

TRANSPORT, LOGISTIQUE ET DÉVELOPPEMENT AGRO-ALIMENTAIRE EN ALGÉRIE

Mohamed Naili
El Watan, Algérie

Avec une superficie de 2,38 millions de km² et une côte de 1 200 kilomètres, l'Algérie est le pays le plus vaste du pourtour méditerranéen mais ne possède pas la façade maritime la plus importante. Ces deux paramètres renseignent sur les potentialités mais aussi les défis qui caractérisent le secteur de la logistique et des infrastructures agro-alimentaires de ce pays.

Avec une économie fondée essentiellement sur les hydrocarbures qui représentent plus de 50 % du PIB et 98 % des recettes à l'exportation, les secteurs stratégiques, dont l'agriculture et l'industrie agro-alimentaire, ont été dans le passé relégués au second plan des politiques de développement. Ce n'est qu'au cours de ces dix dernières années que la diminution de la dépendance alimentaire a été inscrite au registre des priorités des pouvoirs publics.

La production agricole locale demeure cependant encore insuffisante pour répondre aux besoins du pays. En l'absence d'une agriculture performante, l'Algérie est fortement dépendante des importations agro-alimentaires, ce qui fait d'elle le principal importateur de produits alimentaires du continent africain. En 2012, la facture alimentaire atteignait 8,98 milliards de dollars, soit 19 % de la valeur totale des importations (46,8 milliards de dollars)¹. La quasi-totalité du commerce international du pays emprunte la voie maritime. L'Union européenne est la principale origine et destination du commerce extérieur algérien, avec la France comme premier fournisseur et l'Italie comme client majeur.

L'analyse des caractéristiques du secteur agro-alimentaire dans tous ses volets confirme la localisation dans le nord du pays, près de la côte, des principaux centres

1 - *El Moudjahid* (www.elmoudjahid.com/fr/actualites/37902).

d'approvisionnement et de consommation, qui coïncident en fait avec les villes portuaires. Cette région représente moins de 15 % de la superficie totale du pays et abrite 70 % de la population, qui se concentre surtout à Alger et dans ses environs (ONS, 2008). Ce dernier paramètre explique les déséquilibres que connaît le pays en matière de distribution et de logistique.

Les portes de l'Algérie

L'acheminement des importations depuis des sources d'approvisionnement éparpillées dans différentes régions du monde (Europe, Amérique du Nord et du Sud, Asie) nécessite la mobilisation de moyens logistiques considérables. Or les insuffisances multiples des infrastructures et des moyens de transport de l'Algérie en font l'une des destinations les moins attractives du bassin méditerranéen.

Des ports en souffrance

Les ports algériens se situent dans le nord du pays, unique débouché sur la mer. On comptait quatre ports de commerce seulement durant les années 1990, et onze en 2006, avec le port d'Alger comme principale plate-forme maritime concentrant un tiers du commerce international du pays.

La politique de modernisation de l'infrastructure portuaire est aujourd'hui encore sujette à la critique. Construits selon des normes anciennes, ces ports ont été configurés pour les navires de petite taille, en raison de leur faible profondeur, qui plus est réduite par les phénomènes d'ensablement nécessitant régulièrement des opérations de dragage. Cet état de fait oblige les armateurs qui desservent les ports algériens à recourir aux cargos de petite taille. Considérés comme non économiques, ces derniers engendrent des manques à gagner importants pour les chargeurs algériens qui doivent payer des taux de fret plus élevés (Tadjine et Ahmed-Zaïd, 2012).

L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de 2012 place l'Algérie loin derrière ses voisins marocain, égyptien ou turc (UNCTAD, 2012). Le classement élaboré par la Banque mondiale pour l'année 2012 confirme ces contre-performances logistiques en attribuant à l'Algérie la 125^e place dans un classement qui totalise 155 pays, loin derrière la Tunisie, le Maroc et l'Égypte qui arrivent respectivement à la 41^e, 50^e et 57^e position (Banque mondiale, 2012). Face à ces multiples difficultés qui perdurent (infrastructures vétustes, lenteurs administratives et douanières, bureaucratie, etc.), l'Algérie est la destination la plus chère de la région. Selon le rapport *Doing Business 2011* de la Banque mondiale, le coût moyen d'un conteneur à l'importation, de 858 dollars en Tunisie et 950 dollars au Maroc, atteint 1 318 dollars lorsqu'il s'agit de l'Algérie.

