commissionnaires en douane étant 100 % algériens. À l'heure actuelle, un effectif d'environ 1 500 personnes exerce l'activité de commissionnaires en douanes ou de transitaires sur le marché maritime algérien.

En ce qui concerne *la manutention et l'acconage*, huit entreprises nationales s'y consacrent à l'heure actuelle, chacune dans un port (Alger, Annaba, Arzew, Béjaïa, Ghazaouet, Mostaganem, Oran et Skikda). Ces entreprises réalisent des opérations de manipulation, mais leur responsabilité en cas de perte ou de détérioration de la marchandise n'est pas définie. En outre, en raison de la libéralisation de l'activité en 2006 et de la stratégie gouvernementale de privatisation visant à améliorer la productivité, certains opérateurs internationaux proposent également ces mêmes services dans les ports algériens, par exemple DP World à Alger et Portek à Béjaïa.

- Équipements et dispositifs

Le parc maritime commercial algérien se compose de 29 bateaux, dont 10 spécialisés en hydrocarbures et 3 dans le transport de passagers. Les bateaux ont en moyenne 22 ans (ils sont légèrement plus vieux que ceux des parcs régionaux) et les investissements réalisés pour leur entretien sont peu élevés²⁴. Néanmoins, une stratégie de renouvellement et d'agrandissement du parc maritime algérien a été mise en place pour pallier la vétusté du parc actuel et inverser la tendance de ces dernières années (78 bateaux dans les années 80 et 29 à l'heure actuelle). Le directeur de la marine marchande a envisagé en juillet 2009 le renouvellement du parc au moyen d'un partenariat avec des sociétés étrangères, tout en maintenant un taux de participation algérienne de 51 %. Les pouvoirs publics ont lancé en mars 2010 une campagne de renfort pour la CNAN, et il a été prévu de commander 26 bateaux²⁵.

Par ailleurs, les équipements destinés à la manipulation de marchandises ont besoin d'une mise à niveau, et ceux servant à la gestion des conteneurs doivent être actualisés de toute urgence.

²² Article publié sur <http://actualite.el-annabi.com>

²³ *Commissionnaire en douanes* : auxiliaire des douanes agréé par le ministère des Finances. *Transitaire* : il réalise davantage de fonctions que celles associées à un commissionnaire en douanes, et il est responsable de la marchandise sur l'ensemble de la chaîne de transport.

²⁴ Schéma national d'aménagement du territoire (SNAT)

²⁵ Article publié sur www.algeria.com

2.2.4. Services logistiques

L'organisation multimodale est quasiment absente du système de transport algérien. La définition des missions du ministère et l'organisation qui en a découlé à la fin des années 80 n'accordent pas de place particulière à l'intermodalité des modes de transport et à une structure de planification ou de régulation en ce sens. Dans son article 9, la loi 01-13 mentionne la priorité à donner aux investissements « visant la promotion du transport combiné intermodal », mais cette priorité n'a pas encore été traduite dans les faits, ce qui s'explique en partie par les retards accumulés en matière ferroviaire.

Le fonctionnement actuel du système de transport est basé sur une organisation quasi cloisonnée par mode. L'intégration de bases logistiques et de plates-formes de correspondance et de transit intermodal n'en est qu'à un stade de réflexion et de conception. Une étude sur ce sujet est en cours et devait être présentée en juin 2008. La création de ports secs, tels qu'ils sont conçus actuellement, soulage certainement l'utilisation des espaces portuaires mais ne résout pas les problèmes d'intermodalité du système.

Toutefois, l'importance actuelle de l'offre de services logistiques est indéniable et, même si elle en est à un stade embryonnaire en Algérie, des opérateurs logistiques appartenant au secteur privé y consacrent leurs efforts. En outre, certaines actions menées par les autorités indiquent qu'elles se sont engagées à développer ce domaine. En effet, en novembre 2007, Sogeports a lancé une recherche de partenaires nationaux et étrangers pour la gestion de la plate-forme logistique du port de Skikda. Parmi les conditions requises, le futur partenaire doit fournir les principales expériences de transfert de technologies ou de savoir-faire qu'il a réalisées afin de renforcer les connaissances acquises et de pallier ainsi le manque de formation de l'Algérie dans ce domaine.

Tables et figures

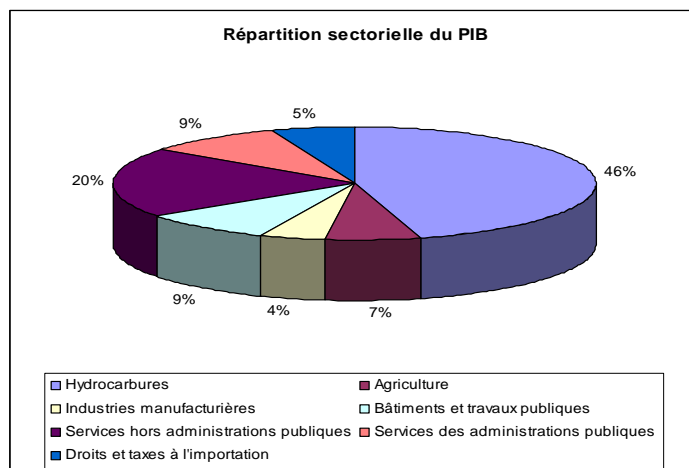


Figure 1 : répartition sectorielle du PIB aux prix courants (2008).
Source : CETMO-Office national des statistiques

