

Le secteur maritime Algérien : soutien stratégique à l'exportation des hydrocarbures et à la diversification économique

The Algerian Maritime Sector: Strategic Support for Hydrocarbon Exports and Economic Diversification

القطاع البحري الجزائري: دعم استراتيجي لتصدير المحروقات وتنويع الاقتصاد

Kahina MELLAB*

Centre de Recherche en Economie Appliquée pour le Développement-
CREAD, Algérie, k.mellab@cread.dz

Date de réception: 27/01/2025 - Date d'admission: 30/04/2025 -Date de
publication : 07/06/2025.

Résumé:

Le secteur maritime algérien joue un rôle crucial dans l'économie nationale, étant essentiel aux exportations de pétrole et de gaz, qui représentent environ 95 % des exportations totales du pays. En 2023, les exportations de l'Algérie ont atteint près de 40 milliards de dollars, dont 36,7 milliards en hydrocarbures. Les exportations non pétrolières, principalement d'agricoles, de matériaux de construction et de produits chimiques, ont progressé pour atteindre environ 10 % du total, mais elles peinent à être gérées efficacement par le port d'Alger, qui a une capacité limitée de 13 millions de tonnes par an. Les infrastructures obsolètes, une gestion logistique inefficace et le manque de main-d'œuvre qualifiée constituent des défis majeurs. Actuellement, seulement 10 % des emplois dans ce secteur sont occupés par des travailleurs formés localement, soulignant la nécessité d'investir dans la formation. Malgré ces obstacles, le secteur présente des opportunités de développement grâce à la création de hubs logistiques, le tourisme maritime et la pêche. Moderniser les

* Auteur correspondant.

infrastructures et attirer des investissements étrangers sont des étapes essentielles pour diversifier l'économie et réduire la dépendance aux hydrocarbures.

Mots clés: Secteur maritime; diversification économique; Exportations non pétrolières; Infrastructures portuaires.

Abstract:

The Algerian maritime sector is crucial for the national economy, essential for oil and gas exports, accounting for around 95% of the country's total exports. In 2023, Algeria's exports reached nearly \$40 billion, with \$36.7 billion in hydrocarbons. Non-hydrocarbon exports, including agricultural products, construction materials, and chemical products, have increased, accounting for around 10% of the total, but the Port of Algiers struggles to manage this growth with a limited capacity of 13 million tons per year. The challenges include aging infrastructure, inefficient logistics management, and a lack of skilled labor, with only 10% of employees being locally trained workers, highlighting the need for investment in human development. Despite these obstacles, opportunities exist to develop logistics hubs, maritime tourism, and fishing. Infrastructure modernization and attracting foreign investment are essential to diversify the economy and reduce hydrocarbon dependence.

Key Words: Maritime sector; Oil and gas exports; Economic diversification; non-hydrocarbon exports; Port infrastructure.

I. Introduction

Le secteur maritime joue un rôle stratégique dans l'économie mondiale, en particulier pour les pays en développement où il est un facteur clé de croissance, d'exportation et de diversification économique. Dans le cas de l'Algérie, bien que le secteur maritime soit principalement orienté vers les exportations de pétrole et de gaz, il présente également un potentiel sous-exploité pour soutenir la diversification économique du pays. Ainsi, la question centrale de cet article est la suivante : dans quelle mesure le secteur maritime algérien

peut-il contribuer à la diversification des exportations, au-delà des hydrocarbures, et quel rôle peuvent jouer les infrastructures et la gestion logistique dans cette dynamique ?

L'hypothèse sous-jacente à cette question est que, bien que le secteur maritime soit un vecteur essentiel des exportations non pétrolières, il reste largement sous-développé, en raison des infrastructures vieillissantes, d'un manque de main-d'œuvre qualifiée et de défis logistiques importants. Toutefois, en investissant dans la modernisation des ports, la formation professionnelle et l'attraction d'investissements étrangers, l'Algérie pourrait réduire sa dépendance aux hydrocarbures et renforcer sa compétitivité économique.

Plusieurs recherches antérieures ont examiné les défis du secteur maritime dans différents contextes, en mettant l'accent sur la modernisation des infrastructures portuaires et l'importance de l'intégration des secteurs maritimes dans les stratégies économiques. Par exemple, des études menées sur les secteurs maritimes de pays comme le Maroc et la Chine ont mis en évidence des approches réussies en matière de gestion portuaire et de diversification des activités maritimes. Toutefois, peu d'études ont été réalisées spécifiquement sur le cas algérien, en particulier en ce qui concerne les implications d'une telle diversification dans un contexte de dépendance aux hydrocarbures.

