

**La Logistique Maritime Et Portuaire Et Les Echanges
Internationaux
Etude De Cas L'Algérie**

**Maritime And Port Logistics And International Trade
Case Study Algeria**

MERZOUG Slimane ^{1*}

¹ Université de Bejaia (Algérie), Laboratoire d'Économie & Développement, slimane.merzoug@univ-bejaia.dz

Reception : 05/05/2023

Acceptation : 08/06/2023

Publication : 30/06/2023

Résumé

Le transport maritime est la colonne vertébrale du développement des échanges internationaux et de la croissance économique des nations. En acheminant plus de $\frac{3}{4}$ des échanges internationaux, la logistique maritime et portuaire constitue un maillon important dans la mondialisation actuelle, mais que la crise sanitaire de la Covid-19 a bouleversée par la rupture les chaines de valeurs mondiales et les goulets d'étranglement logistiques.

À la lumière de ces évolutions récentes, notre étude a pour objet d'analyser l'état de la logistique maritime et portuaire de l'Algérie. Les résultats concluent que le pays est impacté par la crise actuelle, qui s'ajoute à des obstacles de logistique de transport maritime de sous-développement de l'offre et de dichotomie de la demande.

Mots clés : transport maritime; logistique de transport international; Covid-19.

Classification JEL: F6; R4.

Abstract:

Maritime transport is the backbone of the development of international trade and the economic growth of nations. Carrying more than $\frac{3}{4}$ of international trade, maritime and port logistics is an important link in the current globalisation, but that the Covid-19 health crisis has been disrupted by the disruption of global value chains and logistics bottlenecks.

In light of these recent developments, our study aims to analyse the state of maritime and port logistics in Algeria. The results conclude that the country is impacted by the current crisis, which adds to the obstacles of maritime transport logistics of underdevelopment of supply and dichotomy of demand.

Keywords: maritime transport; international transport logistics; Covid-19.

JEL Classification: F6; R4.

Introduction

Le transport maritime est considéré comme un vecteur de la mondialisation économique (Fremont, 2009). En effet, les progrès techniques relatifs à la conteneurisation, au gigantisme naval et à la spécialisation des navires, associés aux différentes facilitations des procédures commerciales et douanières ont joué un rôle capital dans la mondialisation des échanges dont le rythme de croissance a dépassé, depuis les années 1980, celui de la croissance du produit intérieur brut mondial. Ces différents progrès techniques ont provoqué un recul important des taux de fret maritime, une croissance des échanges sur des distances de plus en plus lointaines et l'échange de produits de faible valeur (matières premières et produits bruts de faible valeur) qui sont auparavant non échangeables (Bairoch, 1992) ; (Sevin, 2011) ; (Fremont, 2009).

Une nouvelle tendance est poursuivie, depuis quelques années, qui consiste à la numérisation et à la réduction de l'impact Carbonne et de l'efficacité énergétique au niveau de toute la chaîne d'approvisionnement. Cette tendance est confirmée par la crise de la covid-19 qui a donné un coup d'accélérateur au développement du commerce électronique et au recours à la numérisation des opérations afin de réduire les contacts physiques, ainsi qu'un regain de conscience quant à la nécessité de s'inscrire dans le transport durable qui est considéré comme une évolution qui va s'affirmer après la crise sanitaire (Cnuced, 2021). La crise sanitaire mondiale a aussi entraîné une forte augmentation des taux de fret maritime qui sont amplifiés par la fermeture du canal de Suez en mars 2021 et la guerre entre la Russie et l'Ukraine qui a entraîné la fermeture de certains axes maritimes proches du conflit. Si cette tendance se confirme, les chaînes de valeur mondiales sont susceptibles d'être bouleversées par l'effet, notamment de la relocalisation et de la limitation du commerce intercontinental (Fougier, 2021).

Étant un pays très dépendant du commerce maritime, l'Algérie est au cœur de ces bouleversements dans les chaînes de valeur mondiales et de la logistique maritime. Ce nouveau contexte peu favorable au commerce extérieur a un effet négatif sur les délais et les coûts d'approvisionnement à l'échelle mondiale et entraînant une inflation. À la lumière de ces évolutions récentes des chaînes d'approvisionnement maritimes, notre étude a pour

objet d'analyser l'état de la logistique maritime de l'Algérie et ses goulets d'étranglement en se basant sur les statistiques de la CNUCED de l'année 2020¹. Autrement dit, notre étude consiste à répondre aux questions suivantes :

quel est l'état actuel de la logistique maritime et portuaire de l'Algérie ? Quelles sont les principales entraves au développement du commerce maritime algérien ? Quels sont les impacts du contexte de crise sanitaire de la Covid-19 et de la guerre en Ukraine sur la logistique maritime et portuaire de l'Algérie ?

L'objet de l'étude est abordé en suivant les hypothèses suivantes :

H1 : le profil maritime et portuaire de l'Algérie est paradoxalement inférieur par rapport à l'importance du commerce maritime.

H2 : la logistique maritime et portuaire est caractérisée par de faibles performances, des entraves en matière de procédures commerciales et douanières et une flotte nationale qui ne couvre qu'une part marginale du commerce maritime. H3: la crise de la covid-19 et la guerre en Ukraine ont impacté le commerce maritime algérien via l'augmentation des tarifs de transport.

