

La maîtrise du transport maritime : un enjeu crucial pour l'économie nationale

Une erreur de montage infographique, ayant fait décaler les textes et les graphes, nous a contraint à reprendre intégralement la contribution hautement appréciée de M. Ammour Mohand Ouramdane, auquel nous présentons toutes nos excuses ainsi qu'à nos lecteurs. La rédaction



Par **AMMOUR Mohand Ouramdane** *

Etat des lieux

Le secteur du transport, notamment dans sa composante marchandise, revêt une importance majeure dans la dynamique économique. Son importance découle de sa contribution au fonctionnement des marchés des produits et de facteurs de productions, d'une part, et de son apport en matière d'amélioration des grandeurs macroéconomiques d'autre part. Le coût élevé du transport alourdit la facture des entreprises et, par conséquent, celle des consommateurs. Il affecte la compétitivité des entreprises nationales à l'étranger et réduit l'attractivité du pays pour les IDE.

Le secteur du transport des marchandises en Algérie souffre de plusieurs difficultés qui entravent son développement intégré. Les principaux blocages sont liés à l'organisation de la profession, à l'insuffisance de l'infrastructure pour certaines de ses composantes, notamment à l'infrastructure portuaire, et au retard en matière des services logistiques. Concernant le transport maritime, il faut retenir que les ports algériens sont complètement dépassés. Ils ne permettent pas de saisir les opportunités offertes par une position géographique stratégique à proximité de l'Europe et de l'une des

routes maritimes les plus fréquentées. Le développement du transport maritime à la mesure des défis nationaux de concurrence et de compétitivité pourra contribuer de manière significative à la réalisation des objectifs attendus, surtout, en matière de positionnement commercial régional et international.

Pour une diminution des coûts à l'importation et une compétitivité à l'exportation

La voie maritime constitue le principal mode de transport pour le commerce international, représentant environ 80% du volume mondial total des marchandises déplacées. Les ports et plus généralement l'ensemble de la logistique commerciale ont une importance grandissante dans la course mondiale à la compétitivité.

D'une part, il est essentiel que l'Algérie améliore le secteur de la logistique pour réduire les coûts afin de renforcer sa compétitivité et pouvoir ainsi intégrer le système commercial mondial, seul moyen d'échapper à sa dépendance des recettes des hydrocarbures. D'autre part, les frais liés au transport maritime et de manière générale au transit maritime grèvent lourdement le coût des marchandises importées. La majeure partie des échanges de

l'Algérie étant extracontinentaux et transitant par les ports, les coûts liés au transport et transit maritime sont particulièrement importants.

Le grave déficit infrastructurel de l'Algérie est un des principaux facteurs qui influent sur les coûts de transport. Un récent rapport de la banque mondiale conclut que les carences de l'infrastructure de transport notamment l'inefficacité des ports, compromettent fortement les perspectives de croissance durable.

La connectivité des transports maritimes, un paramètre clé pour mesurer la facilité d'accès au commerce international

Les services des compagnies de transports maritimes de ligne constituent un réseau mondial qui transporte la plupart des articles manufacturés faisant l'objet du commerce international. Le niveau de connectivité des pays à ce réseau varie. La CNUCED (Conférence des nations unies pour le commerce et le développement) a défini un indice de connectivité des transports maritimes en ligne régulière qui est publié chaque année depuis 2004. Il vise à rendre compte de la facilité d'accès d'un pays au marché international. Cet indice noté de 0 à 100 est constitué de cinq

indicateurs : le nombre de compagnies assurant le service en provenance et à destination des ports du pays ; la taille des plus grands navires escalant dans ses ports, le nombre de services reliant les ports du pays vers l'étranger ; le nombre total de navires assurant le service en provenance et à destination du pays, la capacité totale de charge de conteneurs des navires qui assurent la liaison avec le pays.