Les contraintes persistent malgré les efforts consentis par l'État qui, par exemple, a pu donner en concession la gestion des ports d'Alger et Djen Djen au groupe émirati DPW (Dubai Ports World) depuis 2008. Malgré l'engagement pris par ce dernier de moderniser le système de gestion, la situation de ces deux infrastructures est loin de s'être améliorée, et se serait même dégradée : les bateaux restent en rade pour une durée qui peut atteindre sept jours, avec des surcoûts d'une moyenne de 7 000 dollars par jour et par bateau, alors que, selon les opérateurs algériens du commerce extérieur, cette attente était auparavant de trois jours maximum.

Les entreprises de transport maritime

Depuis ces quinze dernières années, l'Algérie est quasi exclusivement desservie par les compagnies étrangères. Des armateurs comme CMA-CGM (France), Mediterranean Shipping Company (Suisse) ou Maersk (Danemark) assurent ainsi jusqu'à 95 % des flux maritimes depuis et vers l'Algérie. Les statistiques des services de douane estiment le montant de la facture du transport maritime à une moyenne de 25 % de la valeur globale des importations du pays. En 2011, l'Algérie a payé près de 12 milliards de dollars en frais d'affrètement pour des importations d'une valeur de 45 milliards de dollars.

Jusqu'à la fin des années 1990, la Compagnie algérienne de navigation (CNAN) assurait une grande partie des prestations liées au transport maritime de marchandises. Elle est entrée depuis dans une phase de déclin : ses effectifs, qui avoisinait à cette époque les 10 000 emplois, n'atteignent plus que le millier d'emplois en 2003. Sur les 80 navires dont disposait le groupe, n'en subsiste qu'une quinzaine, par ailleurs souvent à l'arrêt pour des raisons de panne. Les pouvoirs publics ont récemment décidé de relancer l'activité de cet unique armateur national. Le Conseil des participations de l'État (CPE) vient ainsi d'avaliser un programme de renforcement de la flotte de l'entreprise projetant l'acquisition, pour la période 2013-2016, de douze navires répondant aux nouvelles normes, dont six navires de type Corno à navigation horizontale et verticale de 6 000 à 8 000 tonnes, quatre navires de type vraquier *handysize* de 30 000 tonnes et deux navires porte-conteneurs de 7 000 à 8 000 tonnes

La logistique de distribution au niveau interne

Après leur arrivée en Algérie ou avant de quitter le pays, les produits agro-alimentaires empruntent différentes voies de circulation. En raison de l'étendue du pays, les connexions entre les régions nécessitent de parcourir de grandes distances. Entre le nord, où sont concentrés les ports et les plates-formes de stockage des produits alimentaires importés, et l'extrême sud du pays, la distance avoisine les 2 000 kilomètres. Du coup, l'approvisionnement des villes de l'intérieur et du grand sud exige la mobilisation d'importants moyens de transport, adaptés notamment aux produits frais comme les légumes, la viande ou les produits laitiers. Faute d'un réseau ferroviaire dense, le transport routier prédomine dans l'approvisionnement. L'état des lieux des deux secteurs, routier et ferroviaire, laisse apparaître d'importantes lacunes.

La prédominance de la route

Bien qu'il se présente comme étant le plus dense de l'Afrique du Nord, le réseau routier algérien nécessiterait encore d'être davantage modernisé et densifié, afin de permettre une plus grande fluidité des transports et de désenclaver l'ensemble des régions de l'arrière-pays. Fin 2011, la longueur du réseau routier algérien était estimée à 118 306 kilomètres de routes de différentes catégories et à 2 451 kilomètres d'autoroutes (voir tableau 1). Le programme de développement de l'infrastructure routière en Algérie a entrepris ces cinq dernières années l'élaboration de deux grands projets : l'autoroute est-ouest et la Transsaharienne.

Tableau 1 - Récapitulatif des infrastructures de transport

Type d'infrastructure	Situation physique
Routes	118 306 km (RN, CW et CC)
Autoroutes	2 451 km (à la fin 2011)
Aéroports	35 dont 13 internationaux
Voies ferrées	4 200 km opérationnels et 6 300 km en cours de réalisation (programme quinquennal 2010-2014)
Ports	40 ports dont 13 seulement destinés à l'activité commerciale

Légende : RN : route nationale ; CW : chemin de wilaya (route départementale) ; CC : chemin communal.

Source : ministère algérien des Transports.

L'autoroute est-ouest est un important tronçon de 1 216 kilomètres, dont la réalisation depuis 2009 a coûté près de 11 milliards de dollars. Reliant la ville d'Annaba (extrême est) à la ville de Tlemcen (extrême ouest) et conçu en 2 x 3 (deux sens et trois voies pour chacun), ce mégaprojet permet de traverser la partie nord de l'Algérie en une durée estimée à dix heures et de réduire sensiblement les frais et les délais de livraison des produits agro-alimentaires.