Ces hypothèses s'appuient sur des études antérieures qui affirment que le secteur maritime et portuaire de l'Algérie est caractérisé par un sous-développement qui s'explique par des infrastructures portuaires peu développées, une flotte maritime en déclin et des entraves d'ordre organisationnelles et douanières (Merzoug S. , 2022) (Daddi Addoun, Bouchellal, & Boumecho, 2021). Concernant la crise de la Covid-19 et ses répercussions, le rapport de la (Cnuced, 2021) affirme que le commerce maritime est fortement impacté avec une envolée des taux de fret et des retards d'approvisionnement.

Ainsi, les réponses formulées au problème posé dans cette recherche sont organisées en deux sections. Dans la première, nous soulignerons l'importance du transport maritime dans le commerce mondial et les récentes tendances imposées par la crise de la covid-19. La seconde section

¹ Le recours aux données de la Cnuced a été dicté par l'absence de données récentes sur le secteur maritime et portuaire en Algérie.

est réservée à l'étude du profil maritime de l'Algérie et à l'état de la flotte nationale et à la performance de ses ports de commerce.

2. Transport maritime et commerce international

Les échanges commerciaux entre les pays ont commencé à se développer à partir du XVI^e siècle. Ce développement s'explique par deux facteurs. Premièrement, les différences climatiques et les dotations en ressources naturelles font que certains pays au climat chaud et tropical fournissent un certain nombre de produits qu'il est impossible de produire dans des pays au climat froid. Deuxièmement, certaines régions actuellement qualifiées de pays en développement (PED) possédaient un savoir-faire dans la production de produits artisanaux que les pays occidentaux importent. Les routes de la soie d'Asie de l'Est vers le continent européen témoignent d'un développement de l'activité de textile dans certains pays asiatiques qui exportaient vers le vieux continent.

À partir du XIX^e siècle, les pays de l'Europe s'affirment dans les échanges de produits manufacturés contre l'importation des produits agricoles et miniers bruts en provenance des PED. Cette nouvelle répartition géographique des échanges est le résultat d'une augmentation du niveau de vie en Europe, de la baisse des coûts de transport et de l'extension de la colonisation, mais surtout d'un niveau de progrès technique élevé favorisé par la révolution industrielle. En outre, la facilité d'accès aux matières premières et les possibilités d'exportation offertes par les marchés externes ont contribué à l'expansion des échanges et à l'industrialisation de l'Europe et de l'occident d'une façon plus large. Une telle dynamique n'est permise que par le progrès technique enregistré dans les différents modes de transport accompagné d'une baisse de leur prix (Merzoug s. , 2014).

Le transport maritime est le mode le plus utilisé dans le commerce international grâce aux progrès techniques et à ces atouts comme mode le plus adapté aux échanges intercontinentaux. Selon l'organisation mondiale du commerce, le transport maritime est le mode dominant et représente l'épine dorsale des chaînes d'approvisionnement mondiales. Il contribue à l'acheminement de plus de 80% des échanges internationaux en volume (WTO, 2022). Ces volumes transportés sont impactés, au fil des décennies, par le niveau de croissance économique, les crises économiques et financières qu'a connu le monde. Comme le montre la figure n°1 suivante,

la crise sanitaire du Covid-19 a eu un effet direct sur le commerce maritime avec une contraction de 3,8% en 2020, comme conséquence du confinement mondial (Cnuced, 2021). Toutefois, cette chute n'a été que de courte durée puisqu'en 2021, le commerce maritime affiche un rebond dépassant les 4%. Ce rebond est imputable aux vastes plans de relances économiques adoptés par les États, à l'optimisme et à la confiance quant à l'évolution de la maladie suite au développement de la vaccination généralisée. La croissance du commerce électronique suscitée par la crise a joué, aussi, un rôle positif dans cette relance de l'activité économique qui a dépassé les 4% à l'échelle mondiale en 2021.

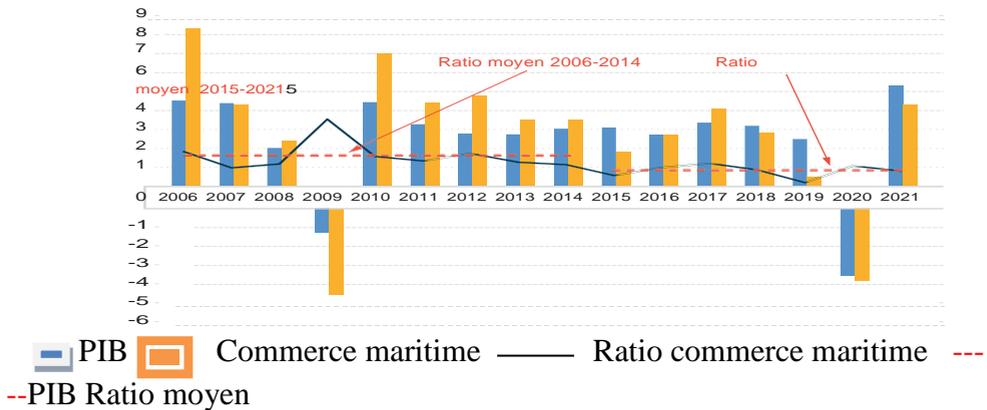
Le retour à la croissance du commerce mondial qui a été même non attendu, car les prévisions donnent un ralentissement plus plongé, n'est pas synonyme d'absence d'effet de la crise sanitaire sur l'économie et le commerce mondial. En effet, cette crise a jeté de nouveaux fondements vers une transformation des chaînes d'approvisionnement et même de nouveaux schémas du commerce maritime. Compte tenu de ces perspectives de transformation du commerce mondiale et de l'augmentation des prix de transport maritime qui ont accompagné cette crise, la CNUCED prévoit une croissance moyenne annuelle du commerce maritime de 2,4% pour la période de 2022-2026, alors que celle-ci a été de 2,9% pour les deux dernières décennies (Cnuced, 2021).

