



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

Libye

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

Libye

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

Libye : étude monographique

Index

| | |
|---|----|
| Description de la méthodologie employée | 1 |
| Le secteur logistique libyen | 7 |
| 1. Contexte du secteur logistique | 7 |
| 1.1. Contexte social et économique | 7 |
| 1.1.1 Caractéristiques du secteur de la production et de la consommation | |
| 1.1.2 Caractéristiques du commerce | |
| 1.1.3 Caractéristiques du secteur de la distribution commerciale | |
| 1.2. Contexte réglementaire et administratif | 9 |
| 1.2.1 Réglementation | |
| 1.2.2 Organisation administrative | |
| 1.3. Bases du système logistique | 11 |
| 1.3.1 Infrastructures | |
| 1.3.2 Formation | |
| 1.4. Politique économique gouvernementale et contexte politique extérieur | 13 |
| 1.4.1 Accords commerciaux | |
| 1.4.2 Investissements | |
| 2. Le secteur logistique | 14 |
| 2.1. Chiffres macro-économiques du secteur logistique | 14 |
| 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 | 14 |
| 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 | 17 |
| Table 1: évolution du PIB | |
| Table 2: données macro-économiques de la Libye | |
| Table 3: taux de change pour 1 LYD | |
| Table 4: relevé des recettes et dépenses actuelles en millions LYD | |
| Table 5: distribution du PIB par secteur | |
| Table 6: structure du PIB par secteur économique | |
| Table 7: évolution de la production pétrolière et des exportations | |
| Table 8: distribution de la population par région administrative | |
| Table 9: résultats de commerce extérieur (2006) | |
| Table 10: distribution des importations et exportations par pays | |
| Table 11: distribution des importations et exportations par produit (2007) | |
| Table 12: distribution du commerce extérieur avec UE, par produit en valeur | |
| Table 13: distribution du commerce extérieur avec UE, par produit en poids | |
| Table 14: longueur des tronçons de la future ligne ferroviaire | |

Table 15: ports libyens

Table 16: infrastructures des ports libyens (sauf pétroliers et industrie sidérurgique) (2007)

Table 17: capacité totale des ports (par port)

Table 18: évolution du transport, stockage et secteur télécommunication par rapport au PIB total (%)

Table 19: quantité de véhicules de transport de marchandise par type et par propriété (2009)

Table 20: trafic de marchandises par type, dans les ports commerciaux (2009)

Table 21: évolution des entrées de marchandises dans les 8 ports SPC

Figure 1: évolution du PIB (prix courants et constants)

Figure 2: évolution de la production pétrolière et des exportations

Figure 3: distribution de la population par région

Figure 4: carte de la future ligne ferroviaire

Figure 5: évolution des entrées de marchandises dans les 8 ports SPC

| | |
|---|----|
| Liste des entreprises et organismes contactés | 25 |
| Principales sources bibliographiques | 27 |
| Acronymes des organismes et institutions libyennes citées | 29 |

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

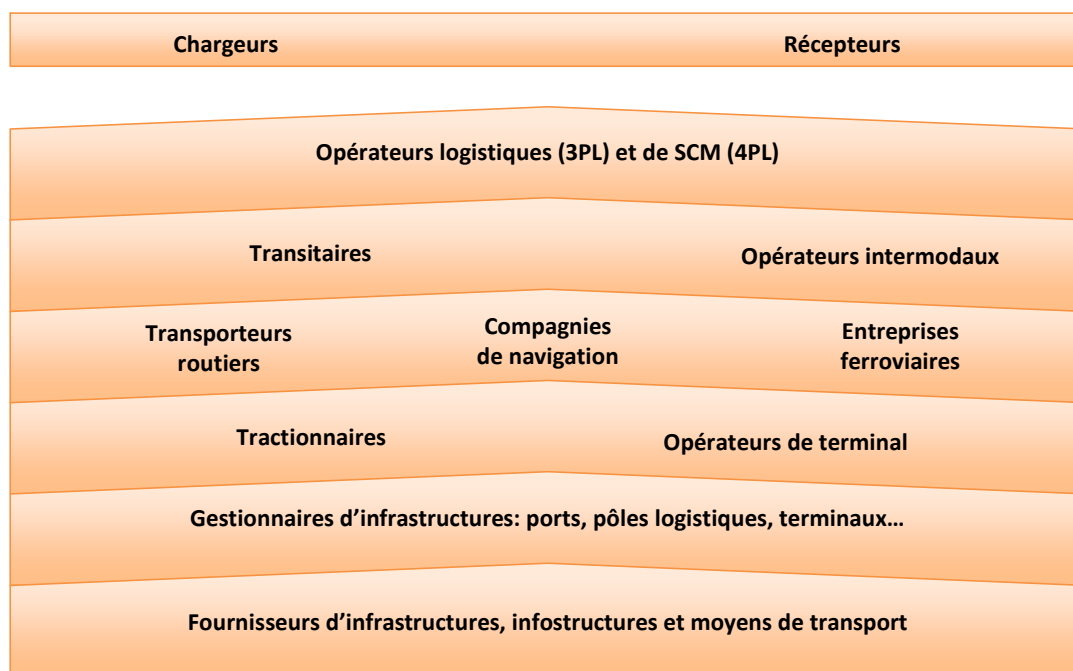
Cette première phase a eu pour objectif de décrire le pôle logistique de chaque pays objet d'étude et mais aussi celui de l'ensemble de la région.

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

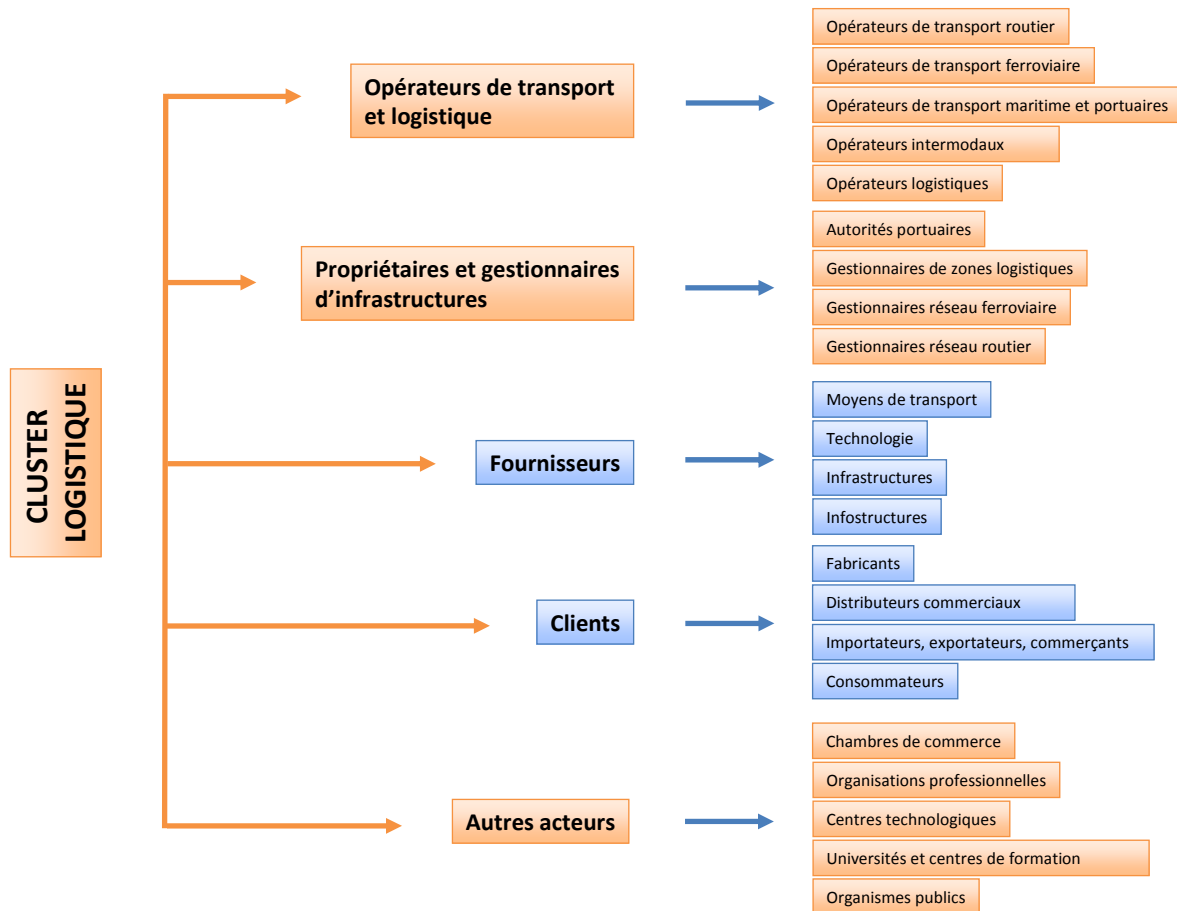


- Analyse de chaque sous-secteur ou mode en fonction des paramètres du tableau suivant :

| | |
|--|--|
| 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 entrevues se sont concentrées 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