Cet article s'efforcera de combler cette lacune en analysant les similitudes et les différences entre les expériences algériennes et celles d'autres pays, en termes d'objectifs, de variables d'étude, de méthodes utilisées, et de conclusions atteintes.

L'Algérie, comme d'autres pays méditerranéens, bénéficie de cette position géographique stratégique, mais doit faire face à des défis pour exploiter pleinement son potentiel maritime, notamment en matière de compétitivité, d'innovation et de durabilité environnementale. Cette analyse comparative met en lumière les performances des secteurs maritimes de pays comme l'Algérie, le Maroc, l'Égypte, la Tunisie et la Chine, en tenant compte des indicateurs économiques tels que les infrastructures portuaires, la gestion des ressources maritimes, et les politiques publiques. Ces pays ont développé des infrastructures maritimes et mis en place des politiques visant à renforcer leur rôle dans le commerce mondial, mais font face à des défis importants,

notamment la nécessité de diversifier leurs exportations et de réduire la dépendance aux hydrocarbures⁽¹⁾.

En Algérie, bien que le secteur maritime soit essentiel pour l'exportation des hydrocarbures, cette dépendance quasi-exclusive expose l'économie aux fluctuations des prix mondiaux de l'énergie. Pour renforcer la résilience économique, l'Algérie doit diversifier ses exportations en développant d'autres secteurs via le canal maritime. En ce sens, plusieurs théories économiques peuvent expliquer le rôle fondamental du secteur maritime dans l'industrialisation et la diversification économique. La théorie du commerce international de Heckscher-Ohlin (1919), par exemple, stipule que les pays se spécialisent dans les biens qui utilisent de manière optimale leurs facteurs de production abondants, comme le travail ou les ressources naturelles. Le secteur maritime, en facilitant le transport international, réduit les coûts d'exportation et permet à des secteurs diversifiés de se développer.

La théorie des coûts de transaction de R. Coase⁽²⁾ montre que les entreprises cherchent à minimiser les coûts liés aux échanges économiques. Le secteur maritime joue un rôle clé en réduisant ces coûts par la mise en place d'infrastructures efficaces, facilitant ainsi le commerce international. La théorie de l'internationalisation des entreprises suggère que les entreprises se développent progressivement à l'international.⁽³⁾ Le secteur maritime connecte les entreprises algériennes aux marchés étrangers, leur permettant ainsi d'élargir leur production et leurs exportations. La théorie de la croissance endogène de Paul Romer⁽⁴⁾ soutient que l'innovation et les infrastructures sont des moteurs de la croissance économique. Le secteur maritime, en soutenant l'innovation et en facilitant l'accès aux marchés mondiaux, joue un rôle clé dans la croissance économique de l'Algérie.

(1) Porter, M. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*. Free Press.

(2) Coase, R. H. (1937), *The Nature of the Firm* *Economica*, 4(16), 386-405.

(3) Johanson, J., & Vahlne, J.-E. (1977). The internationalization process of the firm "A model of knowledge development and increasing foreign market commitments". *Journal of International Business Studies*, 8(1), 23-32.
<https://doi.org/10.1057/palgrave.jibs.8490676>

(4) Romer, P. M. (1990). "Endogenous Technological Change," *Journal of Political Economy*, 98(5), S71-S102.

La théorie du capital humain de Gary Becker souligne l'importance de la formation des travailleurs dans la croissance économique⁽¹⁾. Dans le secteur maritime, investir dans la formation des ressources humaines pour les infrastructures portuaires et le transport maritime peut améliorer l'efficacité des exportations et renforcer la compétitivité des industries locales. En outre, Rogers (1962) dans la théorie de la diffusion technologique montre comment les innovations technologiques se diffusent dans les secteurs économiques. L'adoption de nouvelles technologies de transport et de logistique dans le secteur maritime réduit les coûts et améliore l'efficacité des exportations, facilitant ainsi l'industrialisation et la diversification des exportations.

Des théories plus récentes, comme la théorie de l'économie numérique, mettent en évidence l'impact des technologies numériques sur les infrastructures maritimes, permettant une gestion plus efficace des chaînes d'approvisionnement et réduisant les coûts logistiques. La théorie de la compétitivité mondiale de Michael Porter suggère que les pays doivent développer des avantages compétitifs grâce à des infrastructures modernes, à l'innovation et à une main-d'œuvre qualifiée⁽²⁾. Le secteur maritime, en facilitant l'accès aux marchés mondiaux, est un vecteur essentiel pour créer ces avantages compétitifs. De plus, la théorie des écosystèmes industriels met en lumière l'importance des interconnexions entre les différents secteurs économiques, y compris le secteur maritime, dans la création de clusters industriels compétitifs. Les ports modernes jouent un rôle clé dans ces écosystèmes, facilitant la circulation des biens et créant des synergies industrielles.