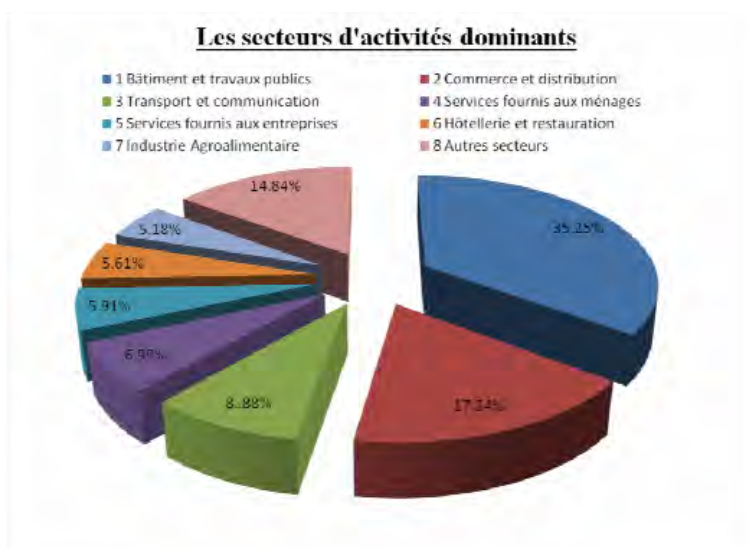


Figure 2: nombre d'entreprises selon secteur d'activité.
Source: ministère de la petite et moyenne Entreprise et de l'Artisanat

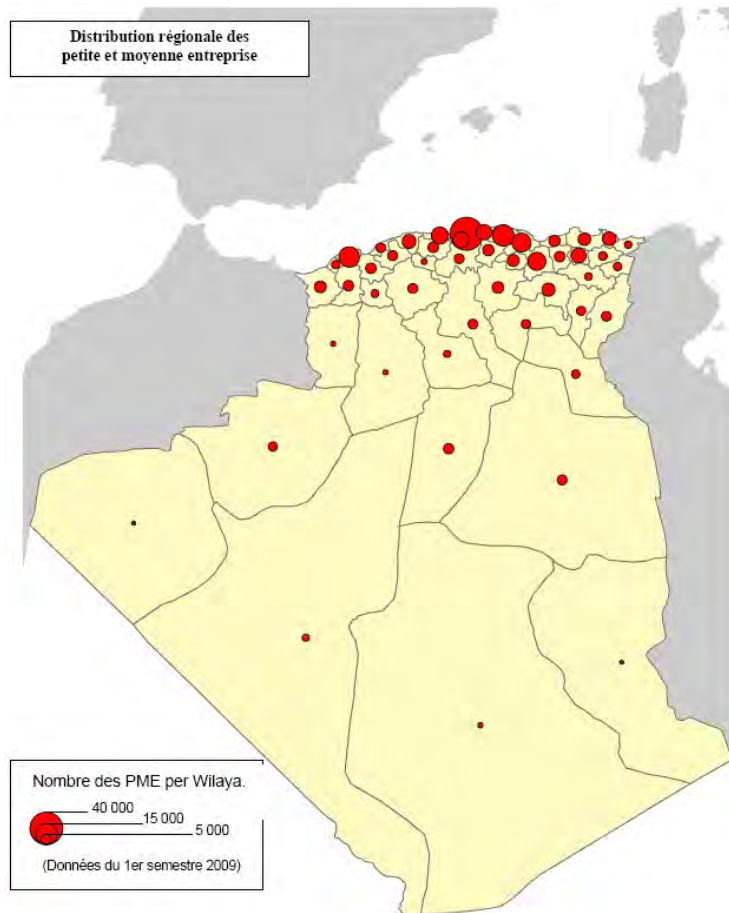
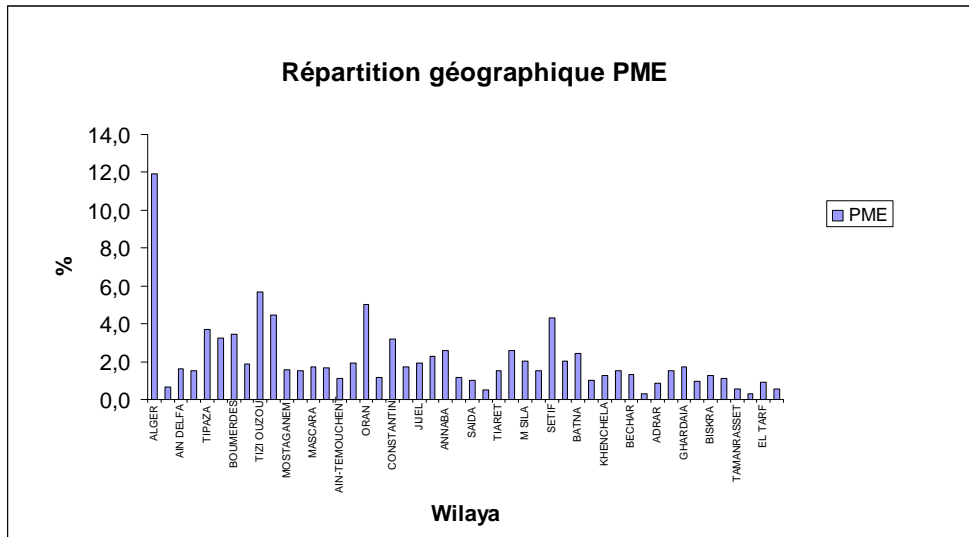