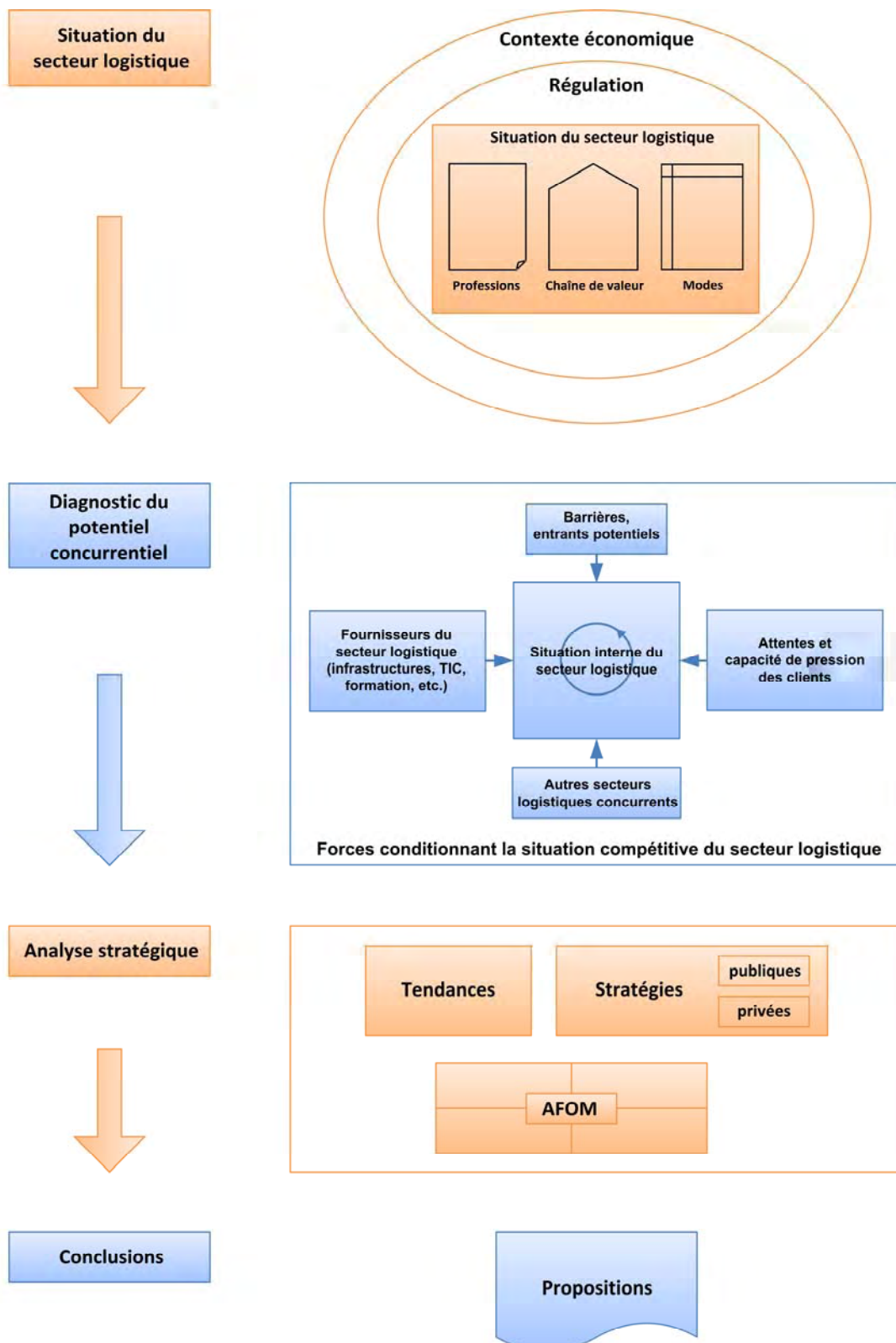
Une fois connus les traits principaux de la situation actuelle et de ses potentialités, il a fallu ensuite, -dans cette troisième partie-, étudier l'évolution du secteur logistique. Ainsi, ont été considérées :

- 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 libyen

1. Contexte du secteur logistique

1.1. Contexte social et économique

La Libye est le pays présentant l'indice de développement humain (IDH) le plus élevé de l'Afrique. Elle a une population de 6,3 millions de personnes (en 2008) et une superficie de 1 759 540 km², dont 90 % de désert. La Libye est délimitée au nord par la mer Méditerranée (1 770 km de côtes), à l'ouest par la Tunisie et l'Algérie, à l'est par l'Égypte et au sud par le Niger, le Tchad et le Soudan. La Libye est divisée administrativement en 22 districts.

C'est un pays avec une population jeune, un niveau de scolarisation acceptable (82 % de la population âgée de 15 ans et plus sait lire et écrire), mais avec un taux de chômage important (30 % en 2004).

La Libye est un État socialiste¹, qui est actuellement dans un processus d'ouverture de son marché par la voie de la privatisation et de la libéralisation, qui sont favorables aux investissements privés. Néanmoins, ce processus de privatisation est freiné par la conservation des subventions pour certains produits importés. L'amélioration de la disponibilité des sources fiables d'information aurait des répercussions très positives sur l'intérêt des investisseurs.

Le produit intérieur brut (PIB) nominal de la Libye est estimé à 82 260 millions de dinars libyens (LYD) pour l'année 2007 (voir le tableau 1 et la figure 1) (environ 71 803 millions de dollars (USD) (voir les tableaux 2 et 3)). L'endettement extérieur demeure modéré (6,5 % du PIB), la situation financière est favorable (la dette publique s'élève à 10,5 % du PIB) et le PIB par habitant PPA (en parité de pouvoir d'achat) est estimé pour l'année 2009 à 15 200 USD².

La Libye possède d'importantes ressources en hydrocarbures et son économie dépend en grande partie sur elle (voir le tableau 4 et la figure 2): ce secteur représente plus de la moitié du PIB, 95 % des exportations et 75 % des recettes publiques³. L'agriculture représente uniquement 4 % du PIB et 17 % des emplois, et l'industrie est constituée essentiellement par les raffineries de pétrole, la pétrochimie et la sidérurgie. La Libye dépend donc largement des importations. Le tourisme a été peu exploité jusqu'à présent, mais maintenant le gouvernement a des projets afin de dynamiser ce secteur.

1.1.1. Caractéristiques du secteur de la production et de la consommation

L'industrie est le secteur le plus important de la Libye, il représentait en 2008 environ 78 % du PIB. Elle est suivie du secteur des services, avec 18 %, puis de celui de l'agriculture (voir le tableau 5). La principale source de revenus de la Libye est le pétrole. En effet, sa production en 2007 a été de l'ordre de 650 millions de barils (voir le tableau 7) et, en 2009 elle représentait pratiquement 70 % du PIB. En revanche, les manufactures n'ont compté que pour 1,4 % (voir le tableau 6). La construction a commencé à se développer au cours

¹ La *Great Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya* est appelée Libye

² *Estimations pour l'année 2009*, CIA - The World Factbook

³ *Exporter en Lybie*, Ambassade d'Espagne, Bureau économique et commercial de Tripoli, Mars 2007, *Investir en Libye*, Anima Investment Network.

des dernières années grâce à la planification d'infrastructures de la part du gouvernement et à l'édification.

Le tourisme est l'un des secteurs en évolution en Libye. En effet, il n'avait jusqu'à présent pas constitué une source de revenus importantes en raison d'une offre très réduite de services (hôtels et transports publics), d'un environnement social parfois restrictif et d'une procédure complexe d'obtention de visas. Néanmoins, de grandes infrastructures hôtelières sont en construction, de même que des services de transport public (chemin de fer et port de Tripoli).