En outre, l'amélioration de la performance du secteur maritime pourrait directement stimuler des secteurs économiques connexes, tels que les industries portuaires, les services logistiques, la construction navale et les industries liées aux énergies renouvelables maritimes. La théorie de l'économie bleue⁽³⁾ souligne que l'exploitation durable des

(1) Becker, G. S. (1964). *Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis, with Special Reference to Education*. University of Chicago Press.

(2) Porter, M. (1990), op.cit.

(3) **World Bank**. (2017), *the Blue Economy: A Pathway to Sustainable Growth*. World Bank Group.

ressources maritimes peut non seulement soutenir l'économie maritime, mais aussi favoriser de nouvelles industries créatrices d'emplois et de richesse. L'Algérie pourrait développer des industries basées sur la pêche, le tourisme maritime ou même les énergies maritimes renouvelables, diversifiant ainsi ses exportations et son économie

Enfin, la théorie des chaînes d'approvisionnement mondiales montre comment des infrastructures maritimes avancées soutiennent la production à moindre coût et augmentent la compétitivité, favorisant ainsi l'industrialisation et les exportations. Ces théories récentes renforcent l'idée que le secteur maritime ne se limite pas à être un facilitateur du commerce, mais qu'il représente un moteur stratégique de l'industrialisation et de la diversification économique dans l'économie mondiale contemporaine.

1. Le secteur maritime comme moteur de diversification économique

Au-delà des hydrocarbures, le secteur maritime algérien présente un potentiel important pour la diversification économique. L'Algérie, grâce à sa position stratégique en Méditerranée, pourrait renforcer son rôle dans le transport international de marchandises. En 2023, les hydrocarbures représentaient près de 95 % des exportations, totalisant environ 45 milliards de dollars, soulignant la forte dépendance aux fluctuations des prix mondiaux et la nécessité d'une diversification.

Le Projet du Port d'El Hamdania, estimé à 4 milliards de dollars, vise à créer un hub commercial régional pour accroître les exportations non pétrolières, notamment agricoles et manufacturées. La construction navale, encore limitée, pourrait se développer grâce à des partenariats internationaux, s'insérant dans un marché mondial attendu à 160 milliards de dollars d'ici 2030. La richesse halieutique de la zone maritime offre des opportunités pour la pêche et l'aquaculture, qui contribue actuellement à 1,5 % du PIB, avec une production aquacole de 30 000 tonnes en 2022. Enfin, le tourisme maritime demeure sous-exploité ; le développement d'infrastructures portuaires pour les croisières pourrait s'inspirer des modèles tunisiens et croates, attirant ainsi davantage de touristes sur la côte méditerranéenne algérienne.

1.1. Réformes et développement du secteur maritime algérien: modernisation et diversification

L'Algérie a mis en place diverses institutions pour mieux réguler et soutenir le secteur maritime. L'Entreprise Nationale de Transport Maritime de Marchandises (ENTMV)⁽¹⁾ a été restructurée pour améliorer l'efficacité des opérations portuaires et maritimes. En parallèle, la Société Algérienne de Gestion des Ports (SAGP) a été créée pour moderniser la gestion des ports. Des lois ont été adoptées pour soutenir la croissance du secteur, notamment la Loi n° 09-16 du 30 août 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports maritimes. Cette loi a permis une meilleure organisation du transport maritime national et international. Elle a aussi introduit des dispositions favorisant la compétitivité des entreprises maritimes algériennes, en encourageant la création de flottes nationales modernes et l'amélioration des services portuaires.

L'Algérie a lancé un plan ambitieux de modernisation des infrastructures portuaires, visant à améliorer la capacité d'accueil et de gestion des ports. Ce plan inclut la construction de nouveaux ports, comme le port de Cherchell et le port d'El Hamdania, ainsi que la réhabilitation des infrastructures existantes dans des ports stratégiques comme celui d'Alger, d'Oran et de Skikda. Le gouvernement a également introduit des réformes pour améliorer la gestion des ports en augmentant l'automatisation des processus logistiques et en réduisant les coûts de traitement des marchandises. Ceci a été facilité par l'introduction de systèmes informatiques modernes et de logiciels de gestion portuaire.

Une des réformes majeures a été le renouvellement de la flotte maritime nationale. Le gouvernement a initié des investissements dans l'achat de navires modernes, notamment des vraquiers et des pétroliers, pour mieux répondre aux exigences du marché international et réduire la dépendance envers les compagnies maritimes étrangères pour le transport des hydrocarbures. Cela fait partie d'un objectif global de souveraineté maritime.