Les opérations portuaires et terrestres ont été les plus impactées par le confinement qui a provoqué une difficile de relève des gens de mer², donnant lieu à des retards dans le traitement des marchandises dans les enceintes portuaires. Cette situation a plongé les gens de mer dans la précarité du fait que beaucoup d'entre eux n'ont pas pu rejoindre leur poste de travail, tandis que ceux qui sont en exercice n'ont pas pu rentrer chez eux. De l'autre côté, la crise de Covid et les restrictions imposées comme mesure d'atténuation de la propagation de la maladie ont aussi entraîné une baisse dans le commerce de produits combustibles avec une chute de 7,7% en 2020, tandis que les produits manufacturés ont beaucoup mieux résisté à cette baisse à cause en partie de la relance du commerce électronique.

² Travailleurs du secteur maritime et portuaire.

La logistique de transport maritime internationale se trouve durement impactée par la crise sanitaire qui a provoqué des goulets d'étranglement et une envolée des taux de fret et des sûrs frets. Les restrictions et les mesures sanitaires ayant été instaurées à travers le monde ont entraîné l'encombrement des ports, une pénurie des équipements et des conteneurs et des retards et des couts élevés en matière de transport et de frais portuaires. Les taux de fret ont, notamment, accru à cause d'une offre de capacité de transport dépassée par une demande de transport qui a été sous-estimée à cause des conséquences projetées de la crise. Ces taux de fret ont connu un pic suite à l'échouage d'un navire au canal de Suez en mars 2021, ce qui a provoqué sa fermeture pendant quelques jours.

Figure numéro (01): Évolution du commerce maritime international, du produit intérieur brut (PIB) mondial et du ratio commerce maritime/PIB entre 2006 et 2021 (variation annuelle en pourcentage et ratio)



Source : (Cnuced, 2021).

Si ces goulets d'étranglement peuvent se dissiper au fur et à mesure que le commerce mondial reprend son cours normal, les mégatendances qui sont enclenchées avant même la crise sont susceptibles de s'accroître à l'avenir. En effet, il est d'abord question de sécurisation des chaînes d'approvisionnement que la Covid-19 a montré leur rôle dans l'appui au commerce et au développement économique. Afin de réduire le risque de rupture des chaînes d'approvisionnement, le recours aux fournisseurs proches et même à la relocalisation représente des orientations qui risquent de réduire l'ampleur de la mondialisation.

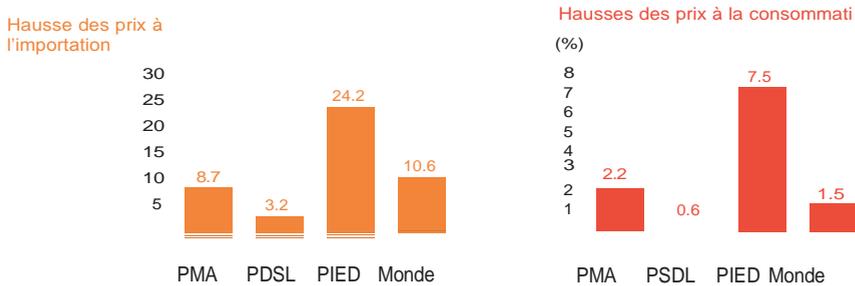
En outre, la pandémie a aussi affirmé la tendance préexistante dans le secteur concernant la numérisation et la durabilité environnementale qui s'appuient sur les progrès techniques. Ces derniers ont, notamment, joué un rôle capital pendant la crise et ont permis la poursuite dans le fonctionnement des services de transport et portuaire, ceci a limité l'impact de la crise sur le secteur qui a connu même un retour à la croissance du commerce maritime à partir du second semestre de 2020. Le commerce en ligne a compensé la chute du commerce traditionnel et a permis de redresser le commerce maritime au début de la pandémie. Ces progrès techniques ont fourni une nouvelle opportunité pour les services de transport et portuaire, mais aussi pour l'ensemble des acteurs des chaînes d'approvisionnement maritimes.

Enfin, la durabilité environnementale est une tendance amplifiée par la pandémie et par laquelle les gouvernements s'attellent à tirer profit grâce à une synergie entre le progrès technique, la protection de l'environnement et la création de valeurs économique et sociale. Toutefois, les mesures de protection de l'environnement ou la décarbonisation³ du service de transport maritime risquent de provoquer des charges supplémentaires pour les compagnies maritimes et ainsi de retarder le rééquilibrage entre l'offre et la demande de transport, ce qui maintiendra des taux de fret élevés pendant plusieurs années.

L'augmentation des taux de fret a un impact direct sur les prix à l'importation et à la consommation. Selon (Cnuced, 2021) cette augmentation induira une hausse des prix à l'importation dans le monde avec une moyenne de 11%. Les pays qui seront les plus touchés sont les pays insulaires en développement (PIED) qui supporteront une hausse de 24% des prix à l'importation en raison de leur forte dépendance de la voie maritime pour l'acheminement de leur commerce extérieur (Figure n°2).