Dans le cas de notre pays, il est à remarqué que le deuxième paramètre, en l'occurrence celui relatif à la taille des navires, est extrêmement défavorisant, puisque la capacité de nos ports ne peuvent pratiquement pas recevoir des navires transportant plus de 500 conteneurs EVP. Cet handicap majeur ne permet pas d'avoir des économies d'échelle, lesquelles devraient se traduire par une baisse du prix du fret pour les chargeurs. Le coût de fret pour transporter un conteneur de 40 pieds de Marseille vers Alger revient à 1100 Euros alors que le même conteneur est transporté de Shanghai vers la méditerranée à raison 970 Euros (soit une durée de navigation Shanghai-Méditerranée de 30 jours, alors que pour Marseille -Alger la durée de voyage n'est que d'une journée). Cela illustre bien le manque de performance de nos ports et de notre chaîne de transport maritime.

Pour revenir à l'indice de connectivité, qui est un indicateur essentiel pour mesurer la performance des ports et la facilité d'accès aux transports maritimes, il a été attribué à l'Algérie

pour l'année 2014 une note de 6,9/100 alors que le Maroc obtient 64,3/100 pour la même année. Cette performance de notre voisin s'explique par le développement du port de Tanger qui pour la même année a traité 2,5 millions d'EVP alors que nos ports arrivent à peine à traiter 350000 EVP (source : UNCTAD, review of marine transport 2014). Plusieurs études empiriques récentes ont mis en lumière des rapports étroits entre la connectivité des transports maritimes réguliers et les coûts commerciaux, en particulier les coûts de transport. Un récent projet de recherche réalisé par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) de l'ONU a inclus le LSCI dans une étude empirique sur les coûts de transport et a conclu qu'environ 25 % des changements intervenus dans les coûts commerciaux, sans rapport avec la politique non tarifaire, peuvent s'expliquer par cet indice.

La connexion au réseau terrestre, une intermodalité indispensable pour l'efficacité de la chaîne logistique

Le transport de marchandise met en jeu un très grand nombre d'intervenants qui opèrent en temps réel, dans un système complexe. Il s'exerce selon différents modes (maritime, terrestre, ferroviaire) en fonction de contraintes particulières (nature du produit, coût, délai etc.) et fait appel à des techniques et technologies de plus en plus innovantes et performantes.

Les ports constituent le point névralgique essentiel pour le commerce international. Cependant, le transport de marchandise fait intervenir plusieurs modes de transport pour rallier le producteur au consommateur. Deux modes de transport permettent de rallier les ports aux marchés : la route et le rail.

Pour mesurer les performances de la chaîne logistique, un indicateur appelé « indice de performance logistique (IPL) » a été mis au point. Cet indice va de 1 à 5 et la note la plus élevée représente la meilleure performance. Les données de l'indice sont tirées des enquêtes réalisées par la Banque mondiale en partenariat avec des universités. La note globale de l'indice de performance de la logistique reflète les perceptions relatives à la logistique d'un pays basées sur l'efficacité des processus de dédouanement, la qualité des infrastructures commerciales et des infrastructures de transports connexes, la facilité de l'organisation des expéditions à des prix concurrentiels, la qualité des services d'infrastructure, la capacité de suivi et de traçabilité des consignations et la fréquence avec laquelle les expéditions arrivent au destinataire dans les délais prévus. L'IPL pour l'année 2014 est représenté sur le tableau ci-contre pour les 15 premières places. L'Algérie est classée au 96 sur 160 avec un score de 2,65 sur 5.

LPI 2014

Economy	Rank	Score	% of highest performer
Germany	1	4.12	100.0
Netherlands	2	4.05	97.6
Belgium	3	4.04	97.5
United Kingdom	4	4.01	96.6
Singapore	5	4.00	96.2
Sweden	6	3.96	94.9
Norway	7	3.96	94.8
Luxembourg	8	3.95	94.4
United States	9	3.92	93.5
Japan	10	3.91	93.4
Ireland	11	3.87	91.9
Canada	12	3.86	91.5
France	13	3.85	91.2
Switzerland	14	3.84	91.1
Hong Kong SAR, China	15	3.83	90.5
Algeria	96	2.65	52.8