(1)ENTMV a été créée en 1967, l'Entreprise Nationale de Transport Maritime de Marchandises a été restructurée en 2005.

Le gouvernement algérien a encouragé la construction navale nationale, avec la création de chantiers navals et des partenariats avec des entreprises internationales pour la construction de navires. Ce soutien est axé sur la modernisation de la flotte de transport maritime, tant pour les hydrocarbures que pour d'autres produits.

Dans le cadre de sa stratégie de diversification économique, l'Algérie a ouvert son secteur maritime à l'investissement privé, notamment par le biais de partenariats public-privé (PPP). Par exemple, en 2009, un partenariat entre les autorités algériennes et l'entreprise DP World a permis la modernisation et la gestion de certains ports, comme celui d'Alger. De plus, dans les années 2000 et 2010, la Société Algérienne de Transports Maritimes (SATA) a collaboré avec des partenaires privés pour acquérir de nouveaux navires et améliorer les services de fret maritime. Ces initiatives visent à renforcer les infrastructures portuaires, dynamiser le transport maritime et soutenir la compétitivité du secteur dans le cadre de la diversification économique du pays.

Certaines entreprises publiques du secteur maritime en Algérie ont été partiellement privatisées pour attirer des investissements étrangers, comme le partenariat avec DP World en 2009 pour la gestion du port d'Alger. De plus, la Société Algérienne de Transports Maritimes (SATA) a collaboré avec des partenaires privés dans les années 2000 et 2010 pour moderniser sa flotte, introduisant ainsi de nouvelles technologies et améliorant la compétitivité du secteur.

Les réformes pour favoriser l'exportation de produits non pétroliers ont été mises en place à partir des années 2000, avec la création de nouvelles zones logistiques portuaires dédiées aux exportations. Par exemple, la zone logistique de Skikda a été développée dans les années 2000, suivie par celle de Mostaganem dans les années 2010, afin de faciliter l'exportation de minéraux et de produits agricoles. Ainsi l'Algérie a intégré dans ses réformes maritimes une approche de croissance bleue, visant à exploiter de manière durable les ressources maritimes (fishing, aquaculture, tourisme maritime). Cela permet de diversifier les secteurs porteurs pour l'économie, tout en préservant l'environnement maritime.

Afin d'encourager l'investissement dans le secteur maritime, des mesures fiscales incitatives ont été mises en place, telles que des

exonérations fiscales pour les compagnies maritimes et des avantages pour l'achat de nouveaux navires. Ces incitations ont permis, par exemple, une augmentation du nombre de navires dans la flotte algérienne, avec l'acquisition de plus de 30 nouveaux navires entre les années 2000 et 2010, renforçant ainsi la capacité du pays à exporter et à moderniser son secteur maritime.

L'Algérie a investi dans la formation professionnelle maritime en créant plusieurs écoles et instituts spécialisés, tels que l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) et l'Institut National de Formation Maritime (INFM). Ces établissements sont chargés de former des marins, des ingénieurs navals et des gestionnaires de ports, dans le but de renforcer les capacités humaines locales dans ce secteur stratégique.

Les partenariats ont été établis entre l'Algérie et plusieurs institutions internationales pour promouvoir la recherche et l'innovation maritime. Par exemple, des collaborations ont été mises en place avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour le développement de normes écologiques dans le transport maritime. L'Algérie a également collaboré avec des universités et centres de recherche comme l'Université de Bejaïa et l'Université d'Alger dans des projets de recherche sur des technologies maritimes plus écologiques et des solutions logistiques efficaces. Ces partenariats visent à moderniser le secteur maritime et à améliorer la durabilité des opérations.

L'Algérie, en développant son secteur maritime et en adoptant des réformes pour améliorer sa compétitivité, peut non seulement renforcer ses exportations d'hydrocarbures, mais également diversifier ses exportations et promouvoir une industrialisation durable. Ce faisant, le secteur maritime deviendrait un pilier essentiel de la croissance économique du pays.