³ La question environnementale et de la pollution maritime sont régies par la convention internationale de 1973/1978 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). Cette convention a été actualisée par l'organisation maritime internationale en juin 2021 par l'introduction de nouvelles mesures visant à une forte limitation des émissions de gaz à effet de serre.

Figure numéro (02): Simulation des effets de l'envolée actuelle des taux de fret conteneurisé sur les prix à l'importation et à la consommation.



Note : L'effet de la hausse des taux de fret conteneurisé sur les prix est évalué en se fondant sur la hausse de 243 % de l'indice composite du fret conteneurisé de la Chine enregistrée entre août 2020 et août 2021. Dans la simulation, il est supposé que les taux de fret d'août 2021 se maintiendront sur le reste de la période considérée (septembre 2021 à décembre 2023) et que tous les autres facteurs resteront constants sur toute la période couverte par la simulation (août 2020 à décembre 2023).

PMA : pays moins avancés ; PDSL : pays en développement sans littoral ; PIED : petits états insulaires en développement.

Source : (CnuCED, 2021).

3. Analyse de la situation de la logistique maritime et portuaire de l'Algérie

L'Algérie traite la quasi-totalité de son commerce extérieur par voie maritime. La logistique maritime et portuaire est donc un maillon important pour le développement de son commerce maritime et pour le développement socio-économique du pays. Cette section vise à faire un état des lieux de cette logistique et à ressortir les maillons faibles qui caractérisent la chaîne d'approvisionnement maritime de l'Algérie.

3-1. Le profil maritime de l'Algérie

L'Algérie est un pays de l'Afrique du Nord qui jouit d'une position maritime stratégique sur les plus grands axes de commerce maritime international. Il dispose de 13 ports de commerce repartis sur une façade maritime longue de 1200 km. Sa population qui s'élève à plus de 43 millions est concentrée sur la bande littorale et dépendante du commerce maritime pour les activités économiques et pour ses besoins de consommation. Cette dépendance au commerce international se lit dans le volume de son commerce de marchandises qui s'élève à 60 milliards \$US

courants et le commerce des services de transport qui dépasse 11 milliards \$US courants⁴ (Cnuced, 2020).

L'immensité du territoire de l'Algérie qui représente 2,3 millions de Km², constitué dans plus de $\frac{3}{4}$ par le désert et donnant un ratio côte maritime/superficie faible de 0,6. Son approvisionnement par toute sorte de produit se fait prioritairement par de grands armateurs internationaux devant la faiblesse de la flotte nationale qui totalise 670 milles TPL. En effet, la prise en charge du commerce extérieur par la flotte nationale est en recul permanent et l'approvisionnement de l'Algérie est assuré à environ 70 % par les trois plus grandes compagnies maritimes qui sont MSC, Maersk et CMA-CGM. Le très grand recul de la flotte nationale démontre que les différentes restructurations n'ont pas apporté les résultats escomptés. Rien qu'entre 2005 et 2020, la capacité de la flotte nationale en TPL est passée de 913 000 à 673 000 (tableau n°1). De plus, on remarque que la flotte est dominée par des navires de charge classique et des navires non spécialisés et une très faible part pour les navires spécialisés et modernes à l'instar des porte-conteneurs, des pétroliers et des vraquiers. Les porte-conteneurs font leur apparition dans la flotte algérienne avec un navire baptisé « Tamanrasset » et un autre « Djanet » à partir des acquisitions faites en 2017 et en 2021. En outre, paradoxalement à sa dépendance au commerce maritime, le pays ne dispose pas de politique de construction navale, celle-ci est limitée à la réparation.

Dans son côté la conteneurisation demeure faible avec un débit de 700 EVP pour l'année 2020. Si les causes de cette faible conteneurisation sont multiples, il demeure que la structure du commerce maritime joue un rôle crucial. En effet, la structure du commerce maritime de l'Algérie présente une dichotomie ; une importation des produits alimentaires et manufacturés et une exportation des hydrocarbures ce qui provoque des retours à vide des navires et des conteneurs. Dite autrement, cette structure ne favorise pas la conteneurisation comme mode de transport le plus économique et intermodal par son adaptation au transfert d'un mode de transport à un autre. Le taux de conteneurisation représente 57 % en 2010, contre plus de 70 % au niveau international (Merzoug s. , 2014). Toutefois,

⁴ Les chiffres représentent le commerce total à l'importation et à l'exportation.

l'absence du fret conteneurisable de retour s'oppose au développement de la conteneurisation qui se heurte au problème de rentabilité.

Tableau numéro (01) : Capacité de transport par types de navires

(Milliers de TPL)	2005	2010	2015	2020
Pétroliers	47.0	25.1	17.2	62.1
Vraquiers	288.0	204.3	149.6	53.5
Navires de charge classique	135.0	64.5	112.7	105.7
Porte-conteneurs	0.0	36.5
Autres navires	443.0	470.7	522.6	415.7
Flotte totale	913.0	764.6	802.0	673.4

Source : (Cnuced, 2020)

La dichotomie du commerce extérieur de l'Algérie est un obstacle structurel qui limite le développement du commerce maritime. À cela s'ajoute la problématique des ports qui sont de construction qui remonte à l'époque coloniale et inadaptés à la structure actuelle des échanges et à l'évolution qu'ont connu les services de transport maritime marqués par la conteneurisation, le gigantisme naval et la spécialisation. La faible qualité des services portuaires est due aux contraintes physiques de tirants d'eau qui varient, pour la plupart, entre 10 et 13 mètres et qui sont loin des exigences actuelles des navires de grandes capacités et de tirant d'eau qui dépasse 18 mètres, et de longueur des quais qui ne dépasse pas les 300 mètres⁵. Ces contraintes limitent la taille des navires et empêchent la réalisation des économies d'échelle. Le plus grand porte-conteneur réceptionné dans les ports algériens ne dépasse pas 2000 EVP, alors que les navires de dernière génération dépassent les 12000 EVP. À ces caractéristiques physiques s'ajoutent le sous-équipement portuaire qui rallonge les délais de prise en charge des marchandises et des navires, ce qui à leur tour pose un problème de respect des fréquences et des délais de livraison des marchandises.