Figure 3 : répartition géographique des PME par wilaya
 Source : Ministère de la PME et l'Artisanat in CETMO

| PRINCIPAUX CLIENTS | VALEUR | STRUCTURE% | EVOLUTION (2008/2009) |
|--------------------|---------------|---------------|--------------------------|
| USA | 10 365 | 22,93 | -45,45 |
| ITALIE | 5 702 | 12,62 | -54,32 |
| ESPAGNE | 5 402 | 11,95 | -40,92 |
| FRANCE | 4 424 | 9,79 | -30,32 |
| PAYS BAS | 3 265 | 7,22 | -47,19 |
| TURQUIE | 2 002 | 4,43 | -32,36 |
| CANADA | 2 439 | 5,40 | -54,85 |
| BRESIL | 1 466 | 3,24 | -43,70 |
| R.DE COREE | 1 460 | 3,23 | -1,08 |
| GRANDE BRETAGNE | 1 142 | 2,53 | -48,47 |
| BELGIQUE | 1 136 | 2,51 | -44,67 |
| PORTUGAL | 960 | 2,12 | -53,38 |
| CHINE | 874 | 1,93 | -22,84 |
| INDE | 507 | 1,12 | -17,29 |
| EGYPTE | 473 | 1,05 | -56,52 |
| TUNISIE | 450 | 1,00 | -47,43 |
| MAROC | 392 | 0,87 | -44,94 |
| S/TOTAL | 42 459 | 93,95 | |
| TOTAL | 45 194 | 100,00 | |

Tableau 1: principaux partenaires/clients (millions USD)
Source : ministère des Finances. Direction générale des Douanes. Année 2009

| EXPORTATIONS | ANNEE 2008 | | ANNEE 2009 | | EVOLUTION (%) |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------|
| | VALEUR | STR (%) | VALEUR | STR (%) | |
| UNION EUROPEENNE | 41 246 | 52,01 | 23 186 | 51,30 | -43,79 |
| O.C.D.E.(hors UE) | 28 614 | 36,08 | 15 326 | 33,91 | -46,44 |
| AUTRES PAYS D'EUROPE | 10 | 0,01 | 7 | 0,02 | - |
| AMERIQUE du SUD | 2 875 | 3,63 | 1 841 | 4,07 | -35,97 |
| ASIE | 3 765 | 4,75 | 3 320 | 7,35 | -11,82 |
| OCEANIE | - | - | - | - | - |
| PAYS ARABES(hors UMA) | 797 | 1,01 | 564 | 1,25 | -29,23 |
| PAYS du MAGHREB | 1626 | 2,05 | 857 | 1,90 | -47,29 |
| PAYS D'AFRIQUE | 365 | 0,46 | 93 | 0,21 | - |
| TOTAL GENERAL | 79 298 | 100,00 | 45 194 | 100,00 | -43,01 |

Tableau 2: commerce extérieur de l'Algérie par régions économiques (millions USD)
Source : ministère des Finances. Direction générale des Douanes

| EXPORTATIONS | ANNEE 2008 | | | ANNEE 2009 | | | EVOLUTION USD (%) |
|-------------------|------------------|---------------|---------------|------------------|---------------|---------------|----------------------|
| | DA | USD | STR (%) | DA | USD | STR (%) | |
| ALIMENTATION | 7 657 | 119 | 0,15 | 8 193 | 113 | 0,25 | -5,04 |
| ENERGIE LUBRIF . | 5 017 676 | 77 361 | 97,56 | 3 205 412 | 44 128 | 97,64 | -42,96 |
| PRODUITS BRUTS | 21 542 | 334 | 0,42 | 12 302 | 170 | 0,38 | -49,10 |
| DEMI PRODUITS | 89 308 | 1 384 | 1,75 | 50 259 | 692 | 1,53 | -50,00 |
| BIENS EQUIP.AGRIC | 68 | 1 | - | 19 | - | - | - |
| BIENS EQUIP.INDUS | 4 335 | 67 | 0,08 | 3 076 | 42 | 0,09 | -37,31 |
| BIENS de CONSOM | 2 084 | 32 | 0,04 | 3 559 | 49 | 0,11 | 53,13 |
| TOTAL | 5 142 670 | 79 298 | 100,00 | 3 282 820 | 45 194 | 100,00 | -43,01 |

Tableau 3: échanges extérieurs de l'Algérie par groupes d'utilisation (millions USD)
Source : ministère des Finances. Direction générale des Douanes

| PRINCIPAUX FOURNISSEURS | VALEUR | STRUCTURE% | EVOLUTION (2008/2009) |
|----------------------------|---------------|---------------|--------------------------|
| FRANCE | 6160 | 15,68 | -5,88 |
| CHINE | 4751 | 12,09 | 15,60 |
| ITALIE | 3695 | 9,40 | -14,82 |
| ESPAGNE | 2971 | 7,56 | 1,09 |
| ALLEMAGNE | 2765 | 7,04 | 13,18 |
| USA | 2005 | 5,10 | -9,60 |
| TURQUIE | 1746 | 4,44 | 28,57 |
| JAPON | 1194 | 3,04 | -16,15 |
| R DE COREE | 1120 | 2,85 | 14,99 |
| BRESIL | 884 | 2,25 | 18,66 |
| ARGENTINE | 807 | 2,05 | -36,10 |
| INDE | 805 | 2,05 | 6,48 |
| BELGIQUE | 778 | 1,98 | -10,57 |
| GRANDE BRETAGNE | 726 | 1,85 | 12,21 |
| SUISSE | 505 | 1,29 | - |
| EGYPTE | 503 | 1,28 | 41,69 |
| CANADA | 419 | 1,07 | -57,33 |
| S/TOTAL | 31 834 | 81,01 | |
| TOTAL | 39 294 | 100,00 | |