La partie algérienne de la Transsaharienne constitue le segment le plus abouti d'un vaste projet transafricain, initié dans les années 1970 dans le cadre d'un programme onusien portant sur la création de grands axes transafricains (GAT) qui doivent traverser les pays du Maghreb et du Sahel (Algérie, Tunisie, Mali, Niger, Tchad et Nigeria). Faute de moyens financiers et de matériels adéquats, le projet a été mis à l'arrêt pendant plusieurs années avant sa relance dans les années 2000. L'Algérie est concernée par la réalisation de 2 800 kilomètres : 2 410 kilomètres ont déjà été aménagés sur la ligne Alger-Tamanrasset-frontière avec le Niger ; ne reste qu'un tronçon de 390 kilomètres à réaliser. Le coût de réalisation du projet est estimé à 400 millions de dollars (ministère algérien des Transports).

Un réseau ferroviaire en extension

Le réseau ferroviaire s'étend sur 4 200 kilomètres. Certains tronçons sont depuis peu électrifiés. Le secteur, toujours sous monopole de l'État, est géré par la Société nationale des transports ferroviaires (SNTF). Le nord du pays bénéficie de la plus grande couverture, contrastant avec le centre et le sud, où le transport ferroviaire est encore inexistant. Le réseau est constitué principalement de 299 kilomètres de voies électrifiées, de 305 kilomètres de voies doubles et de 1 085 kilomètres de voies étroites.

La politique gouvernementale d'aménagement du territoire accorde une place privilégiée au transport ferroviaire qu'elle considère comme un vecteur majeur de développement et de croissance. Le programme national d'extension du rail prévoit de dépasser en 2014 les 6 000 kilomètres de réseau ferroviaire et d'atteindre les 10 000 kilomètres à l'horizon 2017. Le développement du transport ferroviaire de marchandises, avec le lancement de trains de transport adaptés (porte-conteneurs,

wagons de transport de céréales, etc.), constitue également un objectif primordial du programme de modernisation qui vient d'être déployé par les pouvoirs publics. De nouvelles grandes lignes en cours de réalisation devront entre autres permettre des liaisons entre les grands pôles régionaux, comme Bordj Bou Arréridj-Khemis Miliana, Boumedfaa-Djelfa, Touggourt-Hassi Messaoud, Oued Tlilat-frontière marocaine, Relizane-Tiaret-Tissemsilt, Alger-Annaba, Alger-Sétif-Tizi Ouzou, Alger-Oran, Oran-Tlemcen, etc. Parmi les projets ferroviaires en cours figurent également l'électrification de 1 000 kilomètres de voies ferrées et la réalisation de 3 000 kilomètres de nouveaux chemins de fer.

Le programme de développement auquel est soumis le secteur des transports dans ses deux volets, routier et ferroviaire, devrait au total coûter près de 38 milliards de dollars entre 2010 et 2014². Comme le révèle la topographie des infrastructures de transport qui vient d'être présentée, le recours au transport routier est quasi exclusif dans la distribution des produits alimentaires, ce qui n'est pas sans impact sur la qualité des produits, leur coût de revient ou la sécurité des approvisionnements. Les populations des régions du sud du pays (Tamanrasset, Béchar, Tindouf, Ouargla, Illizi, etc.) payent jusqu'à 50 % plus cher leurs denrées alimentaires par rapport aux populations du nord. Les convois agro-alimentaires mettent jusqu'à cinq jours de route pour atteindre ces régions qui se trouvent distantes de 1 000 à 2 000 kilomètres du nord du pays, où se concentrent les entreprises de production/conditionnement pour les produits locaux et les ports de déchargement pour les produits importés.

Les contraintes liées à la distribution agro-alimentaire

La distribution agro-alimentaire est confrontée à au moins trois contraintes majeures : absence d'entreprises spécialisées dans le transport, prédominance de l'informel et déficit au niveau de la grande distribution. Le transport routier, qui demeure le moyen le plus utilisé, accuse de telles défaillances en termes d'organisation qu'il ne contribue pas à l'efficacité de la distribution agro-alimentaire. Une grande part du marché du transport est en effet accaparée par des opérateurs non agréés (informels) et présente un faible développement du transport adapté aux produits frais (transport frigorifique).