L'insuffisance des équipements provoque des rendements faibles, ces derniers sont d'une moyenne de 200 tonnes/heure, à comparer aux normes internationales qui atteignent les 1000 à 1500 tonnes /heure. La création des terminaux à conteneur à partir de la fin des années 1990 et l'introduction des opérateurs étrangers à partir de 2005 dans la gestion des terminaux à conteneur certes ont permis une amélioration de la

⁵ SOGEPOR (société de gestion des participations de l'État), 2012, Document interne.

conteneurisation, mais celle-ci n'est pas accompagnée d'une amélioration de la qualité de service et d'une réduction importante des attentes dans les ports. Le coût de cette faible performance est important et se manifeste sous forme de charges supplémentaires dites « surestaries » payées aux armateurs et qui s'ajoutent aux frais de transport et portuaire. À titre indicatif ces charges de surestaries coûtent à la banque d'Algérie environ 900 millions de dollars l'année⁶.

Par ailleurs, les ports algériens sont des ports urbains et caractérisés par une insuffisance des espaces terrestres de stockage et des quais, ce qui limite toutes les possibilités d'extension. Enfin, la multiplication des intervenants dans l'enceinte portuaire (service des douanes, direction de la concurrence et des prix, les services qualité et phytosanitaire) constitue un autre maillon faible dans la chaîne de transport maritime. Toutes ces entraves ont un impact sur la performance logistique du pays qui est juste moyenne avec un indice de performance logistique qui s'élève à 2,45 en 2018 selon (Banque-mondiale, 2022). Ces indices mesurent la performance logistique sur une échelle de 1 à 5 (1=fiable et 5= élevée).

3.2. Commerce international de marchandises et de services de l'Algérie

Le Commerce total de marchandises a connu une évolution négative ces dernières années qui est marquée par la diminution des recettes d'exportations et une envolée des importations, provoquant un déséquilibre de la balance commerciale (tableau n°2). Ce déséquilibre a été toutefois jugulé au moyen de restrictions à l'importation et d'une augmentation des prix des hydrocarbures pendant l'année 2021 et au cours de l'année 2022.

Tableau numéro (02): commerce total de marchandises

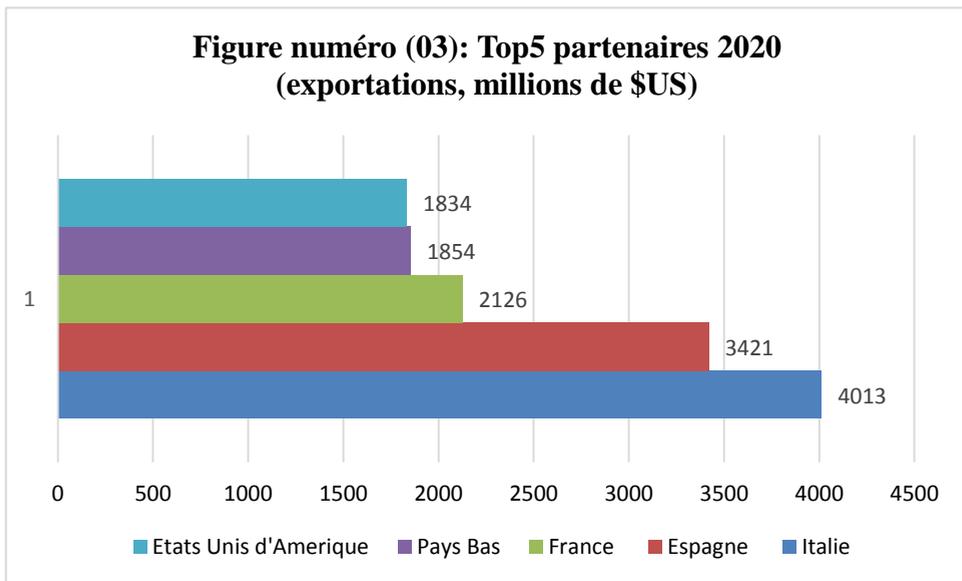
(Millions de \$US)	2005	2010	2015	2020
Exportations de marchandises	46 002	57 053	34 668	23 797
Importations de marchandises	20 357	40 473	51 702	34 392
Balance du commerce de marchandises	25 645	16 580	-17 034	-10 595

Source : (Cnuced, 2020).

⁶ Selon une estimation du ministère des Transports.