En ce qui concerne la consommation, 88 % de la population libyenne est concentrée dans les districts côtiers (voir le tableau 8 et la figure 3). La vaste extension située sous la bande littorale est couverte par le désert saharien, mais le sous-sol recèle d'énormes réserves d'eau dans le sud, à la frontière avec le Tchad, qui forment un lac souterrain d'une surface de plus de 350 000 km². Ce lac, grâce au magnifique ouvrage hydraulique The Great Man-Made River, approvisionne en eau le nord du pays.

1.1.2. Caractéristiques du commerce

- Le commerce extérieur

En 2006, les importations libyennes se sont élevées à 7 935 millions de LYD et les exportations à 36 336 millions de LYD (voir le tableau 9).

Le principal partenaire commercial de la Libye est l'Union européenne (UE), en particulier l'Italie, qui fournit 30 % des importations et reçoit pratiquement 50 % des exportations libyennes. Les autres partenaires européens sont, par ordre d'importance, l'Allemagne, la France, l'Espagne, le Royaume-Uni et la Grèce. Soulignons l'importance des importations venant de Chine, de Tunisie, de Turquie, de Corée du Sud et du Brésil, et les exportations vers les États-Unis, la Turquie, la Chine et la Suisse (voir le tableau 10).

Au total, 96 % des exportations libyennes sont constituées de pétrole, de gaz naturel et de marchandises à base de pétrole, les 4 % restants correspondant à la distribution industrielle. En ce qui concerne les produits industriels et alimentaires, la Libye dépend largement des importations (environ la moitié des besoins alimentaires de la Libye sont satisfaits au moyen des importations) (voir le tableau 11).

L'étude d'impact sur la durabilité commerciale menée à bien par l'UE⁴ a montré qu'il existe une quantité importante des exportations d'aliments subventionnés vers les pays voisins, que ne figurent pas dans les statistiques officielles.

- Le commerce extérieur avec l'UE-27

En ce qui concerne le commerce avec l'UE, les exportations et les importations libyennes suivent le même modèle que celui du commerce global. Si l'on tient compte du poids des flux commerciaux au lieu de leur valeur monétaire, on peut observer une croissance de l'importance des importations de produits provenant de l'agriculture et une diminution des importations de machines et d'appareils de transport, qui sont des produits à valeur élevée (voir les tableaux 12 et 13).

1.1.3. Caractéristiques du secteur de la distribution commerciale

68% de la population libyenne vit en milieu urbain.

⁴ Trade Sustainability Impact Assessment (SIA)

Dans les grandes villes, des magasins du type supermarché commencent à faire leur apparition. Il s'agit de petites sociétés commerciales (100 à 150 m²) proposant des produits alimentaires (produits frais et secs) et des produits ménagers. Les grandes chaînes de commerce étrangères ne se montrent pas encore intéressées par ce marché, et il n'existe pas de chaînes locales de grande et moyenne distribution. Le commerce non alimentaire a conservé sa structure traditionnelle, avec des boutiques locales et des souks.

La *National Supply Company* est une entreprise publique habilitée comme grossiste importateur, qui assure la distribution de produits subventionnés.

1.2. Contexte réglementaire et administratif

1.2.1. Réglementation

- Le transport routier

Il existe une loi régulant le transport routier de marchandises. Les propriétaires d'un seul camion peuvent opérer sans licence. Les entreprises de transport routier doivent posséder deux licences pour pouvoir exercer : celle délivrée par le ministère de l'Économie, qui les certifie en tant qu'entreprise (nombre d'employés, de véhicules, etc.) et celle concédée par le ministère des Transports, qui leur donne l'autorisation d'exercer en tant qu'entreprise de transport (vérification des capacités, assurances, permis de conduire et expériences des conducteurs, etc.).

Les entreprises de transport routier se divisent en deux types, selon si elles disposent d'un minimum de 5 camions (petites entreprises) ou d'un minimum de 10 camions (grandes entreprises).

Le ministère de l'Économie établit le prix maximum des tarifs de transport routier, mais pas le tarif minimum. Très souvent, ces tarifs ne sont pas respectés et les contrôles sont rares.

En ce qui concerne le transport routier international de marchandises, la Libye n'est pas signataire de la convention TIR, et elle peut faire du commerce avec la Tunisie et l'Italie sans autorisation spécifique et sans visa. Les frontières avec l'Égypte sont fermées.

L'administration travaille à la mise en place d'une loi relative au transport multimodal, qui ne fait actuellement l'objet d'aucune régulation.

La sécurité routière est l'un des principaux problèmes rencontrés par l'administration chargée du transport routier. Pour faire face à ce problème, une nouvelle loi interdisant la circulation des camions la nuit a été adoptée, même si les véhicules lourds n'occupent pas une place importante dans le nombre total d'accidents (10 %). Cette mesure a des répercussions secondaires négatives sur le transport de marchandises, car les délais de livraison sont plus longs; néanmoins, les tarifs n'ont pas été augmentés afin de compenser les coûts.

- Le transport ferroviaire

Le gouvernement libyen prépare une loi ferroviaire pour le futur système ferroviaire libyen, qui séparera l'administrateur des infrastructures de l'entreprise ferroviaire qui en fera l'exploitation, selon le modèle européen. Le nouveau chemin de fer sera doté du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS – *European Rail Traffic Management System*), et pour ce qui est des conditions de fonctionnement technique et de sécurité, les normes UIC seront mises en application.

- Le transport maritime

Il existe une loi sur le transport maritime qui englobe les activités portuaires. Cette loi est révisée tous les 5, 7 ans en fonction des normes OMI (Organisation maritime internationale), dont la Libye est membre depuis 1971. L'administration étudie actuellement une réforme de la loi relative au trafic maritime.

La Libye n'est signataire d'aucun mémorandum d'accord. Elle envisagera d'en signer lorsqu'elle fera partie de la liste blanche de l'IMO (même si elle était dans la liste noire 2006-2008⁵).

- La logistique

Il n'existe aucune régulation en vigueur concernant les transitaires et les opérateurs logistiques.

1.2.2. Organisation administrative

- Gestion et exploitation des infrastructures⁶

Comme pour les autres pays du Maghreb, le principal acteur du secteur des transports est l'État. Il est présent par l'intermédiaire du Comité populaire général du transport et de la communication (CPGTC), qui est chargé d'élaborer la législation et la réglementation en matière de transport et d'en contrôler l'exécution, de participer à l'élaboration des politiques ayant une incidence directe ou indirecte sur le secteur du transport, et d'assurer le contrôle et le suivi de toutes les activités liées au secteur. Le GPCTC est organisé de manière décentralisée et comporte un secrétariat régional, des comités régionaux, un ensemble de centres de services publics (Centre de l'information et de la documentation, Chambre de la navigation maritime) et des sociétés sous tutelle du secteur des transports.

- Transport routier

La tutelle est administrée par le ministère des Transports et, en particulier, par la direction générale des Transports terrestres (DGTT) dont les prérogatives consistent à proposer des normes techniques et des moyens de transport terrestre du point de vue de la capacité, des équipements et de la sécurité, à effectuer le suivi des activités des sociétés de transport (en réglant leur activité et leur tarif) et, en général, à faciliter le transport routier de marchandises et de personnes. Les prérogatives de la DGT mentionnées ci-dessus sont assurées à travers les trois services suivants : service de la planification du transport terrestre et de la coopération, service des opérations techniques et des statistiques et service des opérations générales. Ces services sont divisés, à leur tour, en unités. Il n'existe pas d'entreprises publiques de transport routier de marchandises.

Il n'existe à l'heure actuelle aucune association de transporteurs permettant le contact direct entre les transporteurs et l'administration.

- Transport ferroviaire

La Libye ne possède actuellement aucune ligne ferroviaire, et la gestion et l'exploitation de la future ligne devraient, en principe, être publiques afin d'acquérir un savoir-faire

⁵ The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control

⁶ *Étude sur les besoins de formation en transport dans les pays de la Méditerranée Occidentale*, 2009, CETMO

suffisant dans le secteur. Il semble toutefois que l'exploitation des infrastructures serait séparée de l'exploitation de services et que toutes deux feraient l'objet d'un concours public.

- Transport maritime

L'organisme chargé de la planification, de l'administration et du suivi du secteur maritime et portuaire libyen est la *Libyan Ports & Maritime Transport Authority* (LPMTA - Autorité de transport maritime et des ports de Libye). La LPMTA n'est pas impliquée dans les activités des ports, qui incombent aux autorités portuaires (AP) de chaque port et aux opérateurs.