Afin de remédier à cette situation, plusieurs réformes sont actuellement en cours ou sont envisagées pour revitaliser le secteur maritime et en faire un levier pour la diversification économique. L'une des initiatives majeures est la modernisation des infrastructures portuaires. Le gouvernement algérien a lancé des projets de rénovation et de développement de plusieurs ports, tels que celui de Mostaganem, pour augmenter la capacité d'accueil et améliorer l'efficacité

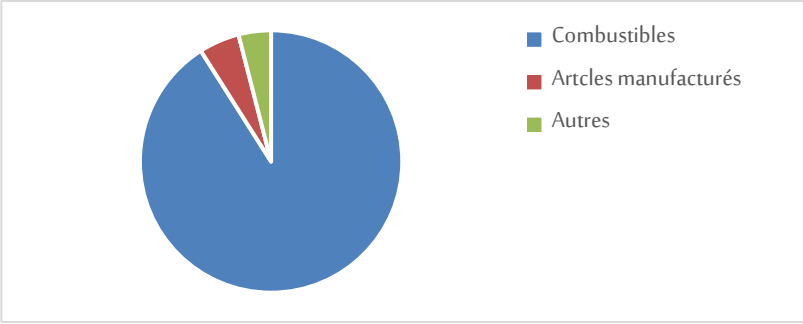
logistique. La mise en place de nouvelles infrastructures logistiques et la numérisation des processus portuaires sont également au programme, dans le but d'optimiser la gestion des flux de marchandises et d'améliorer la compétitivité des ports algériens. Par exemple, la digitalisation des services douaniers et portuaires permettrait de réduire les délais de traitement des exportations, facilitant ainsi l'exportation de produits agricoles, industriels et chimiques.

Par ailleurs, des réformes sur le plan institutionnel sont nécessaires pour faciliter la diversification des exportations. La création de zones franches d'exportation et d'incitations fiscales pour les entreprises exportatrices de produits non pétroliers pourrait stimuler l'émergence de nouveaux secteurs d'exportation. Le secteur maritime, en tant que facilitateur clé du commerce international, pourrait ainsi devenir un vecteur de croissance pour les produits agricoles, manufacturés et de consommation. En 2022, les exportations hors hydrocarbures de l'Algérie ont atteint 4,5 milliards de dollars, une part encore modeste par rapport à d'autres pays méditerranéens. Cependant, la mise en œuvre de ces réformes pourrait progressivement augmenter cette part et permettre au pays de mieux exploiter son potentiel maritime.

2. Secteur Maritime Algérien : Exportations et Connectivité Mondiale

Le secteur maritime en Méditerranée, en tant que hub commercial stratégique, offre également une plateforme pour connecter l'Algérie aux marchés mondiaux, facilitant l'intégration des produits non pétroliers dans les chaînes d'approvisionnement internationales. Cependant, bien que des progrès aient été réalisés, des investissements supplémentaires dans la modernisation des infrastructures portuaires et la mise à niveau des services logistiques sont essentiels pour améliorer l'efficacité du secteur. Si ces réformes sont mises en œuvre de manière ambitieuse et efficace, l'Algérie pourra non seulement renforcer sa compétitivité sur les marchés mondiaux, mais aussi réduire sa dépendance aux hydrocarbures, ouvrant la voie à une économie plus résiliente et diversifiée.

Graphique n°1. **Structure des exportations par groupes de produits en Algérie -2023-**
(en % du total des exportations)