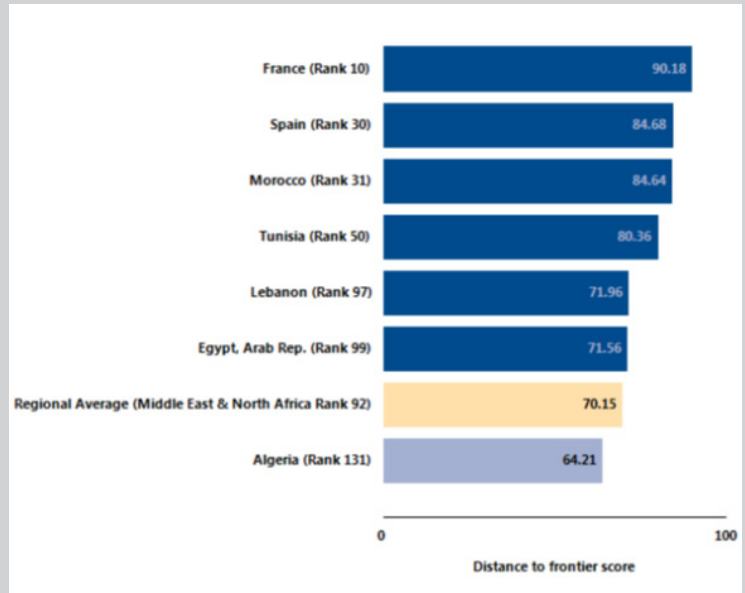
Le commerce transfrontalier, des procédures à promouvoir

Quelle facilité a un opérateur à importer ou à exporter en Algérie? Selon les données recueillies par Doing Business, l'exportation d'un conteneur standard de marchandises nécessite 8 documents, prend 17 jours et coûte 1270 USD. L'importation du même conteneur de marchandises nécessite 9 documents, prend 26 jours et coûte 1330 USD (ce coût concerne les formalités d'importation en dehors du prix à payer pour le fret).

Globalement, l'Algérie se place à 131 dans le classement des 189 économies sur la facilité du commerce transfrontalier.

Le tableau ci-dessus montre que nous nous plaçons bien loin du Maroc (31ième place) et de la Tunisie (50ième place).

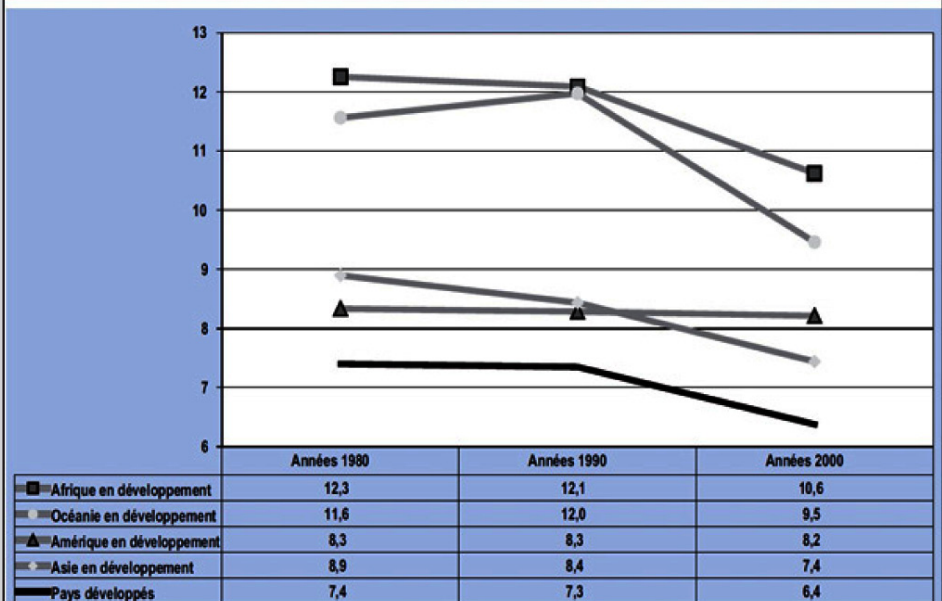
A l'heure où les recettes pétrolières se raréfient, les performances du commerce transfrontalier sont à améliorer au plus vite pour qu'elles puissent contribuer à l'essor des exportations hors hydrocarbures.