Les deux opérateurs portuaires prêtant des services de pilotage, remorquage, arrimage et stockage sont la *Misurata Free Zone Company*, qui opère dans le port de Misurata (et sa zone franche) et la *Socialist Port Company*, (SPC), qui opère dans les huit autres ports commerciaux suivants :

- Port de Tripoli
- Port de Benghazi
- Port de Derna
- Port de Raslanuf (pétrole et commerce)
- Port d'El-Brega (pétrole et commerce)
- Port d'Alkhoms
- Port de Tobruk
- Port de Zwara

La seule compagnie de navigation est la *General National Company for Maritime Transport* qui, à l'heure actuelle, se consacre uniquement au trafic pétrolier dont elle possède quasiment le monopole.

Il n'existe pas de communauté portuaire, mais la SPC a mis en marche un projet pour en constituer une et elle utilise pour cela le Port de Alkhoms comme port pilote. La future communauté portuaire fera partie de la *Libian Single Window* (LSW), qui est sous tutelle du ministère libyen de l'Économie.

- Régime douanier

Le nouveau régime douanier (décret-loi n° 83 du 7 juillet 2005) prévoit la suppression des taxes d'importation sur tous les produits (sauf 85), quelle que soit leur origine. Ces taxes seront remplacées par un impôt de 4 % sur les services portuaires, des droits de douane sur les produits de fabrication locale ne devant pas dépasser 2,5 %, et un impôt sur la consommation de 25 ou 50 % (bien que la T.V.A. n'existe encore pas en tant que telle).

La Libye ne fait pas partie de l'Organisation mondiale du commerce, mais les mesures du nouveau régime douanier visent à faciliter son adhésion à cet organisme.

L'organisation du commerce du transit et des zones franches est régie par la loi 9-2000⁷.

1.3. Bases du système logistique

1.3.1. Infrastructures

- Transport routier

⁷Libia online (business)

La Libye dispose de plus de 34 000 km de routes, dont 7 000 km sont des voies principales. L'extension du réseau routier est organisée en trois axes est-ouest : littoral, Tunisie-Égypte et port d'Algérie-Soudan, et en cinq axes nord-sud : frontière tunisienne, Tripoli-Niger, Sirte-Tchad, Benghazi-Soudan, Toburk-Égypte. L'administration a approuvé un budget de 8,2 milliards de LYD pour le plan 2008-2012, dont l'objectif consiste à développer les infrastructures routières et de réaliser entre autres une autoroute côtière passant par la Libye et reliant la Tunisie à l'Égypte. Certains tronçons de cette autoroute (à péage) constitueront un itinéraire alternatif au réseau routier existant et d'autres viendront compléter le réseau transmaghrébin passant par la Libye.

L'autoroute côtière disposera d'aires de repos, mais pas de parkings surveillés pour les véhicules lourds, ni de centres de camions destinés aux conducteurs et aux véhicules, ni de plates-formes logistiques.

- Transport ferroviaire

La Libye ne possède à l'heure actuelle aucune infrastructure pour le transport ferroviaire. Le futur réseau ferroviaire libyen couvrira une distance de 3 170 km et sera constituée par deux axes : un axe côtier reliant la capitale de la Tunisie (Tunis) à une ville frontière de l'Égypte (Imsaad), et un axe nord-sud qui raccordera le port de Benghazi à Sebha, la plus grande ville du Sud, dotée d'un aéroport (voir le tableau 14 et la figure 4). La ligne côtière, qui sera parallèle à la future autoroute côtière, sera une ligne à double voie avec une vitesse maximale de 250 km/h, selon le projet, et la ligne nord-sud sera constituée par une voie unique avec une vitesse maximale prévue de 160 km/h. Sur les deux lignes, le poids maximum par axes sera de 25 tonnes, ce qui permettra le trafic de charges lourdes. La construction des infrastructures est réalisée par une joint-venture chinoise et russe, l'électrification et la signalisation étant à la charge d'une entreprise italienne. Le ministère des Transports prévoit à long terme de construire une voie ferrée de 3 000 km reliant Sebha au Niger et au Tchad, parallèle à la voie routière actuelle.

- Transport maritime

La Libye possède 7 ports commerciaux, 7 ports pétroliers, 2 ports mixtes et un port pour l'industrie lourde de l'acier, ainsi que des ports plus petits (voir le tableau 15)

Les ports sont bien équipés et le gouvernement libyen réalise des investissements pour les améliorer (voir les tableaux 16 et 17), ce qui a permis d'augmenter leur efficacité et leur productivité au cours des dernières années.

Les ports de Benghazi, Tripoli et Alkhoms sont dotés de terminaux de conteneurs entièrement équipés. Toutefois, les terminaux de ces deux derniers ports sont en cours de construction.

Le port de Misurata, ouvert 24h/24, comporte depuis trois ans une zone franche d'une superficie de 2 500 hectares qui gère environ 3 millions de tonnes, ainsi qu'un complexe et un port consacrés à l'acier. Le projet de la zone franche prévoit l'agrandissement du port (3 000 hectares) pour l'industrie lourde.

1.3.2. Formation

En Libye, il n'existe pas d'organismes de formation consacrés directement au secteur des transports. Les seules institutions, -qui sont publiques-, proposant une formation dans le secteur des transports sont les universités (qui préparent au diplôme de génie civil), les auto-écoles (qui permettent d'obtenir le permis de conduire), et les établissements d'enseignement pour les mécaniciens de véhicules.

Les opérateurs de transport ont besoin d'une formation pour les experts en gestion des opérations, ainsi que de conseils relatifs aux nouvelles technologies. Ils manquent également d'une formation dans les métiers plus pratiques adaptée à leurs besoins spécifiques.

L'entretien des machines est en général l'un des principaux points faibles de la Libye, cela concerne tous les secteurs. En effet, ils disposent de fonds pour l'achat de machines high-tech mais le personnel manque d'expérience et de formation pour leur entretien et réparation.

1.4. Politique économique du gouvernement et contexte politique extérieur

1.4.1. Accords commerciaux

La Libye est membre du Fonds monétaire arabe (FMA), du Fonds monétaire international (FMI), du Conseil de l'unité économique arabe, de l'OPEP (Organisation des pays exportateurs de pétrole), de l'OAPEC (Organisation des pays arabes exportateurs de pétrole), de la BID (Banque islamique de développement), de la BIRD (Banque internationale pour la reconstruction et le développement), de la Ligue arabe et de l'UMA (Union du Maghreb arabe).

Depuis 2004, la Libye bénéficie du statut d'observateur de l'Organisation mondiale du commerce et a fait une demande d'accession pour en devenir membre. La Libye est également signataire de la Zone arabe de libre-échange (GAFTA), elle accueille le siège de la Communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD), et elle a adhéré au marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA).

Elle a signé des accords commerciaux bilatéraux avec le Maroc, la Jordanie et la Tunisie.

1.4.2. Investissements

- Investissements étrangers

Les investissements étrangers portent presque exclusivement sur le secteur des hydrocarbures, en raison de l'important marché qu'il représente et d'une réglementation propice aux investissements. Le deuxième secteur par ordre d'importance est celui de la construction, dont le plan d'investissements en infrastructures mises en marche par le gouvernement attire des constructeurs étrangers. Les investisseurs étrangers ne sont pas intéressés par les autres secteurs en raison de la situation politique de la Libye et d'une réglementation jugée trop interventionniste.

L'ouverture aux investissements étrangers est devenue réalité avec la loi n°5 relative à la promotion des investissements étrangers, qui permet aux investisseurs étrangers de détenir la majorité du capital dans des secteurs prioritaires (dans le cas du secteur des transports est obligatoire que le capital local n'est pas moins de 35 %), ainsi qu'avec le décret n°178, qui permet aux personnes physiques et/ou juridiques d'exercer dans certaines conditions une représentation commerciale pour le compte d'une entreprise étrangère. Néanmoins, l'une de ces conditions est de disposer obligatoirement d'un agent en Libye, et il est extrêmement difficile de trouver un bon partenaire, ce qui freine parfois les investissements étrangers⁸.

Depuis 2003, les licences d'importation ont été supprimées, même si toutes les importations doivent être accompagnées d'un certificat d'origine.

⁸Anima Investment Network

2. Le secteur logistique

2.1. Chiffres macro-économiques du secteur logistique

2.1.1. Description du secteur des transports

En 2008, le secteur des transports, le stockage et les communications ont représenté 3,3 % du PIB libyen et ont poursuivi la tendance à la baisse de ces dernières années (voir le tableau 18).