À l'époque de l'économie centralisée, l'Algérie disposait d'une grande entreprise publique de transport routier de marchandises, la Société nationale des transports routiers (SNTR), qui approvisionnait les offices publics agro-alimentaires des différentes régions. La crise économique qui affecta l'Algérie durant les années 1990 plongea la SNTR, à l'instar de la majorité des entreprises publiques, dans des difficultés financières qui affaiblirent ses performances. Ce dernières années, l'entreprise fit l'objet d'un nouveau processus de relance, avec la création, en 2007, d'une vingtaine de centres de logistique et de transport implantés sur l'ensemble du territoire, de 700 attelages et d'un parc roulant de près de 2 000 tracteurs-remorques de 20-30 tonnes.

2 - Programme d'action du ministère algérien des Transports.

En l'absence d'entreprises de transport capables de répondre aux besoins, les producteurs agro-alimentaires développent des réseaux de distribution en interne (transport pour compte propre) – ces réseaux représentent actuellement 40 % du marché du transport agro-alimentaire –, ce qui constitue un défi supplémentaire pour les entreprises, notamment les PME, pour qui le transport nécessite la mobilisation d'une partie importante de leurs moyens financiers (CETMO, 2011). Néanmoins, ces dix dernières années, l'activité de transport de marchandises se déploie de plus en plus dans le cadre de dispositifs publics d'appui à la création d'entreprises et de l'auto-emploi, Agence nationale de soutien à l'emploi de jeunes (ANSEJ) et Caisse nationale d'assurance chômage (CNAC). Mais cet élan, qui concerne en particulier le domaine des transports spécialisés, comme le frigorifique, est loin de s'opérer dans un cadre structuré et organisé. En 2011, le transport de marchandises concentre près d'un tiers des projets financés dans le cadre des deux dispositifs qui viennent d'être cités (ONS, 2012).

Encadré 1 : Le groupe Anderson Logistique

Parmi les rares entreprises de transport créées dans le sillage de l'abolition du monopole de l'État et l'ouverture de l'économie algérienne à l'investissement privé, le Groupe Anderson Logistique a gagné dans son domaine d'intervention (le transport routier, l'entreposage, la manutention et la distribution) d'importantes parts de marché en l'espace de quelques années.

Fort d'un portefeuille de 1 700 clients, 600 collaborateurs, 500 véhicules exploités et 8 000 m³ de capacité d'entreposage, le groupe intervient dans les 48 wilayas (départements) du pays. À titre indicatif, en 2009, le groupe a transporté sur l'ensemble du territoire algérien plus de 260 000 tonnes de marchandises, géré et stocké environ un million de m³ de produits divers.

Inscrit dans une stratégie d'innovation, Anderson Group s'est lancé en 2013 dans l'activité de groupage, avec l'ouverture de centres de « dégroupage » et d'« éclatement » sur l'ensemble du territoire. Ce système, courant dans plusieurs autres pays, permet aux entreprises de transporter et de distribuer en groupe leurs produits dans différentes régions avec des coûts sensiblement réduits. La direction du groupe Anderson s'est fixé comme objectif de développer « ce mode de transport à une échelle industrielle et de faire économiser aux entreprises plus de 30 % sur leurs coûts de transport habituels ».

La méthode de travail du groupe Anderson mise sur la disponibilité en permanence de la flotte et du personnel, et l'organisation du transport des conteneurs à partir des infrastructures portuaires et ports secs. Pour contourner les lacunes bureaucratiques, le groupe a adopté une stratégie facilitant l'acquisition des autorisations d'accès aux ports et l'organisation des convois. À l'horizon 2015, le groupe vise la création d'une zone d'activités logistiques.

La grande distribution

La grande distribution est un créneau naissant en Algérie. Jusque-là, le commerce de détail reste dominé par les magasins d'alimentation générale et le commerce ambulancier (marchés hebdomadaires ou de proximité). Le pays compte aujourd'hui deux supermarchés (Uno City du groupe Cevital dans la capitale) et trois

hypermarchés, deux appartenant au groupe Cevital (Uno dans la région d'Aïn Defla et Uno Shopping Center à Bouira) et l'autre au groupe Arcofina (Ardis à Alger). Plusieurs autres supermarchés sont en cours de construction, notamment au sein des centres commerciaux (Ubifrance, 2012). Uno et Ardis ont l'ambition d'ouvrir d'autres grandes surfaces dans le pays mais ces projets avancent lentement. Les produits frais, comme la viande ou les légumes et fruits demeurent soit l'apanage de magasins spécialisés, soit vendus sur les marchés traditionnels ou dans le circuit informel dont le poids est très important pour ce type de produit.