Le retour à l'équilibre de la balance commerciale n'est pas toutefois synonyme d'une véritable relance économique, puisque l'économie algérienne reste tributaire de l'exportation des hydrocarbures qui représentent plus de 90% en 2020. Cette structure des échanges centrée sur les hydrocarbures traduit la vulnérabilité de l'économie algérienne en matière de fluctuation des prix du pétrole et également une dissymétrie non favorable pour une amélioration de l'offre de transport maritime. Une telle caractéristique du commerce extérieur de l'Algérie est en elle-même un obstacle pour le développement de la logistique maritime.

Les exportations de l'Algérie sont destinées essentiellement aux pays de la rive nord de la méditerranée, par contre les fournisseurs ne sont forcément situés sur les mêmes lignes maritimes, puisque l'Algérie importe davantage de la Chine qui est le premier fournisseur avec une part de marché de 17%, suivie par la France (10%) et l'Italie (7%), tandis que les premiers partenaires de l'Algérie à l'exportation sont l'Italie, l'Espagne et la France (Figure n°3).



Source : (CnuCED, 2020)

Le commerce international de service est une activité qui vient pour soutenir le commerce de marchandises en permettant au pays concerné d'avoir un équilibre dans la balance des paiements. Les exportations algériennes de services s'élèvent à plus de 3 milliards de dollars en 2020,

selon l'agence nationale de promotion des exportations (algex). (APS, 2021). La part des transports n'est que de 17% alors que le reste des services hors services, voyages (expertises, services numériques,) devaient attendre 81% en 2020 (tableau n°3). Le tableau montre une nette diminution des exportations du service de transport, ce qui peut s'expliquer par le désinvestissement et la vétusté qui frappe la flotte aérienne et maritime.

Tableau numéro (03): Exportations des services par principales catégories

(en % du total des services)	2005	2010	2015	2020 (estimation)
Transport	33.9	21.8	19.7	17.6
Voyages	7.3	6.3	9.0	1.3
Autres services	58.7	71.9	71.3	81.0

Source : (Cnuced, 2020).

La faiblesse de l'offre du service de transport maritime pour les marchandises et du transport aérien pour les passagers oblige l'Algérie à recourir à la location et à l'affrètement ou carrément à la sollicitation du service des compagnies étrangères pour prendre en charge son commerce extérieur ou pour le transport de passagers, notamment pendant les périodes d'été avec le retour des immigrés et de pèlerinage à la Mecque. Cette situation engendre une importation massive des services de transport, ce qui alourdit la facture d'importation et un fort déséquilibre dans la balance des services de transport (tableau n°4).

Tableau numéro (04): Commerce total dans le secteur des services de transport

(Millions de \$US)	2005	2010	2015	2020 (estimation)
Exportations de services de transport	851	759	681	565
Importations de services de transport	1 801	2 970	3 690	2 565
Balance du commerce des services de transport	-950	-2 211	-3 010	-2 001

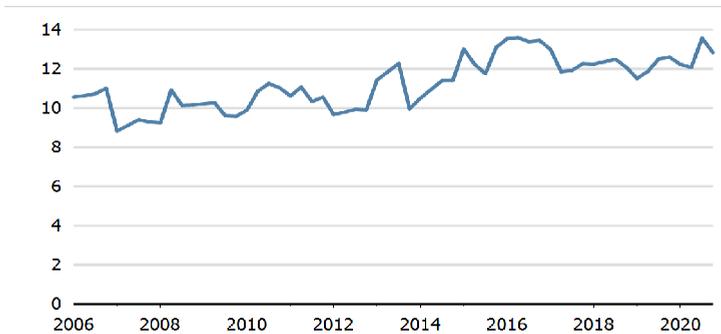
Source : (Cnuced, 2020).

3.3. Connectivité des transports maritimes réguliers

Le réseau de transport reliant un pays vis-à-vis des autres pays est un moyen important de facilitation des échanges et de développement économique. À cet égard, l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers est un indicateur de la position d'un pays dans les réseaux mondiaux de transport maritime de lignes. Il est basé sur le degré de

déploiement des navires-porte-conteneurs dans le monde en nombre et en capacité de charge de conteneurs. Cet indice varie de 1 à 100 comme maximum niveau de connectivité. Les cinq pays ayant obtenu un score supérieur et donc les mieux desservis par le service de transport maritime sont situés en Asie : Chine, Singapour, la République de Corée, Hong Kong et la Malaisie (Cnuced, 2018). L'indice de connectivité de l'Algérie dans le réseau maritime est très faible et ne dépasse pas les 14 points comme l'indique la figure n°4 suivante. Toutefois, l'indice connaît une légère augmentation suite aux acquisitions de nouveaux porte-conteneurs réalisées à partir de 2017.

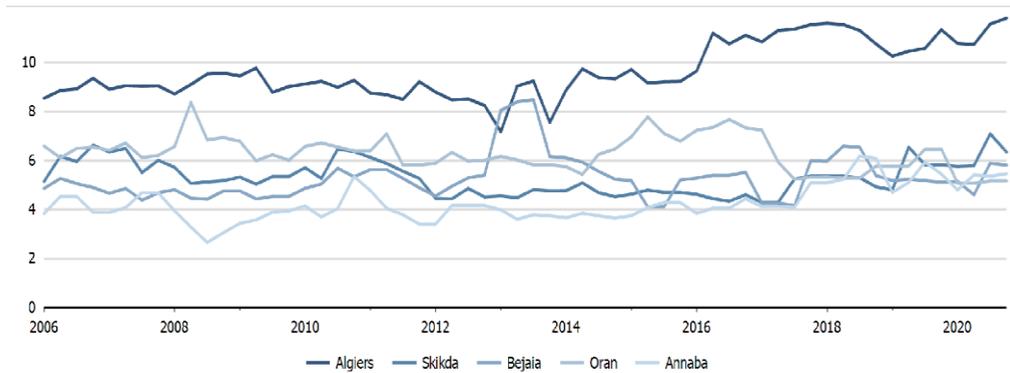
Figure numéro (04): Indice de connectivité des transports maritimes réguliers