Ce que coûte le transport maritime à l'Algérie

Les importations globales de l'Algérie pour l'année 2014 sont estimées à 58 Milliards de Dollars. En se basant sur le graphe précédent, le coût total du fret à destination de l'Algérie serait de : 6,148 Milliards USD. Le manque de maîtrise du marché du transport maritime international, et parfois le penchant pour la recherche de facilité des entreprises (notamment celles du secteur public), en ayant recours exclusivement à la conclusion de contrat en mode CFR, engendre donc un manque à gagner considérable. En effet, ces entreprises paient la facture du transport dans le prix global de la marchandise, sans avoir à la connaître, dans une

Graphique 3.7 Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations: tendance à long terme (1980-1989, 1990-1999 et 2000-2009) (pourcentages moyens par décennie)



sorte de vente concomitante où seul le fournisseur fixe le coût du transport maritime qu'il répercute évidemment à la société importatrice. Cette politique de l'autruche fait donc perdre à l'Algérie une somme colossale en équivalent de change.

La nécessaire réforme de la chaîne logistique en Algérie

D'abord au niveau des ports. La productivité et l'efficacité des ports maritimes sont essentielles pour la promotion du commerce extérieur de l'Algérie ainsi que pour la réduction des coûts des marchandises importées par une réduction des délais de transit. Les réformes portuaires sont incontournables pour ne pas rester en dehors des tendances mondiales. Elles doivent viser la facilitation des procédures, notamment celles qui ont une incidence sur l'immobilisation des marchandises. L'introduction d'un système d'information commun à tous les acteurs de la plateforme portuaire est une nécessité, il est à mettre en place dans les meilleurs délais.

L'amélioration de la chaîne logistique et une plus grande facilitation du commerce maritime doivent se répercuter sur l'amélioration des indicateurs que sont les indices de connectivité et de performance logistique.

La situation géographique de l'Algé-

rie avec ses 1200 kilomètres de façade maritime, sa proximité de la rive sud de l'Europe et de l'une des voies maritimes les plus fréquentées, son réseau autoroutier important, son ouverture sur les pays du sahel enclavés (Niger, Mali, Tchad) par la route transsaharienne, lui donne l'avantage d'envisager la construction d'un Hub de transbordement pour desservir son commerce intérieur et celui de ses voisins du Sud et pourquoi pas celui de la rive Nord de la Méditerranée.

L'émergence d'un port de transbordement à la place des ports actuels caractérisés par leurs faibles performances est un enjeu de taille pour les pouvoirs publics. De fait, un Hub maritime est aussi un point d'ancrage pour attirer l'investissement étranger et des activités industrielles sur le modèle communément appelé « zones d'activités industrielles intégrées. »

Le projet de Hub de transbordement doit étudier la stratégie d'organisation des lignes maritimes (rotation des lignes, nombre d'escales, taille des navires). En ce sens que les armateurs

évaluent un port en fonction de leurs besoins correspondants en matière de capacités d'infrastructures (linéaire de quai, espace de stockage, tirant d'eau minimum, portique de manutention etc..). Ainsi, à partir de ce Hub dans lequel escaleront les gros navires, les marchandises pourront être transbordées sur des petits navires appelés feeders pour être déchargées dans les ports plus petits de la région ou bien acheminées par route ou voie ferrée vers l'arrière pays ou les pays subsahariens. Le choix du site doit être fait en fonction du tirant d'eau, des possibilités qu'offre le site en termes de superficie, des moyens de liaison intermodale (voie ferrée, autoroute). Le critère relatif au tirant d'eau est particulièrement important sachant que les porte-conteneurs de dernière génération sont de plus en plus grands avec des tirants d'eau très importants (le dernier porte-conteneur chinois « CSCL GLOBE » a un tirant d'eau de 30 mètres pour une capacité de transport de 19 000 TEU et une longueur de 400 mètres).