Encadré 2 : L'organisation de la logistique du groupe agro-alimentaire Cevital

Premier groupe agro-alimentaire en Algérie et troisième à l'échelle africaine, le groupe Cevital accapare plus de 60 % du marché algérien du sucre et des huiles végétales, avec une volonté de se tourner désormais vers l'exportation. Les capacités de production du groupe sont en forte croissance. Actuellement, il s'agit d'un rythme qui tourne à 210 000 tonnes par an pour le sucre, 3,6 millions de bouteilles d'eau minérale et de boisson fruitée par jour et 80 tonnes par jour de conserveries de tomate et de confitures. Dans le port de Béjaïa, situé à 250 kilomètres à l'est d'Alger, où sont installées les unités agro-industrielles du groupe, ce dernier dispose de silos portuaires d'une capacité totale de 182 000 tonnes et d'un terminal de déchargement de 2 000 tonnes par heure, le plus important du bassin méditerranéen (Hafsi, 2011).

La politique de développement de Cevital inclut la mise en place d'un réseau logistique renforcé en interne : en amont, le groupe s'est doté d'une flotte maritime assurant l'approvisionnement en matières premières (huiles et sucre bruts) ; en aval, il a créé un vaste réseau de transport, d'entreposage, de grande distribution et de vente de gros, sur l'ensemble du territoire.

Le volet logistique et distribution du groupe est organisé en quatre filiales :

- 1) Nolis : créée en 2000, cette filiale s'occupe du transport maritime. À l'aide de trois navires en propriété et d'autres affrétés, elle assure le transport des matières premières du groupe Cevital importées, en particulier d'Amérique latine.
- 2) Numidis : créée en 2006, cette filiale est spécialisée dans la grande distribution. Elle projette le développement d'une chaîne de supermarchés et d'hypermarchés sous les enseignes Uno City et Uno.
- 3) Numilog : créée en 2007, cette filiale propose une solution logistique globale comprenant le transport routier, le stockage et la gestion des stocks, l'emballage, le copacking et l'étiquetage.
- 4) Sierra Cevital : créée en 2011, cette filiale est une *joint-venture* entre le groupe Cevital et Sonae-Sierra, spécialisée dans le développement et la gestion de centres commerciaux (études de marché et de faisabilité, coordination dans la réalisation des centres commerciaux, optimisation du mix commercial, fonctionnement et gestion de centres).

Conclusion

Facteurs déterminants dans l'essor du secteur agro-alimentaire, les transports et l'ensemble des infrastructures logistiques de l'Algérie sont appelés à être (re)structurés. Certes, d'importants projets sont en cours de réalisation (modernisation des infrastructures portuaires, renforcement des réseaux ferroviaire et routier, etc.), mais il manque encore une stratégie globale capable de garantir à moyen et long termes la complémentarité entre les différents segments logistiques et une homogénéité intrarégionale. L'instauration des nouvelles tendances dans le commerce agro-alimentaire doit s'imposer également, à travers la généralisation de la grande distribution, qui permettra d'assurer la disponibilité et la régularité des approvisionnements, condition *sine qua non* pour l'éradication du commerce informel, de la spéculation et de la fluctuation des prix. Enfin, la modernisation du secteur de la logistique passe par la levée des embûches bureaucratiques, notamment au niveau du commerce international, afin de faire de l'Algérie une destination plus attractive et de réduire les coûts de transaction qui pénalisent aujourd'hui les opérateurs économiques et les consommateurs.

Bibliographie

- Banque mondiale (2012), *Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and its Indicators*, Washington (D. C.), Banque mondiale.
- Boudjemaa (R.) (2012), *Économie de développement de l'Algérie, 1962-2010*, Alger, El Khaldounia, 2012.
- CETMO (2011), « Intégration des réseaux et des services de transports. Le secteur logistique sur la rive Sud de la Méditerranée Occidentale », *Étude régionale sur la facilitation du commerce et les infrastructures pour les pays du Maghreb*, 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), Alger, 26-27 avril.
- Hafsi (T.) (2011), *Issad Rebrab, voir grand, commencer petit et aller vite*, Alger, Casbah.
- Office national des statistiques (ONS) (2008), *Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH)*, Alger, ONS.
- Office national des statistiques (ONS) (2012), *Le Premier Recensement économique : résultats définitifs de la première phase*, Alger, ONS, juillet.
- Tadjine (R.) et Ahmed-Zaïd (M.) (Université de Tizi Ouzou d'Alger) (2012), « Capacité logistique et gouvernance des ports algériens », 5^e édition du colloque international LOGISTQUA, Rabat, 24-25 mai.
- Ubifrance (2012), *Où exporter en 2013 ? L'avis des experts du réseau agro-alimentaire*, Paris, Ubifrance, octobre.
- UNCTAD (2012), *Liner Shipping Connectivity Index*, Paris, CIHEAM, décembre (www.ciheam.org).