Tableau 4: principaux partenaires/fournisseurs (millions USD)
Source : ministère des Finances. Direction générale des Douanes. Année 2009

| IMPORTATIONS | ANNEE 2008 | | ANNEE 2009 | | EVOLUTION (%) |
|------------------------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|----------------------|
| | VALEUR | STR (%) | VALEUR | STR (%) | |
| UNION EUROPEENNE | 20 985 | 53,15 | 20 772 | 52,86 | -1,02 |
| O.C.D.E.(hors UE) | 7 245 | 18,35 | 6 435 | 16,38 | -11,18 |
| AUTRES PAYS D'EUROPE | 659 | 1,67 | 728 | 1,85 | 10,47 |
| AMERIQUE du SUD | 2 179 | 5,52 | 1 866 | 4,75 | -14,36 |
| ASIE | 6 916 | 17,52 | 7 574 | 19,28 | 9,51 |
| OCEANIE | - | - | 2 | - | - |
| PAYS ARABES(hors UMA) | 705 | 1,79 | 1089 | 2,77 | 54,47 |
| PAYS du MAGHREB | 395 | 1,00 | 478 | 1,22 | 21,01 |
| PAYS D'AFRIQUE | 395 | 1,00 | 350 | 0,89 | -11,39 |
| TOTAL GENERAL | 39 479 | 100,00 | 39 294 | 100,00 | -0,47 |

Tableau 5: commerce extérieur de l'Algérie par régions économiques (millions USD)
Source : ministère des Finances. Direction générale des Douanes

| IMPORTATIONS | ANNEE 2008 | | | ANNEE 2009 | | | EVOLUTION USD (%) |
|--------------------------|-------------------|---------------|----------------|-------------------|---------------|----------------|--------------------------|
| | DA | USD | STR (%) | DA | USD | STR (%) | |
| ALIMENTATION | 507 947 | 7 813 | 19,79 | 425 968 | 5 863 | 14,92 | -24,96 |
| ENERGIE LUBRIF. | 38 460 | 594 | 1,50 | 39 861 | 549 | 1,40 | -7,58 |
| PRODUITS BRUTS | 90 525 | 1 394 | 3,53 | 87 200 | 1 200 | 3,05 | -13,92 |
| DEMI PRODUITS | 652 453 | 10 014 | 25,37 | 738 553 | 10 165 | 25,87 | 1,51 |
| BIENS EQUIP.AGRIC | 11 270 | 174 | 0,44 | 16 926 | 233 | 0,59 | 33,91 |
| BIENS EQUIP.INDUS | 856 042 | 13 093 | 33,16 | 1 099 867 | 15 139 | 38,53 | 15,63 |
| BIENS de CONSOM | 415 336 | 6 397 | 16,20 | 446 430 | 6 145 | 15,64 | -3,94 |
| TOTAL | 2 572 033 | 39 479 | 100,00 | 2 854 805 | 39 294 | 100,00 | -0,47 |

Tableau 6: échanges extérieurs de l'Algérie par groupes d'utilisation (millions USD)
Source : ministère des Finances. Direction générale des Douanes

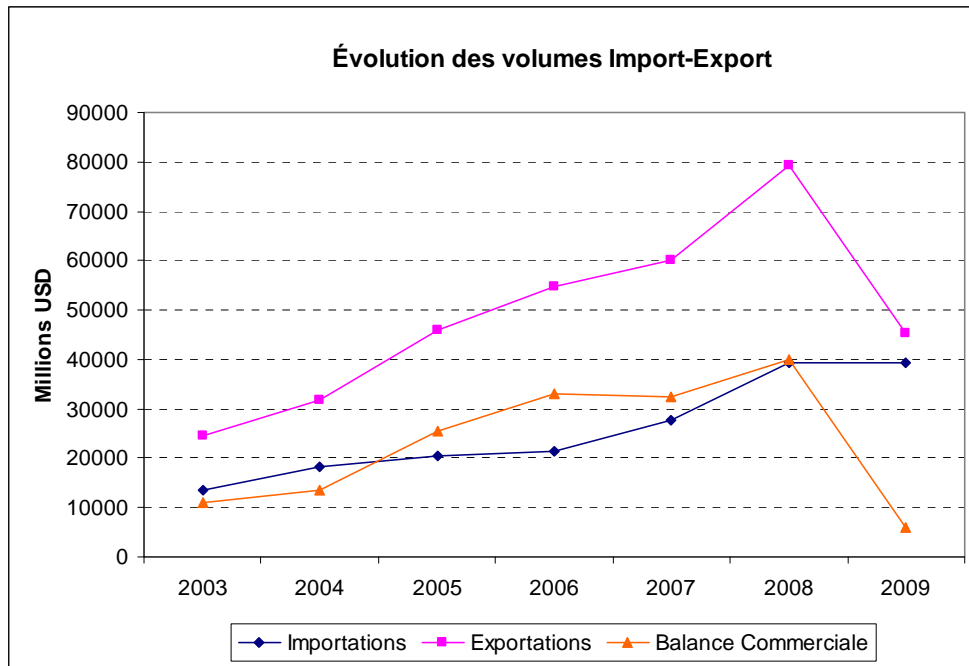


Figure 4: évolution des volumes d'importations, exportations et balance commerciale de l'Algérie
Source : ministère des Finances (direction générale des Douanes), in CETMO