Source : (Cnuced, 2020)

Les cinq ports les mieux connectés en Algérie sont respectivement : Alger, Skikda, Bejaia, Oran et Annaba (Figure n°5). Ces ports desservent les principales régions du pays et sont aussi des ports dotés de terminaux à conteneurs cogérés avec des opérateurs internationaux pour Alger (Dubai Ports World) et Bejaia (Portek International Pte Ltd).

Figure numéro (05) : Indice de connectivité des transports maritimes réguliers des ports - Top 5 des ports en 2020



Source : (CnuCED, 2020)

3.4. Escales portuaires et performances

Les ports représentent un maillon important dans la chaîne logistique du transport maritime. Ils sont le point de départ et d'arrivée des navires et le lieu de connexion avec les autres modes de transport terrestre. Les performances d'un port jouent un rôle primordial dans le développement du commerce maritime et de l'économie de son hinterland (arrière-pays desservi par le port). Ces performances qui sont souvent mesurées par les tonnages de marchandises et le nombre de navires traités dans des délais et des frais portuaires compétitifs sont un critère de développement de la logistique de transport maritime.

Le profil des ports algériens résumé dans le tableau n°5 suivant indique que ces derniers traitent davantage des navires de transport de vrac liquide, des navires de charge classiques et des navires-porte-conteneurs. Ces navires sont de faibles tailles, à l'exception de ceux de transport de gaz naturel liquéfié qui ont une taille moyenne qui dépasse les 74 000 TPL. Quant à l'âge de ces navires, il est aussi élevé, notamment pour les navires rouliers et les navires à passagers, ce qui explique une lenteur dans la politique de renouvellement de la flotte maritime nationale et que les compagnies étrangères emploient des navires vétustes pour desservir le marché algérien. Enfin, le temps d'escale (temps passé par les navires aux ports) est très contraignant pour le commerce maritime algérien et se chiffre

en jours avec un record pour les navires-transporteurs de vrac sec qui séjournent près d'une semaine en moyenne dans les ports.

Tableau numéro (05): Escales portuaires, temps passé dans les ports, âge des navires et taille en 2020

	Nom bre d'arri vés	Temps médian au port(jour s)	Âge moyen des navires	Taille moyenne (GT ⁷) des navires	Capacité de charge moyenne des navires	Capacité de transport moyenne des conteneurs (EVP) par porte-conteneurs
Tous les navires	5 648	2.20	15	17 756	27 053	1 105
Transporteurs de vrac liquide	1 118	1.57	13	24 643	42 314	..
Transporteurs de gaz de pétrole liquéfié	555	1.35	12	17 400	19 129	..
Transporteurs de gaz naturel liquéfié	199	1.10	13	74 676	57 894	..
Transporteurs de vrac sec	802	6.82	10	25 440	42 640	..
Navires de charge classiques	1 568	2.44	18	6 531	8 810	..
Rouliers	131	..	24	12 081	6 456	..
Porte-conteneurs	1 131	2.72	16	11 554	..	1 105
Navires à passagers	144	..	24	20 312

Source : (Cnuced, 2020)

⁷ Gross tonnage en anglais (ou La jauge brute en français) est une des méthodes de mesure de la capacité de transport d'un navire. Cette mesure s'exprime en tonneaux de jauge brute ou tonneaux (tjb, GT, ou gross tonnage en anglais), ou en mètres cubes. Un tonneau de jauge brute vaut 100 pieds cubes, soit environ 2,832 m3.

CONCLUSION

Les ports sont au moins depuis le XIXe siècle des lieux importants de passage des marchandises en provenance et à destination du monde entier. Grâce aux progrès techniques des moyens de transport, les ports sont un nœud important dans le commerce international et le développement socioéconomique des nations. De ce fait, la logistique de transport maritime internationale constitue la pierre angulaire de la mondialisation des échanges grâce à la conteneurisation et à la numérisation des opérations maritimes et portuaires. Cependant, cet élan de la mondialisation est contrarié par les nouvelles données impulsées par la crise sanitaire mondiale de la Covid-19 qui a redonné une place importante à la préservation de l'environnement impliquant de nouvelles charges pour les compagnies maritimes et qui a entraîné une forte augmentation des taux de fret maritime à cause des goulets d'étranglement causés à la logistique maritime internationale. Toutefois, les effets de cette crise ont été limités grâce au commerce électronique et à la numérisation des opérations logistiques.

L'Économie algérienne qui est très dépendante du transport maritime se voit pénalisée par cette nouvelle conjoncture due à la crise sanitaire et qui est amplifiée par la guerre en Ukraine, provoquant une forte hausse des prix à l'importation et à la consommation. Cette nouvelle tourmente s'ajoute au déficit en infrastructures et en équipements maritimes et portuaires qui caractérise la logistique de transport maritime en Algérie et qui se manifeste par des délais et des coûts de transport maritime élevés. En effet, les dizaines de ports de commerce de l'Algérie datent de l'époque coloniale et souffrent d'insuffisance d'équipements et d'infrastructures de capacité, ce qui pénalise le commerce entier en matière de lenteur des délais et des coûts portuaires et maritimes élevés. De son côté, la flotte algérienne couvre une part marginale du commerce maritime, ce qui soumet les opérateurs nationaux au dictat des grandes compagnies maritimes internationales. Face à cette situation, les pouvoirs publics ont lancé des programmes d'acquisition de navires neufs et la construction d'un port international dans l'objectif de desserrer l'étau et le monopole exercé par les compagnies maritimes internationales.