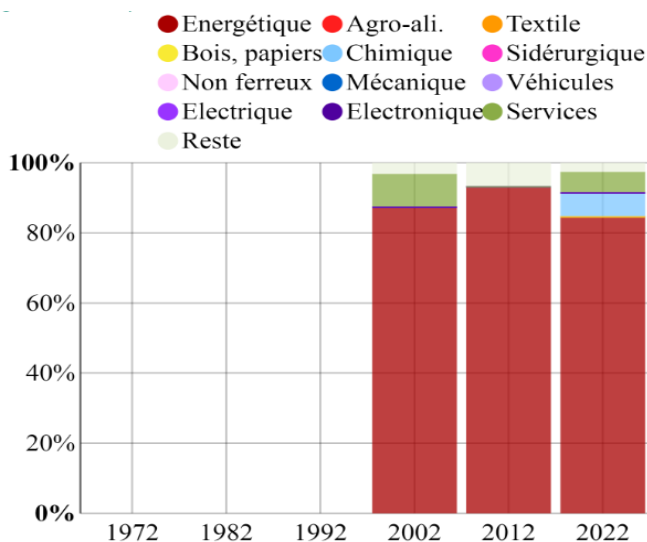
Source. CNUCED

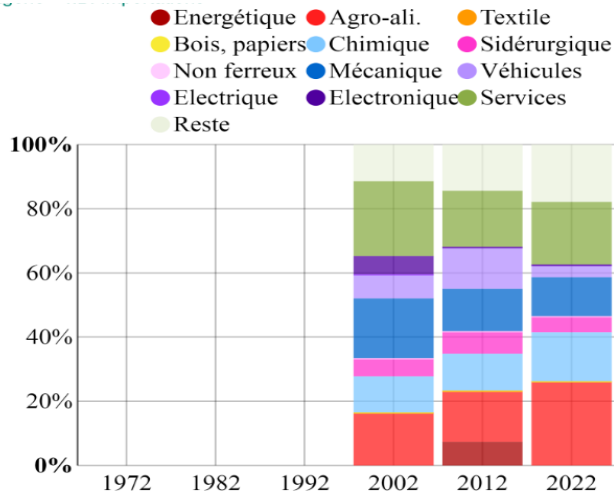
L'analyse de la structure des exportations algériennes révèle une dépendance marquée de l'économie vis-à-vis des hydrocarbures, qui représentent 91% des exportations totales, contre seulement 5% pour les articles manufacturés et 4% pour les autres produits. Cette forte concentration sur les combustibles, principalement le pétrole et le gaz, expose l'Algérie à plusieurs vulnérabilités économiques, notamment les fluctuations des prix mondiaux de l'énergie. En effet, toute variation des cours des hydrocarbures impacte directement les recettes d'exportation du pays, affectant ainsi sa stabilité économique. Le secteur des combustibles, représentant 91% des exportations, place l'Algérie dans une situation où l'économie reste largement tributaire de l'industrie pétrolière et gazière.

Bien que ce secteur soit une source importante de revenus et de devises, il crée une vulnérabilité face aux chocs externes tels que les baisses des prix du pétrole. Par exemple, en 2020, les prix mondiaux du pétrole ont chuté en raison de la pandémie de COVID-19 et d'une offre excédentaire, ce qui a eu un impact direct sur les exportations algériennes et, par conséquent, sur les finances publiques du pays. En parallèle, la faible part de 5% des exportations représentant des articles manufacturés montre que l'Algérie a encore beaucoup de travail à faire en termes de diversification économique. Ces produits

incluent principalement des biens semi-finis ou à faible valeur ajoutée, ce qui reflète un faible niveau d'industrialisation et une sous-exploitation du potentiel de transformation locale des ressources naturelles, y compris celles issues des hydrocarbures. En outre, la catégorie des "Autres" exportations, qui regroupe des produits agricoles, alimentaires et chimiques, représente seulement 4%, illustrant ainsi la faiblesse de la diversification dans d'autres secteurs. Alors que des pays voisins comme le Maroc, la Tunisie ou l'Égypte ont réussi à développer des exportations diversifiées, l'Algérie reste concentrée sur l'exportation de matières premières.

Graphique 2 : Structure des exportations et des importations de biens et services par filière en Algérie, 1972-1982-1992-2002-2012-2022 (en %)





Source. CEPII

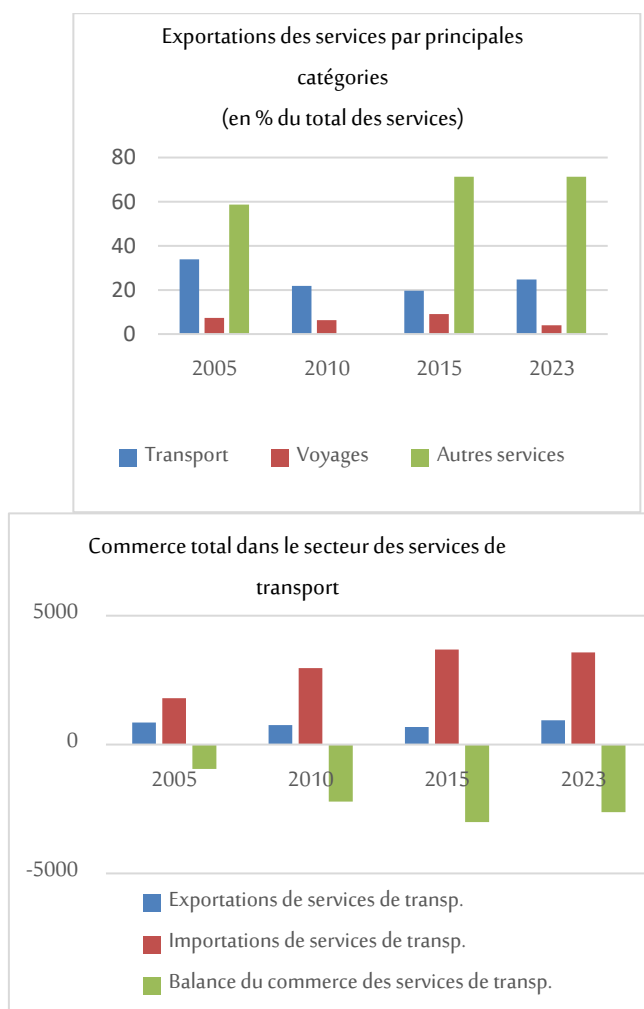
Entre 2002 et 2022, la structure du commerce extérieur algérien a évolué, révélant une nécessité urgente d’adapter la flotte maritime nationale. Bien que les hydrocarbures restent dominants (84,7 % des exportations en 2022), des signes de diversification émergent, notamment avec la chimie (6,8 %) et l’agroalimentaire. Or, la flotte maritime algérienne, centrée sur le transport d’hydrocarbures, est peu adaptée à ces nouveaux flux. En 2023, elle comptait 52 navires, majoritairement dédiés au pétrole et au gaz, et n’assurait que 10 % des exportations totales, accentuant la dépendance aux compagnies étrangères et la fuite de devises.