2.1.2. Évaluation du secteur logistique

Selon l'édition 2010 de l'indicateur du rendement logistique, l'indice de performance logistique (LPI) élaboré par la Banque mondiale, la Libye arrive en 132^e position dans le classement de 155 pays, deux places derrière l'Algérie et 72 places derrière la Tunisie. Cet indicateur a par ailleurs évalué les douanes et les infrastructures comme étant les points les plus positifs, et la compétitivité des prix des expéditions internationales et de leur suivi comme les points les plus négatifs⁹.

En effet, le secteur logistique libyen est très peu développé. Certaines entreprises privées de transitaires peuvent proposer des services d'opérateurs logistiques, mais leur marché demeure encore très limité. En général, la sous-traitance n'est pas une pratique habituelle (90 % des commerçants préfèrent disposer de leurs propres entrepôts) et le marché des opérateurs en logistique est constitué d'une clientèle fixe qui ne requiert pas la création de nouveaux services ni une amélioration de la qualité, mais des prix bas, et qui fait une confiance aveugle -et mal placée- à ce qu'elle connaît.

Les figures des transitaires et des opérateurs logistiques ne sont pas légalement définies, et les opérateurs 3PL et 4PL n'ont pas leur place sur le marché.

2.1.3. Coûts logistiques

Le système portuaire est efficace pour ce qui est des opérations physiques, mais les procédures administratives sont lentes et la durée du séjour des marchandises dans le port est beaucoup trop élevée (10 à 12 jours en moyenne), ce qui constitue un obstacle de taille pour les exportations et un surcoût pour les importations.

Le coût du transport routier ne pose aucun problème en raison du prix réduit du carburant en Libye, et les transporteurs, même s'ils ne mettent en pratique aucune technique permettant d'optimiser les opérations (le retour à vide est généralisé), peuvent obtenir des marges intéressantes. Le prix du transport routier est particulièrement élevé aux alentours de la capitale (Tripoli), où par exemple le trajet Misurata-Tripoli (200 km) coûte 150 dollars, alors que le trajet entre Tripoli et un village situé à une distance d'environ 30 km coûte 250 dollars.

Les assurances constituent l'un des coûts les plus élevés de la logistique, car les compagnies implantées en Libye sont nettement insuffisantes, et les assurances contractées à l'étranger ont un coût très élevé.

2.2. Dimension du secteur logistique

2.2.1. Transport routier

⁹ *Logistics Performance Index*, The World Bank

Il n'existe en Libye aucune entreprise publique de transport routier de marchandises. Néanmoins, l'État demeure propriétaire des entreprises travaillant dans les principaux secteurs du pays, les hydrocarbures et les produits miniers, qui possèdent leur propre parc pour le transport routier.

Le marché du transport routier est structuré de la façon suivante :

- 20 % de l'ensemble du transport routier de marchandises est réalisé par des transporteurs travaillant pour leur compte.
- Les 80 % restants sont réalisés pour le compte de tiers et fournissent majoritairement des services aux petites entreprises privées.

Afin de réguler l'accès des entreprises aux appels d'offres publiques relatives aux activités de transport routier, celles-ci sont divisées en deux catégories : les petites entreprises, qui possèdent un minimum de 5 camions, et les grandes entreprises, qui possèdent un minimum de 10 camions.

Aucun chiffre relatif au volume de marchandises transportées par an n'est disponible. En ce qui concerne le transport international, le trafic avec la Tunisie est très important, et celui avec le Tchad et le Soudan demeure peu élevé, mais il est prévu qu'il sera développé.

La Libye présente le taux de nombre de véhicules par habitant le plus élevé de l'Afrique, soit 280 véhicules pour 1 000 habitants. En 2007, plus de 1,7 millions de véhicules ont été immatriculés.

En 2009, le nombre de véhicules destinés au transport de marchandises était de 77 624 au total, dont 42 % correspondaient aux camions articulés et 58 % aux camions monoblocs. Le tableau 20 indique que 91 % des véhicules appartiennent à des propriétaires libyens et 9 % à des étrangers (voir le tableau 19).

2.2.2. Transport ferroviaire

Il n'existe actuellement aucune ligne de chemin de fer en Libye, le transport ferroviaire est donc nul. La future ligne actuellement en construction devrait permettre la circulation de tous types de charges : générales, vrac et conteneur, sans limite de poids, en vue de faciliter l'intermodalité.

2.2.3. Transport maritime

À l'heure actuelle, la compagnie de navigation publique de Libye, la *General National Maritime Transport Company* (GNMTC), se consacre exclusivement au marché des hydrocarbures, même si le gouvernement a fait part de son intention de s'ouvrir aux autres marchés du transport maritime. Le transport maritime de marchandises autres que le pétrole est réalisé par des compagnies de navigation étrangères (Maersk, MSC, CMA CGM, Grimaldi, Neptun, Senator et Tarros, entre autres).

En 2009, les ports commerciaux libyens ont géré 10,81 millions de tonnes de charge, 2,92 millions de tonnes de vrac au détail, 2 millions de tonnes d'acier et 549 milliers d'EVP. Plus de 50 % de ses marchandises ont transité dans le port de Misurata, les presque 50 % restants étant répartis entre les 8 ports opérés par la SPC (voir le tableau 20).

Le volume de marchandises ayant transité dans les ports libyens a évolué positivement ces dernières années, en particulier en 2008, où le total a augmenté de 78 % (et de plus de 100 % pour les marchandises générales et le transport en vrac). En 2009, l'évolution a été similaire, mais avec une croissance beaucoup plus ralentie (34 %) sur l'ensemble des types

de marchandises, à l'exception des marchandises ensachées qui, après une diminution de 6 % en 2008, ont connu une augmentation de 4 % en 2009 (voir le tableau 21 et la figure 5).

En ce qui concerne les navires publics, la GNMTC possède actuellement 18 pétroliers (après l'acquisition récente de 6 pétroliers) qui ont une capacité pour 11,8 millions de barils. En 2005, elle ne possédait que 3 pétroliers.

La Libye dispose d'un barème fixe de tarifs portuaires. L'AP et la SPC ou le *Misurata Free Trade Zone Company* débattent des prix et, par l'intermédiaire de la LPMTA, font une proposition au ministère des Transports, qui, en dernière instance, doit les approuver. Il y a un tarif par bateau et un tarif par charge, le premier est plus élevé que le deuxième.

Les chiffres relatifs aux emplois portuaires et maritimes ne sont pas disponibles.

2.2.4. Services logistiques

Il existe en Libye environ 300 transitaires et un nombre comparable d'agents de douanes, car chaque transitaire dispose de son propre agent de douanes pour éviter tout problème avec les démarches douanières. Ainsi, les différentes professions se chevauchent et sont concurrentes, à l'instar des consignataires de navires, qui sont reconnus légalement -à la différence des transitaires- pour mener à bien les opérations de groupage et posséder des entrepôts sous contrôle douanier.

En général, les entreprises de transport routier proposent uniquement un service de transport de charges générales. Certaines sociétés proposent un service de transport réfrigéré, mais aucune n'est spécialisée dans ce secteur.