Enfin, le commerce maritime de l'Algérie souffre d'une faible numérisation des procédures maritimes et douanières, d'un commerce en

ligne faible, mais en émergence et enfin d'une dichotomie du commerce maritime caractérisé par des importations de divers produits et l'exportation des hydrocarbures. Cette dichotomie entraîne, notamment, des retours à vide des navires et une exploitation non optimale des terminaux portuaires.

Bibliographie

- APS. (2021, 12 22). Exportations algériennes de services: plus de 3 milliards de dollars en 2020. Récupéré sur Agence presse service: <https://www.aps.dz/economie/>
- Bairoch, P. (1992). *Le tiers-monde dans l'impasse*. Paris: Gallimard.
- Banque mondiale. (2022, 08 11). Indice de performance logistique. Récupéré sur Banque mondiale: <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/LP.LPI.OVRL.XQ>
- Cnuced. (2018, 10 03). Connectivité du transport maritime de conteneurs : les territoires asiatiques conservent une avance incontestable. Récupéré sur CNUCED: <https://unctad.org/fr/>
- Cnuced. (2020). Récupéré sur stats: (http://stats.unctad.org/data_center)
- Cnuced. (2021). Étude sur les transports maritimes.
- Cnuced. (2022, 08 06). Flotte marchande par pavillons d'immatriculation et par types de navires. Récupéré sur unctadstat: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93>
- Daddi Addoun, N., Bouchellal, Y., & Boumecho, M. (2021). Stratégie De Reconquête Du Marché Et épreuve De Performance, Cas Cnan Algérie. *Revue des Sciences Humaines & Sociales*, 483-497.
- Fougier, E. (2021). Crise sanitaire et démondialisation. Le COVID-19 a-t-il tué la mondialisation ? ». Dans T. Montbrial, *Le grand basculement ?* (pp. 188-191.). Paris: Ramses.
- Fremont, A. (2009). *Conteneurisation et mondialisation. Les logiques des armements de lignes régulières*. Thèse de doctorat . Paris, France: Université paris1 Panthéon Sorbonne.
- Merzoug, s. (2014). *Etude des couts de transport maritime intenationaux*. these de Doctorat. Université de Bejaia.
- Merzoug, S. (2022). Analyse des déterminants du coût de Transport Maritime De Marchandises En Algérie. *revue de l'institut des sciences économiques*, 589-600.
- Sevin, J. C. (2011). *La desserte maritime et terrestre de l'Europe en trafics conteneurisés à l'horizon 2030*. Thèse de doctorat . France: École doctorale technologique et professionnelle.
- Wayne, K.-T. (2009). *Port Economics*. New York: Routledge.
- WTO. (2022, 08 02). TRANSPORT MARITIME. Récupéré sur Organisation mondiale du commerce: https://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f/transport_f/transport_maritime_f.htm

Bibliography In English

- APS. (2021, 12 22). Algerian services exports: over 3 billion dollars in 2020. Retrieved from press service agency: <https://www.aps.dz/economie/>
- Bairoch, P. (1992). *The Third World at an impasse*. Paris: Gallimard.
- World Bank. (2022, 08 11). Logistics Performance Index. Retrieved from World Bank: <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/LP.LPI.OVRL.XQ>
- UNCTAD (2018, 10 03). Connectivity of maritime container transport: Asian territories retain an unassailable lead. Retrieved from UNCTAD: <https://unctad.org/fr/>

- UNCTAD (2020). Retrieved from stats: (http://stats.unctad.org/data_center)
- UNCTAD (2021). Study on maritime transport.
- Unctad. (2022, 08 06). Merchant fleet by flag of registration and ship type. Retrieved from unctadstat:
<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=93>
- Daddi Addoun, N., Bouchellal, Y., & Boumecho, M. (2021). Market Reconquest Strategy and Performance Test, Case of Cnan Algérie. *Journal of Human & Social Sciences*, 483-497.
- Fougier, E. (2021). Health crisis and deglobalization. Has COVID-19 killed globalization?". In T. Montbrial, *The big changeover?* (pp. 188-191.). Paris: Ramses.
- Fremont, A. (2009). Containerization and globalization. The logics of liner shipping , Doctoral thesis, Paris, France University of Paris 1 Panthéon Sorbonne.
- Merzoug, s. (2014). Study of international maritime transport costs. doctoral thesis. University of Bejaia.
- Merzoug, S. (2022). Analysis of the Determinants of the Cost of Maritime Freight Transport in Algeria. *journal of the institute of economic sciences*, 589-600.
- Sevin, J. C. (2011). Europe's maritime and inland connections for containerised traffic in 2030. Doctoral thesis in France, Technological and professional doctoral school.
- Wayne, K.-T. (2009). *Port Economics*. New York: Routledge.
- WTO. (2022, 08 02). MARITIME TRANSPORT. Retrieved from World Trade Organization:
https://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f/transport_f/transport_maritime_f.htm