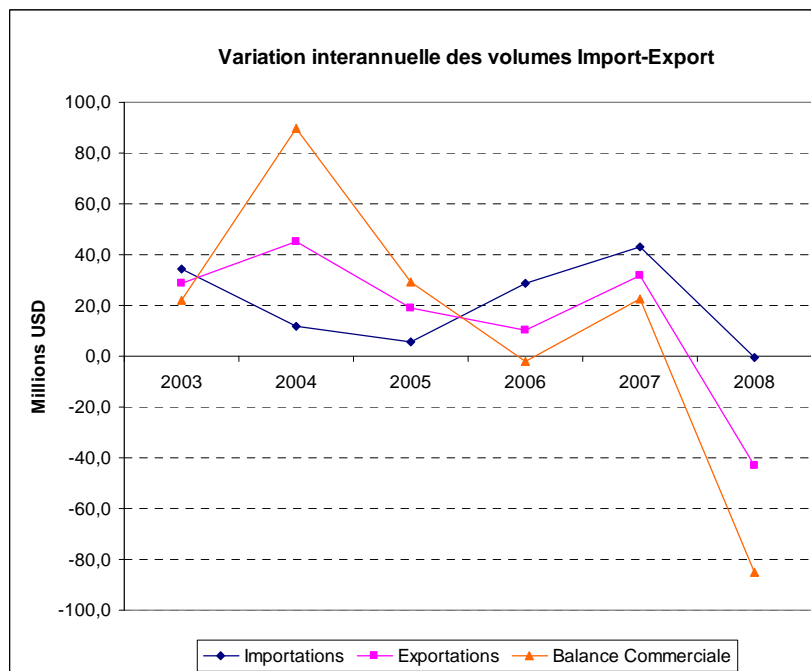


Figure 5: variation interannuelle des importations, exportations et balance commerciale de l'Algérie
Source : ministère des Finances (direction générale des Douanes), in CETMO

| | Import | | Export | | Balance | |
|----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 |
| Union européenne | 20 985 | 20 772 | 41 246 | 23 186 | 20 261 | 2 414 |
| Pays du Maghreb | 395 | 478 | 1 626 | 857 | 1 231 | 379 |
| Total général | 39 479 | 39 294 | 79 298 | 45 194 | 39 819 | 5 900 |

Tableau 7: commerce extérieur de l'Algérie avec la UE et l'UMA (millions USD)
Source : ministère des Finances (direction générale des Douanes), in CETMO