La Méditerranée sous le regard de la conteneurisation

Lieu d'éclatement idéal entre Europe, Afrique et Moyen-Orient, la Méditerranée retrouve une place de centre du monde grâce à la consolidation de sa position sur les marchés conteneurisés. Sur les points de passage obligés, Suez, Gibraltar et Bosphore, les trafics conteneurisés prennent leur envol pendant que la concurrence est rude sur le reste du bassin. Ainsi, les ports méditerranéens se modernisent et s'internationalisent au rythme de l'extension des terminaux à conteneur. Ce mouvement est à peine ébranlé par la crise et les soubresauts politiques qui n'épargnent pourtant pas les économies méditerranéennes.

Les acteurs de cet échiquier sont désormais les grands armateurs et opérateurs maritimes pour qui cette mer reliant l'Europe, l'Afrique et l'Asie, est un passage nécessaire par lequel défile une grande partie de la flotte internationale. Aujourd'hui, 90 000 navires fréquentent les eaux du détroit de Gibraltar chaque année, plus 17 500 celles du canal de Suez et 40 000 passent par le Bosphore. L'Algérie doit tirer profit de sa position géographique pour s'insérer dans ce vaste marché de la conteneurisation pour satisfaire ses propres besoins en transport maritime à moindre coût et exporter ses services vers les pays subsahariens d'abord et pourquoi pas capter une part de marché dans le feeding régional.

Pour bénéficier d'une économie d'échelle, il faudra viser la création d'un Hub pouvant rivaliser au moins avec la capacité moyenne de réception des autres terminaux de la région. En considérant le tableau ci-dessous, la capacité de réception attendue ne doit pas être inférieure à 4 millions d'EVP par an.

• **Les 10 plus grands ports à conteneurs de la Méditerranée (Millions d'EVP, évolution 2002-2012) :**

Port	Pays	2012	2002	Évolution en %
Valence	Espagne	4,5	1,8	145
Algeciras	Espagne	4,1	2,2	84
Port-Saïd	Égypte	3,6	0,6	538
Ambarli	Turquie	3,0	0,6	429
Le Pirée	Grèce	2,7	1,4	95
Gioia Tauro	Italie	2,7	2,9	- 8
Marsaxlokk	Malte	2,5	1,2	104
Gênes	Italie	2,1	1,5	35
Tanger-Med	Maroc	1,9	-	-
Barcelone	Espagne	1,7	1,5	20

La conteneurisation dans le monde

• Les 20 plus grands ports à conteneurs du monde en 2014 (Millions d'EVP)

En 2014, le trafic de conteneurs dans le monde a enregistré une croissance de 5,6% et représente 651,1 Millions d'EVP déplacés. Les dix premiers pays énumérés dans le tableau ci-contre représentant le trafic le plus élevé sont situés en Asie. Seize des 20 premiers pays sont aussi situés en Asie. Le pays qui a enregistré la plus grande part dans le trafic de conteneurs continue d'être la Chine. Neuf des 20 premiers ports sont des ports Chinois. Le classement en tête des ports asiatiques signifie l'importance de la région dans le mouvement

des produits finis et semi-finis. Curieusement seulement un sur les 20 ports les plus actifs dans le monde est basé aux États-Unis, en l'occurrence le port de Los Angeles arrivé au 16ème rang. Singapour continue d'être un port à conteneurs venant en 2ème position, mais Shanghai continue de croître et restera probablement le plus grand port du monde pour l'avenir prévisible.

Remarque : les mesures de trafic conteneurs sont données en EVP ou «Équivalent vingt Pieds» qui est la mesure standards internationalement admise (en anglais TEU : Twenty-foot equivalent unit)

Rang	Port	Pays	Millions EVP
1	Shanghai	China	32,530
2	Singapore	Singapore	31,650
3	Hong Kong	China	23,120
4	Shenzhen	China	22,940
5	Guangzhou	China	17,740
6	Busan	South Korea	17,040
7	Ningbo-Zhoushan	China	16,830
8	Qingdao	China	14,500
9	Dubai	United Arab Emirates	13,300
10	Tianjin	China	12,300
11	Rotterdam	Netherlands	11,866
12	Port Klang	Malaysia	10,001
13	Kaohsiung	Taiwan	9,781
14	Hamburg	Germany	8,863
15	Antwerp	Belgium	8,635
16	Los Angeles	United States	8,078
17	Dalian	China	8,063
18	Tanjung Pelepas	Malaysia	7,494
19	Xiamen	China	7,202
20	Jakarta	Indonesia	6,217

Noubliez pas de remplir votre bulletin d'abonnement à la page 61.