Tables et figures

| Total PIB (en millions de LYD) | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Prix courant | 37 361 | 48 105 | 66 451 | 80 730 | 89 260 |
| Prix constant 2003 | 37 725 | 39 985 | 43 869 | 46 436 | 49 038 |

Table 1: évolution du PIB
Source: Secretariat of Planning (web of Libya online)

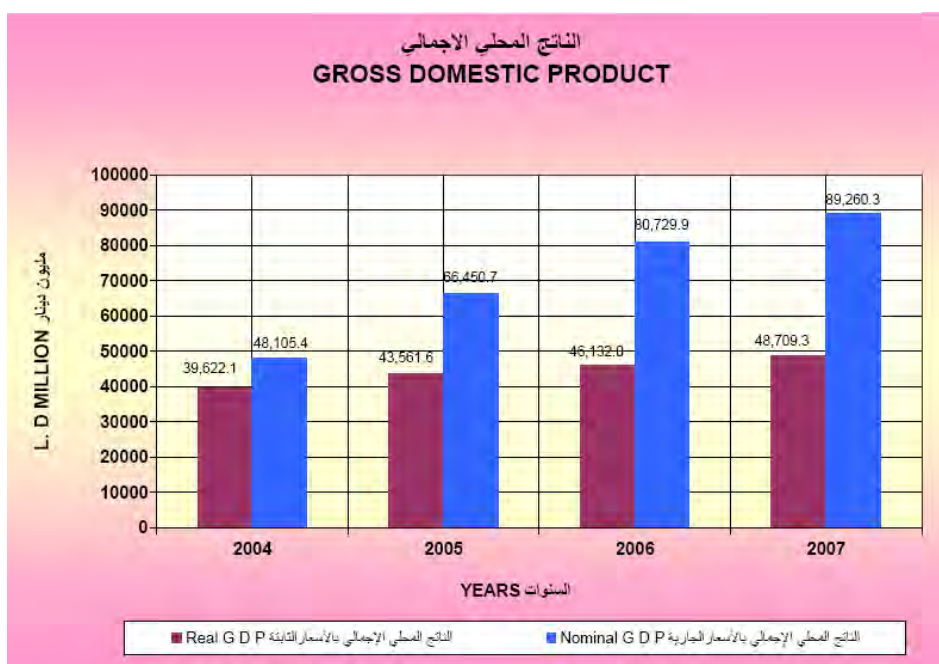


Figure 1: évolution du PIB (prix courants et constants)
Source: Key economic and monetary indicators in the Jamahiryia, Secretariat of Planning.

| | 2006 | 2007 | 2008 |
|--|----------------|----------------|----------------|
| PIB (USD courant) <i>World Bank</i> | 56 484 375 000 | 71 803 278 689 | 93 167 701 863 |
| Exportations de services et marchandises (% de PIB) <i>World Bank</i> | 71 % | 68 % | 67 % |
| Importations de services et marchandises (% de PIB) <i>World Bank</i> | 25 % | 29 % | 27 % |
| RNB per capita, Atlas method (USD courant) | 8 200 | 10 270 | 12 380 |
| Population. <i>World Bank</i> | 6 045 033 | 6 168 997 | 6 294 181 |
| Entrées nettes d'investissement étranger direct (BDP, USD courant) <i>World Bank</i> | 2 064 000 000 | 4 689 000 000 | 4 111 300 000 |
| Inflation (moyenne annuelle en %) <i>Icex</i> | 1,4 % | 6,2 % | 10,4 % |
| Population active (%) <i>Icex</i> | 29 % | 29 % | 33 % |
| % chômage sur population active <i>Icex</i> | - | 17 % | 21 % |
| Taux de change face à l'USD (moyenne annuelle) <i>Icex</i> | 1,31 | 1,26 | 1,21 |

Table 2: données macro-économiques de la Libye
Source: diverses

| Taux de change pour 1 Dinar libyen (LYD) | | |
|--|------|------|
| | USD | Euro |
| 2004 | 0,80 | 0,59 |
| 2005 | 0,74 | 0,63 |
| 2006 | 0,78 | 0,59 |
| 2007 | 0,78 | 0,55 |
| 2008 | 0,85 | 0,54 |

Table 3: taux de change pour 1 LYD
Source: Key economic and monetary indicators in the Jamahiriya. Libyan General Information Authority (web of Libya online)

| Index recettes et dépenses, (en millions LYD) | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 |
|--|--------|--------|--------|--------|
| Recettes | 53 366 | 47 088 | 37 106 | 23 087 |
| % Recettes pétrolières | 91 % | 93 % | 93 % | 86 % |
| % Recettes non pétrolières | 9 % | 7 % | 7 % | 14 % |
| Dépenses | 30 883 | 21 378 | 21 343 | 17 230 |
| % Dépenses administratives | 39 % | 42 % | 39 % | 39 % |
| % Dépenses développement | 61 % | 52 % | 48 % | 39 % |
| % Budget extra | 0 % | 6 % | 13 % | 22 % |

Table 4: relevé des recettes et dépenses actuelles en millions LYD
Source: Key economic and monetary indicators in the Jamahiriya. Secretariat of Finance

| Secteur | PIB (2009) | Pop. active (2004) |
|-------------|------------|--------------------|
| Agriculture | 4,2% | 17% |
| Industrie | 77,9% | 23% |
| Services | 17,9% | 59% |

Table 5: distribution du PIB par secteur
Source: CIA Factbook. (estimates)

| Structure du PIB 2008 (%) | |
|---|--------|
| Pétrole | 69,6 % |
| Agriculture, pêche et exploitation forestière | 1,9 % |
| Industrie de transformation | 1,4 % |
| Électricité, gaz et eau | 1,2 % |
| Construction | 5,1 % |
| Commerce, hôtels et restaurants | 3,5 % |
| Transport, stockage et communication | 3,3 % |
| Finance, assurance et services aux entreprises | 1,0 % |
| Logement | 5,8 % |
| Services publics (y compris éducation et santé) | 7,1 % |
| Autres services | 0,1 % |

Table 6: structure du PIB par secteur économique
Source: Ministry of development and international cooperation

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| Production total de pétrole brut (million de barils) | 560 | 591,3 | 618 | 642,8 | 653,8 |
| % Exportation | 77 % | 78 % | 79 % | 81 % | 82 % |
| Moyenne prix de vente de pétrole brut (FOB) USD/baril | 28,08 | 39,13 | 54,15 | 65,02 | 72,32 |
| Max-mini par terminal pétrolier | 28,33 | 37,03 | 52,12 | 63,03 | 70,22 |

Table 7: évolution de la production pétrolière et des exportations

Source: Key economic and monetary indicators in the Jamahiriya. National Oil Corporation

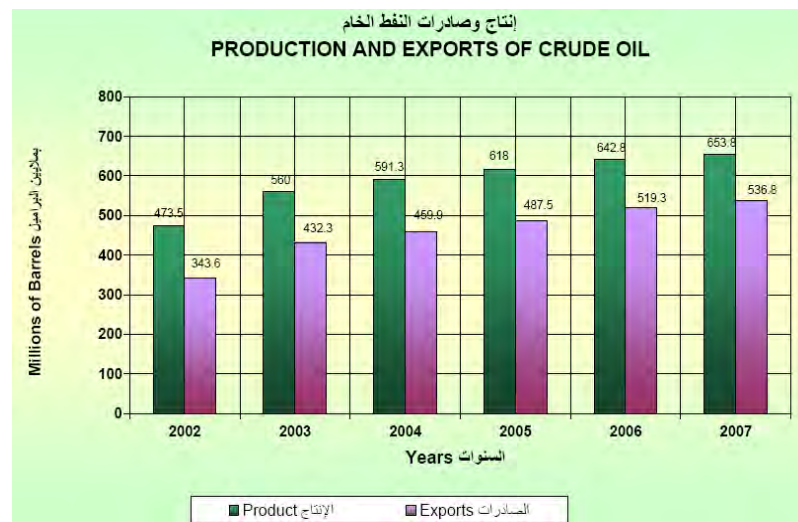


Figure 2: évolution de la production pétrolière et des exportations

Source: Key economic and monetary indicators in the Jamahiriya. National Oil Corporation

| N° | District | Population (2006) | % |
|----|--------------------|-------------------|------|
| 1 | Al Butnan | 159 536 | 3 % |
| 2 | Darnah | 163 351 | 3 % |
| 3 | Al Jabal al Akhdar | 203 156 | 4 % |
| 4 | Al Marj | 185 848 | 3 % |
| 5 | Benghazi | 670 797 | 12 % |
| 6 | Al Wahat | 177 047 | 3 % |
| 7 | Al Kufrah | 50 104 | 1 % |
| 8 | Surt | 141 378 | 3 % |
| 9 | Misratah | 550 938 | 10 % |
| 10 | Al Murgub | 432 202 | 8 % |
| 11 | Tarabulus | 1 065 405 | 19 % |
| 12 | Al Jfara | 453 198 | 8 % |
| 13 | Az Zawiyah | 290 993 | 5 % |
| 14 | An Nuqat al Khams | 287 662 | 5 % |
| 15 | Al Jabal al Gharbi | 304 159 | 6 % |
| 16 | Nalut | 93 224 | 2 % |
| 17 | Al Jufrah | 52 342 | 1 % |