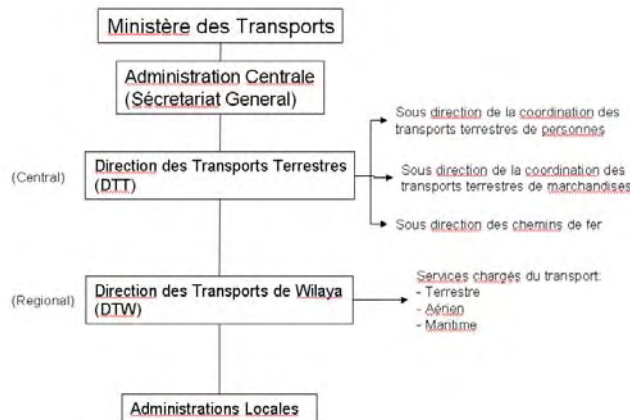


Figure 6: gestion des infrastructures routières
Source: CETMO

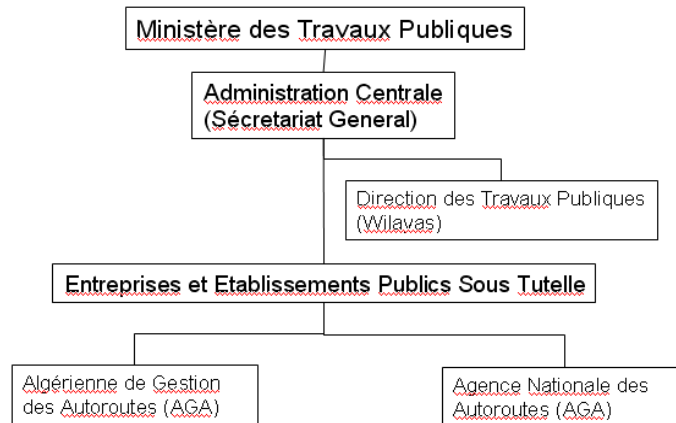


Figure 7: gestion des services au transport routier
Source: CETMO

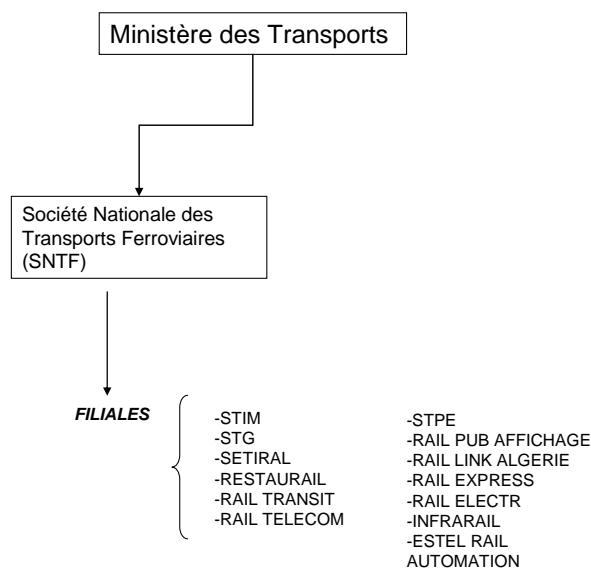


Figure 8: gestion du transport ferroviaire
Source: CETMO

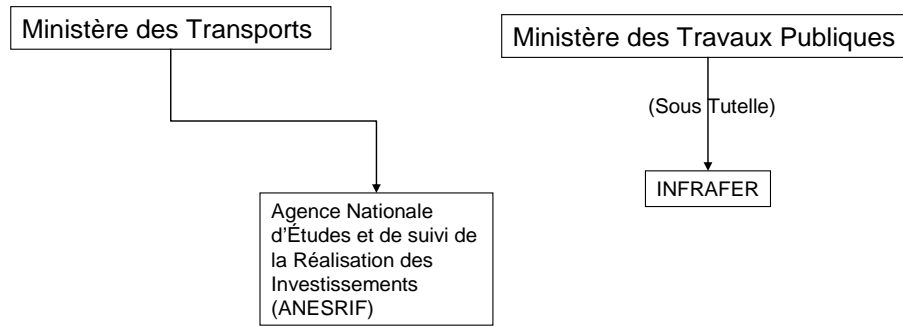


Figure 9: exploitation du transport ferroviaire
Source: CETMO



Figure 10: gestion des infrastructures et des services au transport maritime
Source: CETMO

| Secteur d'activité | Nombre de projets | % | Montant en millions de DA | % | Nombre d'emplois | % |
|--------------------|-------------------|------------|---------------------------|------------|------------------|------------|
| Transport | 10 916 | 64,50 | 310 995 | 12,95 | 62 018 | 31,52 |
| BTPH | 3 258 | 19,25 | 776 382 | 32,32 | 67 965 | 34,54 |
| Services | 1 621 | 9,58 | 171 140 | 7,13 | 28 605 | 14,54 |
| Industries | 858 | 5,07 | 1 096 893 | 45,67 | 31 433 | 15,98 |
| Agriculture | 120 | 0,71 | 8 517 | 0,35 | 2032 | 1,03 |
| Santé | 86 | 0,51 | 8 114 | 0,34 | 1 634 | 0,83 |
| Tourisme | 66 | 0,39 | 29 848 | 1,24 | 3 067 | 1,56 |
| Total | 16 925 | 100 | 2 401 890 | 100 | 196 754 | 100 |

Tableau 8: répartition des projets d'investissements déclarés par secteurs d'activités regroupés.
Source : ministère de la petite et moyenne Entreprise et de l'Artisanat (2008)

| Secteur juridique | Nombre de projets | % | Montant en millions de DA | % | Nombre d'emplois | % |
|--------------------------|-------------------|------------|---------------------------|------------|------------------|------------|
| Privé | 16 860 | 99,62 | 1 524 390 | 63,47 | 191 549 | 97,35 |
| Public | 56 | 0,33 | 512 050 | 21,32 | 2 699 | 1,37 |
| Mixtes (privé et public) | 9 | 0,05 | 365 450 | 15,22 | 2 506 | 1,27 |
| Total | 16 925 | 100 | 2 401 890 | 100 | 196 754 | 100 |

Tableau 9: répartition des projets d'investissements déclarés par secteur juridique.
Source : ministère de la petite et moyenne Entreprise et de l'Artisanat (2008)

| Projets d'investissement | Nombre de projets | % | Montant en Millions de DA | % | Nombre d'emplois | % |
|--------------------------------------|-------------------|------------|---------------------------|------------|------------------|------------|
| Investissements locaux | 16 823 | 99 | 1 504 298 | 63 | 186 031 | 95 |
| Partenariat | 37 | 0,2 | 372 602 | 15,5 | 4 723 | 2 |
| Investissement direct étranger | 65 | 0,4 | 524 989 | 21,9 | 6000 | 3 |
| Total Investissement étranger | 102 | 1 | 897 591 | 37 | 10 723 | 5 |
| Total général | 16 925 | 100 | 2 401 890 | 100 | 196 754 | 100 |