Les ports, comme Alger et Skikda, sont encore peu équipés pour gérer efficacement les produits non énergétiques. Pourtant, l’agroalimentaire représentait 26,26 % des importations en 2022. Pour accompagner la diversification, il est crucial d’investir dans des navires spécialisés (produits périssables, manufacturés) et de moderniser les infrastructures portuaires et logistiques.

La transition vers une économie plus résiliente et moins dépendante des hydrocarbures implique aussi des réformes douanières, le développement de zones franches et le soutien aux secteurs agricole et industriel. L’exportation de produits à valeur ajoutée (huile d’olive, céréales, biens manufacturés) doit être encouragée. Le secteur maritime, modernisé, peut ainsi devenir un

levier stratégique pour renforcer la compétitivité internationale de l'Algérie.

Graphique n°3. **Commerce international des services de transport**



Source. CNUCED

L'Algérie affiche un déficit croissant dans le commerce des services de transport. Les exportations, en baisse initialement, passent de 851 millions (année 1) à 948 millions (année 4), tandis que les importations augmentent fortement de 1 801 à 3 574 millions. Le

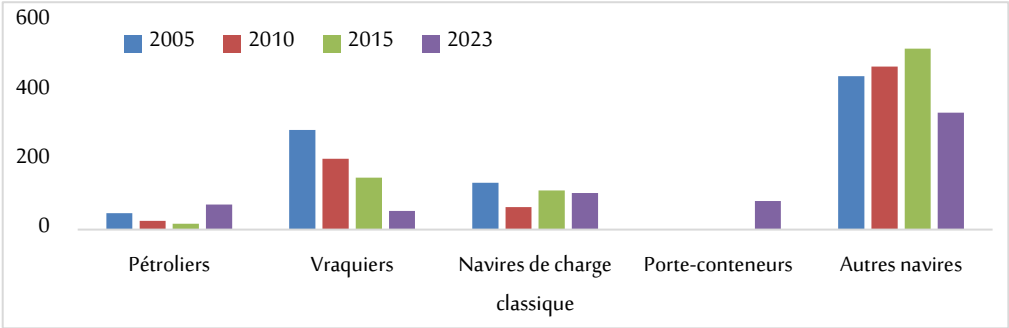
déficit s’aggrave ainsi de -950 à -2 626 millions, traduisant une forte dépendance aux services étrangers et un manque de compétitivité du secteur national.

Entre 2005 et 2023, la part des services de transport chute de 33,9 % à 24,8 %, et celle des voyages de 7,3 % à 4 %. À l’inverse, les autres services progressent de 58,7 % à 71,3 %, reflétant une diversification vers la technologie, la finance ou les télécommunications. En 2023, les exportations de services de transport enregistrent tout de même une hausse de 28,4 %.

Le commerce maritime mondial a rebondi de 2,4 % en 2023, atteignant 12 292 millions de tonnes, avec une prévision de 2 % en 2024, tirée par le vrac (minerai de fer, charbon, céréales) et les biens conteneurisés. Le commerce conteneurisé, stable en 2023 (0,3 %), pourrait croître de 3,5 % en 2024, mais reste soumis aux tensions géopolitiques. L’offre de navires porte-conteneurs a crû de 8,2 %, alimentée par l’allongement temporaire des routes. Une normalisation des flux pourrait cependant révéler une surcapacité latente.

Le graphique n°4 montre l’évolution du transport maritime algérien entre 2005 et 2023. En 2023, la flotte maritime n’a connu aucune croissance (taux de 0 %), marquant une stagnation. Les vraquiers chutent de 288 millions de tonnes en 2005 à 53,5 millions en 2023, traduisant une baisse de la demande en vrac au profit de navires spécialisés. Les navires de charge classique passent de 135 à 105,7 millions de tonnes, tandis que les porte-conteneurs progressent, atteignant 82,6 millions en 2023, reflétant l’évolution des chaînes logistiques mondiales.