Quel choix privilégié dans le renouvellement de la flotte maritime nationale

Alphaliner - Cellular fleet as at 1 st January 2013											
Size ranges	1 st January 2013 - Existing					1 st January 2013 - Orderbook					O / E
	All		Of which chartered fm NOO			All		Of which chartered fm NOO			
TEU	ships	teu	ships	teu	% Cht	ships	teu	ships	teu	% Cht	
0,000-18,000	162	2,066,495	64	828,574	40.1%	112	1,559,587	30	390,412	25.0%	75.5%
,500-9,999	326	2,825,749	119	1,014,076	35.9%	102	909,342	40	361,320	39.7%	32.2%
,100-7,499	475	2,915,449	212	1,291,783	44.3%	27	178,290	22	145,578	81.6%	6.1%
,000-5,099	739	3,339,269	399	1,797,093	53.8%	82	385,545	51	248,175	64.4%	11.5%
,000-3,999	296	1,012,646	168	581,242	57.4%	55	203,066	25	90,976	44.8%	20.0%
,000-2,999	677	1,723,561	515	1,312,093	76.1%	33	83,912	22	53,600	63.9%	4.9%
,500-1,999	572	972,341	352	599,302	61.6%	45	79,166	26	44,920	56.7%	8.1%
,000-1,499	702	823,031	438	516,979	62.8%	23	24,611	4	4,270	17.3%	3.0%
00-999	786	584,197	493	375,878	64.3%	8	6,284	6	4,534	72.3%	1.1%
00-499	226	72,659	49	16,134	22.2%						0.0%
OTAL	4,961	16,335,397	2,809	8,333,154	51.0%	487	3,429,803	226	1,343,785	39.2%	21.0%

La taille moyenne des navires chez les 20 premiers armateurs mondiaux est passée de 3 200 EVP à 4 360 EVP. Pour les premiers opérateurs mondiaux, les experts s'attendent à ce que la tendance se poursuive avec de nouvelles commandes de très grands porte-conteneurs (ULCS).

L'analyse des résultats d'exploitation semble confirmer le choix des navires de grande taille qui deviennent une condition incontournable de viabilité des grandes lignes océaniques (Asie-Europe, Transpacifique, Transatlantique).

Avec des taux de fret moyens en baisse de 7,2%, les flottes tournées vers le gigantisme parviennent à maintenir des gains grâce aux politiques de réduction intensive des coûts d'exploitation et à l'économie d'échelle.

Systématiquement, les pertes d'exploitation enregistrées concernent des flottes de taille moyenne et sont encore plus sévères pour les unités de rang inférieur condamnées au lay up (Review of maritime transport 2014).

Le taux d'affrètement des navires porte-conteneurs, ramené au coût par conteneur de 14 tonnes, est de 21 dollars pour un navire de 300 boîtes alors qu'il n'est que de 4 dollars pour le même type de navire pouvant transporter 2000 boîtes (Source : Clarkson Research Services, Shipping intelligence network – Timeseries 2014). C'est là un des paramètres qui explique le prix exorbitant du fret vers les ports algériens qui ne peuvent accueillir que des porte-conteneurs de faible capacité.

Le tableau ci-dessus publié par Alphaliner indique qu'aucun armateur n'a ordonné la construction de navire de capacité inférieure à 500 TEU. L'Algérie a tout intérêt à envisager l'investis-

tissement plutôt dans la catégorie supérieure, même si pour le moment cette catégorie semblerait surdimensionnée par rapport aux capacités d'accueils de nos infrastructures portuaires.

** Ingénieur d'État, Ex-Officier de la marine marchande
Cadre supérieur du secteur maritime*