Tableau 10: état récapitulatif des projets d'investissement déclarés.
Source : ministère de la petite et moyenne Entreprise et de l'Artisanat (2008)

| Produits / Products | المنتجات | 2006 | 2007 | | | التغيرات % Variations |
|---|-----------------------------|--------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------|--------------------------|
| | | | الدخول Entrée Inbound | الخروج Sortie Outbound | Total المجموع | |
| Produits agricoles - Denrées alimentaires Agricultural products - Foodstuffs | منتجات فلاحية - مواد غذائية | 11 045 191 | 11 378 620 | 46 055 | 11 424 675 | 3,44 |
| Combustibles - Minéraux solides Fuels - Solid minerals | وقود - معادن صلبة | 906 824 | 963 497 | - | 963 497 | 6,25 |
| Produits pétroliers Petroleum products | منتجات نفطية | 100 731 407 | 5 705 588 | 96 942 040 | 102 647 628 | 1,90 |
| Minerais - Produits métallurgiques Ores - Metallurgic products | معادن - مواد حديدية | 5 106 495 | 4 015 094 | 729 047 | 4 744 141 | -7,10 |
| Minéraux - Matériaux de construction Mineral - materials of construction | معادن - مواد البناء | 700 207 | 622 846 | 134 399 | 757 245 | 8,15 |
| Engrais - Produits chimiques Fertilizers - Chemicals products | أسمدة - مواد كيميائية | 2 383 290 | 781 917 | 1 800 194 | 2 582 111 | 8,34 |
| Marchandises diverses Various goods | بضائع مختلفة | 6 104 920 | 6 023 632 | 1 186 623 | 7 210 255 | 18,11 |
| Total | المجموع | 126 978 334 | 29 491 194 | 100 838 358 | 130 329 552 | 2,64 |

Tableau 11: résultats généraux par catégories de produits
Source : *Annuaire statistique des ports de commerce 2007*, ministère des Transports

| | Trafic Total (million Tn) | Chiffre d'affaires (milliard DZD) |
|-------------------|------------------------------|--------------------------------------|
| Ghazaouet | 0,7 | 0,4 |
| Oran | 3,9 | 2,7 |
| Arzew | 71 | 7,4 |
| Mostaganem | 0,8 | 0,4 |
| Ténes | 0,5 | 0,2 |
| Alger | 10,11 | 7 |
| Béjaïa | 14 | 2,4 |
| Djendjen | 1,4 | 0,5 |
| Skikda | 19,9 | 3,5 |
| Annaba | 4,5 | 1 |
| Total | 126,81 | 25,5 |

Tableau 12: volumes (t/DZD) selon port en Algérie
Source : CETMO (Sogeports)

Liste des entreprises et organismes contactés

ALGÉRIE

| Secteur | Type d'entreprise ou organisme | Profil | Organisme |
|-----------------------|--|---|--|
| Transport routier | Entreprise de transport à capital national | Entreprise ou groupe qui revêt une importance particulière en matière de transport routier à l'intérieur du pays. | Société nationale des transports routiers 27, rue des trois frères Bouadou 16000 Alger - Bir Mourad Rais www.sntr-groupe.com |
| | | | Agence de gestion du fret d'Algérie 27, rue des trois frères BOUADOU 16000 Alger - Bir Mourad Rais www.sntr-groupe.com |
| | | | Transport routier de marchandises et de logistique (LOGISTRANS) 44, chemin Fernance Hanafi Alger - Kouba www.sntr-groupe.com |
| Transport routier | Syndicat de transport routier | Un des trois syndicats majoritaires de transporteurs (voyageurs et marchandises) existant dans le pays | Union nationale des transporteurs Gare routière du Caroubier Bureau n°41 et 43 – 1 ^{er} étage www.unatdz.org |
| | Entreprise de transport routier spécial | Filiale de l'entreprise nationale Sonelgaz. Elle est spécialisée en transport d'équipements de construction pour la société mère. | Société de transport et de manutention exceptionnels (Transmex) Route National n° 38 BP n°61 (site Sonelgaz) Gué de Constantine 16260 Alger |
| Transport ferroviaire | Entreprise ferroviaire | Principale entreprise ferroviaire qui opère sur le réseau national. | Société nationale des transports ferroviaires 21-23, Boulevard Med V Alger www.sntf.dz |
| Transport maritime | Compagnie maritime nationale | Entreprise nationale | Compagnie nationale algérienne de navigation M. KOUDIL Ex-Directeur commercial |
| Secteur portuaire | Terminal de conteneurs | Terminal de conteneurs, si possible privé, ou société nationale de manipulation. Gestion du port sec rattaché au port d'Alger. | Algerian Container Services 21, Bd Zirout Youcef Alger |
| Transitaires | Transitaire et | Société offrant des services | Société de gestion maritime et de consignation |

| | | | |
|-------------------------------|---|---|--|
| | consignataire national | de transitaire et consignataire, qui organise le transport terrestre et occupe une fonction de consultant maritime. | 35, rue Mohamed Garidi 16108 Alger - Kouba |
| Opérateurs logistiques | Opérateur logistique national et international. | Un des principaux opérateurs du secteur ayant une part de capital étranger. | Universal Transit 28, rue Ali Hassen Bey 16200 Alger - El-Harrach |
| Associations professionnelles | Association professionnelle privée | Associations de transitaires ou d'opérateurs logistiques. | Union nationale des transitaires et commissionnaires en douane Route nationale n°5 Cinq Maisons Alger - Mohammadia http://www.untca-dz.org |