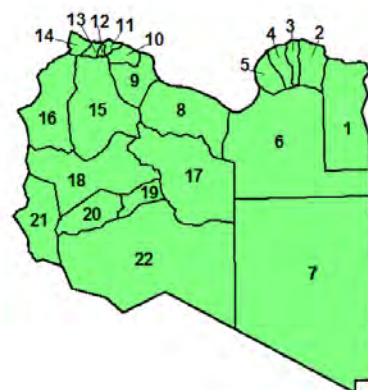


Figure 3: distribution de la population par région

Source: Libyan General Information Authority

| | | | |
|--------------|----------------|------------------|--------------|
| 18 | Wadi Al Shatii | 78 532 | 1 % |
| 19 | Sabha | 134 162 | 2 % |
| 20 | Wadi Al Hayaa | 76 858 | 1 % |
| 21 | Ghat | 23 518 | 0 % |
| 22 | Murzuq | 78 621 | 1 % |
| Total | | 5 518 639 | 100 % |

Table 8: distribution de la population par district

Source: Libyan General Information Authority 2009

| | Imports 2006 | Exports 2006 | Balance commerciale 2006 (import/export) |
|---|--------------|--------------|---|
| Tous produits confondus (en millions LYD) | 7 935 | 36 336 | 28 402 |

Table 9: résultats du commerce extérieur (2006)

Source: Key economic and monetary indicators in the Jamahiriya. General Authority for Information. Libya

| Principaux fournisseurs | Importations 2006 (en milliers d'euros) | Importations 2008 (en milliers d'euros) | Principaux clients | Exportations 2006 (en milliers d'euros) | Exportations 2008 (en milliers d'euros) |
|-------------------------|---|---|--------------------|---|---|
| Italie | 1 402 259 | 1 622 012 | Italie | 10 754 938 | 14 477 097 |
| Allemagne | 588 153 | 666 392 | Allemagne | 4 945 494 | 5 555 144 |
| Tunisie | 494 395 | 508 880 | Espagne | 2 991 951 | 3 160 966 |
| Turquie | 389 700 | 469 262 | Turquie | 1 829 611 | - |
| Royaume-Uni | 298 273 | 338 912 | France | 1 904 293 | 3 435 185 |
| France | 433 499 | 521 755 | États-Unis | 2 094 027 | 487 427 |
| Corée du Sud | 345 319 | 293 353 | Suisse | 1 066 157 | 2 100 333 |
| Chine | 560 789 | 629 328 | Chine | 1 349 056 | - |
| Espagne | 84 819 | 114 732 | Grèce | 824 732 | - |
| Brésil | 161 978 | 174 127 | Royaume-Uni | 844 609 | 1 182 384 |

Table 10: distribution des importations et exportations par pays

Source: ICEX

| Groupe de produits (2007) | Exportations (en milliers USD) | | Importations (en milliers USD) | |
|--|-----------------------------------|------|-----------------------------------|------|
| Préparations alimentaires et boissons | 26 140 | 0 % | 1 423 312 | 12 % |
| Approvisionnement industriel | 1 668 395 | 4 % | 2 754 194 | 23 % |
| Combustibles et lubrifiants | 44 005 564 | 96 % | 1 207 859 | 10 % |
| Biens de production (sauf équipements de transport), leurs pièces détachées et accessoires ¹⁰ | 15 855 | 0 % | 2 731 282 | 23 % |
| Équipements de transport, leurs pièces détachées et accessoires | 9 204 | 0 % | 2 180 204 | 18 % |
| Biens de consommation | 4 353 | 0 % | 1 347 014 | 11 % |
| Biens | 84 789 | 0 % | 218 552 | 2 % |
| TOTAL | 45 814 299 | | 11 862 416 | |

Table 11: distribution des importations et exportations par produit (2007)

Source: UN Comtrade Database (Data based on reports from importing country partners)

| Groupes de produits (en milliers d'euros) | Import. UE 2006 | Import. UE 2008 | Export. UE 2006 | Export. UE 2008 |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Produits agricoles et animaux vivants | 108 875 | 217 360 | 2 142 | 2 491 |
| Denrées alimentaires et fourrage | 329 039 | 434 408 | 5 957 | 5 042 |
| Combustibles minéraux solides | 349 | 231 | 0 | 0 |
| Produits pétroliers | 636 383 | 1 390 702 | 23 424 847 | 31 473 730 |
| Minerais et déchets métallurgiques | 39 771 | 59 820 | 28 769 | 2 958 |
| Produits métallurgiques | 199 154 | 163 137 | 183 012 | 167 057 |
| Minéraux bruts ou manufacturés, matériaux de construction | 53 273 | 99 745 | 112 | 34 |
| Engrais | 883 | 3 061 | 7 638 | 14 621 |

¹⁰ Cette catégorie comprend les machines telles que les générateurs électriques et les ordinateurs, ainsi que d'autres produits manufacturés tels que le matériel médical employé dans l'industrie, le secteur public et les organismes privés à but non lucratif.

| | | | | |
|---|------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| Produits chimiques | 249 364 | 311 149 | 411 785 | 472 474 |
| Machines, véhicules, objets manufacturés et objets divers | 2 054 769 | 3 051 993 | 22 484 | 68 690 |
| Total | 3 671 860 | 5 731 606 | 24 086 746 | 32 207 095 |

Table12: distribution du commerce extérieur avec l'UE par produit, en valeur
Source: Eurostat

| Groupes de produits (en milliers d'euros) | Import. UE 2006 | Import. UE 2008 | Export. UE 2006 | Export. UE 2008 |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Produits agricoles et animaux vivants | 495 | 675 | 1 | 2 |
| Denrées alimentaires et fourrage | 694 | 521 | 2 | 1 |
| Combustibles minéraux solides | 1 | 2 | 0 | 0 |
| Produits pétroliers | 1 333 | 2 514 | 58 380 | 61 476 |
| Minerais et déchets métallurgiques | 552 | 607 | 46 | 1 |
| Produits métallurgiques | 167 | 116 | 533 | 330 |
| Minéraux bruts ou manufacturés, matériaux de construction | 308 | 711 | 0 | 0 |
| Engrais | 1 | 2 | 38 | 54 |
| Produits chimiques | 110 | 117 | 1 009 | 1 030 |
| Machines, véhicules, objets manufacturés et objets divers | 274 | 409 | 3 | 35 |
| Total | 3 934 | 5 673 | 60 014 | 62 929 |

Table 13: distribution du commerce extérieur avec l'UE par produit, en tonnes
Source: Eurostat

| Ligne | Longueur (km) |
|---------------------|---------------|
| Ras - Ejdeer - Surt | 650 |
| Al Hishah - Sebha | 810 |
| Surt - Benghazi | 550 |
| Benghazi - Imsaad | 798 |
| Autres | 362 |
| Total | 3 170 |

Table 14: longueur des tronçons de la future ligne
Source: Ministry of Transports

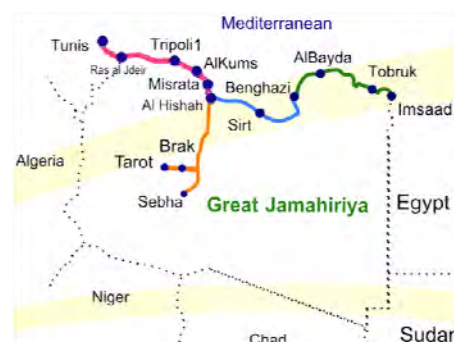


Figure 2: carte de la future ligne ferroviaire
Source: Ministry of Transports

| Ports pétroliers | Ports commerciaux | Ports mixtes (pétroliers et commerciaux) | Ports pour l'industrie lourde | Ports de petite taille |
|------------------|-----------------------|---|----------------------------------|---------------------------|
| Abu Kammash | Benghazi | Elbrega Port (Marsa Brega) | Steel Port | Ras Al Hilal |
| Bouri | Darnah | Ras Lanouf | | |
| Marsa Al Hariga | AlKhoms | | | |
| Rasco | Misurata (Qasr Ahmed) | | | |
| Sidra | Tobruk | | | |
| Zawia (Azzawiya) | Tripoli | | | |
| Zueitina | Zwarah | | | |

Table 15: ports libyens
Source: Libya online (business)

| | |
|---|---------|
| Capacité marchandises générales (en millions de tonnes) | 14 |
| Capacité en EVP | 437 000 |
| Digues | 22 |
| Enrochements | 14 |
| Hectares (transit, entrepôts) | 10 |
| Hectares (surface ouverte) | 150 |
| Capacité (passagers) | 250 000 |
| Tirant d'eau | 13 |

Table 16: infrastructures des ports libyens (sauf ports pétroliers et de l'industrie sidérurgique), 2007
Source: Libyan Ports & Maritime Transport Authority

| Capacité totale portuaire (en millions de tonnes/an/port) | 2009 | 2012 (prévisions) |
|---|-------------|-------------------|
| Zwarah | 1,5 | 0,5 |
| Tripoli | 3,3 | 5,5 |
| Alkhoms | 1,2 | 1,8 |
| Misurata | 3,8 | 3,8 |
| Ras Lanouf | 0,6 | 2,0 |
| Elberga Port | 0,2 | 1,0 |
| Benghazi | 4,0 | 4,5 |
| Darnah | 0,8 | 0,8 |
| Tobruk | 0,5 | 1,2 |
| New Sirte | 0,0 | 8,0 |
| Total | 15,9 | 29,1 |

Table 17: capacité totale portuaire (par port)
Libyan Ports & Maritime Transport Authority

| Pourcentage du PIB total par an | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Secteur des transports, stockage et télécommunications | 4,8 % | 4,0 % | 3,6 % | 3,4 % | 3,7 % | 3,3 % |

Table 18: évolution du secteur transport, stockage et télécommunication par rapport au PIB total
Source: Key economic and monetary indicators in the Jamahiriya, Secretariat of Planning

| Véhicules de transport de marchandises pour 2009 | Véhicules articulés | Véhicules autoportants | Total |
|--|---------------------|------------------------|---------------|
| Propriété libyenne | 29 594 | 41 053 | 70 647 |
| Propriété étrangère | 3 244 | 3 733 | 6 977 |
| Total | 32 838 | 44 786 | 77 624 |

Table 19: quantité de véhicules de transport par type et par type de propriété (2009)
Source: Land Transportation, Ministry of Transport

| Trafic de marchandises 2009 | 8 ports SPC | Port de Misurata | Ports pétroliers | Total |
|---|-------------|------------------|------------------|-------|
| Trafic de marchandises (en millions de tonnes) | 7,25 | 3,56 | 0 | 10,81 |
| Trafic de vrac (en milliers de tonnes) | 2,22 | 0,7 | 0 | 2,92 |
| Acier (port de Misurata) (en millions de tonnes) | 0 | 2 | 0 | 2 |
| Marchandises commerciales totales (en millions de tonnes) | 9,47 | 6,26 | 0 | 15,73 |
| Trafic de pétrole (en millions de tonnes) | 0 | 0 | 77 | 77 |
| Trafic de conteneurs (en milliers d'EVP) | 289 | 260 | 0 | 549 |

Table 20: trafic de marchandises, par type, dans les ports libyens (2009)
Source: Socialist Port Company, Misurata Free Zone Company and National Oil Corporation

| Marchandises manipulées dans les 8 ports SPC | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | Total |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| Marchandise diverse (tonnes) | 859 359 | 1 403 665 | 2 898 805 | 4 317 762 | 9 479 591 |
| Vrac (tonnes) | 1 315 627 | 911 845 | 1 825 718 | 2 217 393 | 6 270 583 |
| Marchandise emballée (tonnes) | 983 447 | 728 523 | 688 365 | 718 860 | 3 119 195 |
| Total (tonnes) | 3 158 433 | 3 044 033 | 5 412 888 | 7 254 015 | 18 869 369 |
| Conteneurs déchargés (EVP) | 97 352 | 109 994 | 143 421 | 146 018 | 496 785 |
| Conteneurs chargés (EVP) | 93 123 | 98 972 | 136 047 | 142 670 | 470 812 |
| Total (EVP) | 190 475 | 208 966 | 279 468 | 288 688 | 967 597 |

Table 21: évolution des entrées de marchandises dans les 8 ports SPC
Source: Socialist Port Company

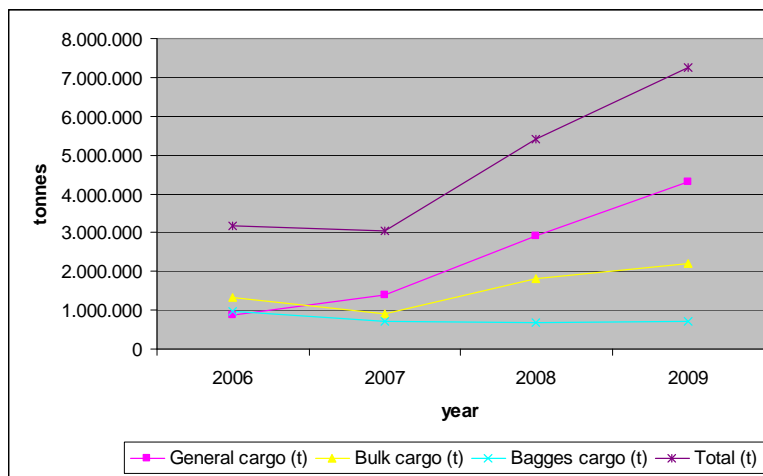


Figure 5: évolution des entrées de marchandises dans les 8 ports SPC
Source: Socialist Port Company

Liste des entreprises et organismes contactés

LIBYE

| Secteur | Type d'entreprise ou organisme | Profil | Organisme |
|------------------------|---|--|---|
| Transport routier | Autorité en charge de la construction et gestion du réseau routier | Administrations publiques | Road Transport http://www.new.raba.ly |
| | Autorité en charge de la législation et gestion du transport terrestre (routes) | | Land Transportation |
| Transport ferroviaire | Autorité en charge de la construction et gestion du réseau ferroviaire | Administration publique | Rail Transport http://www.railroads.org.ly |
| Transport maritime | Compagnie maritime internationale | Entreprise internationale | Esterlab Shipping Company Wahat Centre – Suites 8, Hay Al-Andalus, P.O.Box. 6250 Tripoli – Libya http://www.esterlab.ly Universal Shipping co. Omar Almokhtar Street Madina ClubWahat Centre – Suites 8, Hay Al-Andalus, P.O.Box. 3703 Tripoli – Libya http://www.unishipco.com |
| | Compagnie maritime nationale | Compagnie publique | General National Maritime Transport Company P.O.Box. 80173 Tripoli – Libya http://www.gnmtc.com |
| Secteur portuaire | Autorités portuaires | Administration publique chargée de la gestion des autorités portuaires. | Libyan Ports & Maritime Transport Authority |
| | | Autorité portuaire responsable de la gestion des 8 ports de commerce | Socialist Port Company http://www.lplibya.com |
| Opérateurs logistiques | Opérateur logistique international | Opérateur logistique international spécialisé en stockage, distribution... | Aramex P.O.Box. 93350 Tripoli – Libya http://www.aramex.com Bentraco Logistics P.O.Box. 91997 Dat El Imad Post Office Tripoli – Libya http://www.bentracologistics.com |

Principales sources bibliographiques

Ouvrages, revues et articles

- *Key economic and monetary indicators in the Jamahiriya*, Libya online.
- *Transport training needs in Western Mediterranean Countries*, CETMO, December 2009.
- *Trade Sustainability Impact Assessment (SIA) of the EU-Libya Free Trade Agreement*. European Commission, DG Trade, October 2009.
- *Report Libya's economic and commercial*. ICEX, February 2010.
- *Export to Libya*. Spanish Embassy and Economic and Trade Office, Tripoli. March 2007. 2009, août 2009, octobre 2009, février 2010

Sitographie

- Libia online (business)
<http://www.libyaonline.com/business/>
- CIA - The World Factbook
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>
- Eurostat: External Trade Database:
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/newxtweb/>
- ICEX « Instituto Español de comercio Exterior » (Spanish Foreign Trade Institute)
<http://www.icex.es>
- CETMO
<http://www.cetmo.org>
- Railroads Project Execution and Management Board
www.railroads.org.ly
- Libya for Shipping and Maritime Services
<http://www.libyashipping.com>
- Socialists Port Company
<http://www.lpclibya.com/en/>
- ANIMA Investment Network
<http://www.animaweb.org/>
- The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control
<http://www.parismou.org/>
- Logistics Performance Index. The World Bank
<http://www.worldbank.org/lpi>

Acronymes des organismes et institutions libyennes citées

| | |
|--------------|--|
| DGT | Directorate of Administration of Land Transport |
| GNMTC | General National Maritime Transport Company |
| GPCTC | General People's Committee for Transport and Communication |
| LPMTA | The Libyan Ports & Maritime Transport Authority |
| LSW | Libyan Single Window |
| SPC | Socialist Port Company |