Principales sources bibliographiques

Ouvrages, revues et articles

- , *Recueil des procédures du commerce extérieur algérien*, ministère de Commerce, Agence nationale de promotion du commerce extérieur, Alger, 2008
- , *Besoins en plates-formes logistiques*, Euromed, Catram Consultants et Banque européenne d'investissement, décembre 2007.
- *Bulletin d'information statistique n°14. Indicateurs 2008*, ministère de la petite et moyenne Entreprise et de l'Artisanat, Alger, 2009.
- *Annuaire statistique des ports de commerce 2007*, ministère des Transports, Alger, 2008.
- *Statistiques du commerce extérieur de l'Algérie*, ministère des Finances, direction générale des Douanes, Alger, 2009
- *Évolution économique et monétaire en Algérie. Rapport 2008*, Banque d'Algérie, juin 2009.
- *Les besoins de formation en transport dans les pays de la Méditerranée Occidentale. Cas des pays du Maghreb*, CETMO et Groupe des ministres de transport de la Méditerranée Occidentale, Barcelone, décembre 2009.
- *Étude de diagnostic. Partie II: enjeux nationaux. Module 1: Algérie*, Projet EuroMed Transport - Contrat principal, Tunis, décembre 2004.
- *Logistics Performance Index (LPI)*, The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, Washington, 2007.
- *La mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire. SNAT 2025*, ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme, Alger, février 2008

Sitographie

- Ministère de la petite et moyenne Entreprise et de l'Artisanat
www.pmeart-dz.org
- Ministère des Transports
www.ministere-transport.gov.dz
- Ministère de Commerce
www.mincommerce.gov.dz
- Ministère de l'Industrie et de la Promotion des investissements
www.mipi.dz

- Douanes algériennes
www.douane.gov.dz
- Société nationale de transport ferroviaire
www.sntf.dz
- SOGEPORIS Agence de privatisation
<http://www.sogeports.org/activites.html>
- Agence nationale de développement de l'investissement
<http://www.andi.dz/fr/>
www.algeria-watch.org
<http://www.kgn-lephare.com/>
- Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'État, F. Zohra Mohamed-Chérif, décembre 2007
http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2007/480%20_7%20ports%20algeriens.PDF
- Le nouveau code maritime algérien, NEFFOUS Mohamed Mankour
<http://ictc-ghazaouet.com/cma.pdf>
- L'avenir de la grande distribution en Algérie
<http://www.algerie-dz.com/article17148.html>
- Grande distribution
<http://www.algeria.com/forums/business-affaires/25292-grande-distribution-en-algerie.html>
- La nouvelle loi algérienne sur les importations expliquée aux entreprises
http://www.econostrum.info/La-nouvelle-loi-algerienne-sur-les-importations-expliquee-aux-entreprises_a1639.html
- L'Algérie: privatisation des filiales de la CNAN
http://actualite.el-annabi.com/article.php3?id_article=677
- La flotte maritime algérienne
<http://www.algeria.com/forums/business-affaires/25356-la-flotte-maritime-alg-rienne.html>

Acronymes des organismes et institutions algériennes citées

| | |
|-------------------------|---|
| AGA | Agence de gestion des autoroutes |
| AGEFAL | Agence de gestion du fret d'Algérie |
| ANA | Agence nationale des autoroutes |
| ANESRIF | Agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements |
| BTP | Bâtiments et travaux publics |
| BTPH | Bâtiments, travaux public et hydraulique |
| CCIO | Chambre du commerce et de l'industrie de l'Oranie |
| CMA | Code maritime algérien |
| CNAN | Compagnie nationale algérienne de navigation |
| CNI | Conseil national de l'investissement |
| DMM | Direction de la Marine marchande |
| DTP | Direction des Travaux publics |
| DTT | Direction des Transports terrestres |
| DTW | Direction des Transports de wilaya |
| DZD | Dirham algérien |
| ENATT | École nationale d'application des techniques de transport terrestre |
| ENTMV | Entreprise nationale de transport maritime de passagers |
| ENTP | École nationale des travaux publics |
| EP | Entreprise portuaire |
| ETFIM Bejaia | École technique de formation et d'instruction maritime de Bejaia |
| ETFIM Mostaganem | École technique de formation et d'instruction maritime de Mostaganem |
| INFP | Institut national de la formation professionnelle |
| INFRAFER | Entreprise spécialisée dans les travaux d'infrastructures ferroviaires et pose de voies |
| ISFF | Institut supérieur de formation ferroviaire |
| ISM | Institut supérieur maritime |
| LOGISTRANS | Transport routier de marchandises et de logistique |
| MAINTENANCE PLUS | Société de maintenance et d'assistance technique |
| MC | Ministère du Commerce |
| MEN | Ministère de l'Éducation nationale |
| MERS | Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche scientifique |
| MFEP | Ministère de la Formation et de l'Enseignement professionnels |
| MT | Ministère des Transports |
| MTP | Ministère des Travaux publics |
| OMC | Organisation mondiale du commerce |

| | |
|------------------|--|
| ONS | Office national des statistiques |
| PME | Petite et moyenne entreprise |
| SNAT | Schéma national d'aménagement du territoire |
| SNFT | Société nationale des transports ferroviaires |
| SNTR | Société nationale des transports routiers |
| SONATRACH | Société nationale pour la recherche, la production, le transport, la transformation, et la commercialisation des hydrocarbures |
| STIM | Filiale SNFT dédiée au transport de bout en bout |
| UEMOA | Union économique et monétaire ouest africaine |
| UMA | Union du Maghreb arabe |
| ZALE | Zone arabe de libre-échange |