Graphique n°4. Capacité de transport par types de navires (Milliers de TPL)



Source. CNUCED

Les pétroliers, en hausse marquée, passent de 17,2 millions de tonnes en 2015 à 72,2 millions en 2023, en lien avec la reprise des exportations d'hydrocarbures. En revanche, les autres navires reculent de 522,6 à 337,8 millions de tonnes entre 2015 et 2023, signalant une baisse des navires polyvalents au profit de flottes spécialisées.

Comparée à la Corée du Sud, dotée dès 2005 d'une flotte puissante de porte-conteneurs et pétroliers, l'Algérie reste modeste. En 2023, la Corée domine toujours grâce à ses exportations manufacturières et pétrolières, tandis que l'Algérie reste concentrée sur les hydrocarbures. Par rapport au Maroc ou à la Tunisie, l'Algérie conserve une flotte plus importante, mais moins diversifiée, ce qui limite sa compétitivité à l'échelle internationale.

Tableau n° 1 : **Décomposition de l'indicateur de performance logistique 2023**

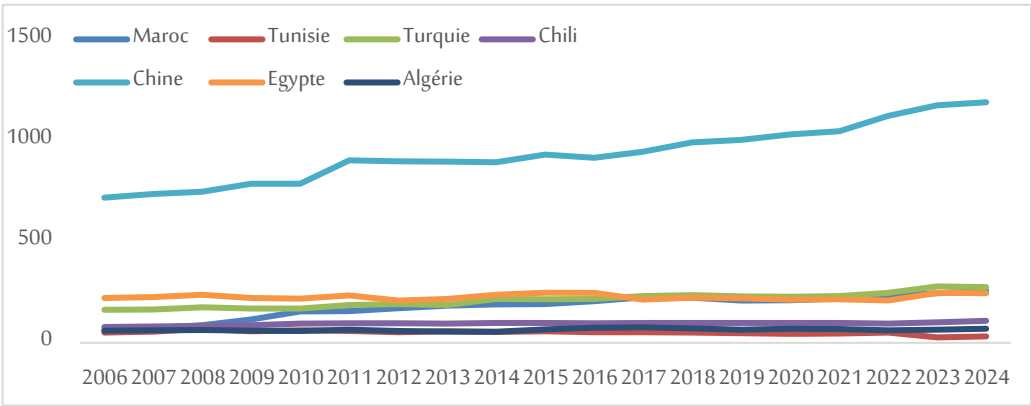
(Rang par pays, sur 153 pays comparateurs)

	LPI score	Customs score	Infrastructure score	International shipments score	Logistics competence and quality score	Timeliness score	Tracking and tracing score
Algeria	2,5	2,3	2,1	3	2,2	2,6	2,5
Egypt	3,1	2,8	3	3,2	2,9	3,6	2,9
United Arab Emirates	4	3,7	4,1	3,8	4	4,2	4,1
China	3,7	3,3	4	3,6	3,8	3,7	3,8
Korea, Rep	3,8	3,9	4,1	3,4	3,8	3,8	3,8
Mexico	2,9	2,5	2,8	2,8	3	3,5	3,1
India	3,4	3	3,2	3,5	3,5	3,6	3,4
Türkiye	3,4	3	3,4	3,4	3,5	3,6	3,5
Libya	1,9	1,9	1,7	2	1,9	2,2	1,8
Chile	3	3	2,8	2,7	3,1	3,2	3
Malaysia	3,6	3,3	3,6	3,7	3,7	3,7	3,7
Brazil	3,2	2,9	3,2	2,9	3,3	3,5	3,2

Source. Connecting to compete 2023 trade logistics in an uncertain global economy

L’analyse du tableau n°1 montre que les pays industrialisés et économiquement diversifiés, comme les Émirats Arabes Unis (LPI 4,0), la Corée du Sud (3,8) et la Chine (3,7), disposent d’infrastructures maritimes avancées. Les Émirats se distinguent par leurs douanes (3,7), infrastructures (4,1) et suivi des expéditions (4,1), portés par des ports comme Jebel Ali. La Corée du Sud bénéficie de ports performants comme Busan et d’une logistique bien intégrée. La Chine, avec ses ports majeurs (Shanghai, Shenzhen), reste un acteur clé malgré des congestions (expéditions : 3,6). À l’inverse, des pays comme l’Algérie (2,5) et la Libye (1,9) souffrent d’infrastructures vieillissantes et d’une logistique faible. L’Algérie peine à moderniser ses ports, freinant sa compétitivité, tandis que la Libye, affectée par les conflits et sanctions, subit des déficiences majeures en gestion portuaire. Cette disparité reflète le lien entre développement économique, diversification et performance logistique.

Graphique n°5. **Evolution de l'Indice de Connectivité LSCI de la sélection de pays sur une période de 10 ans**



Source. CNUCED

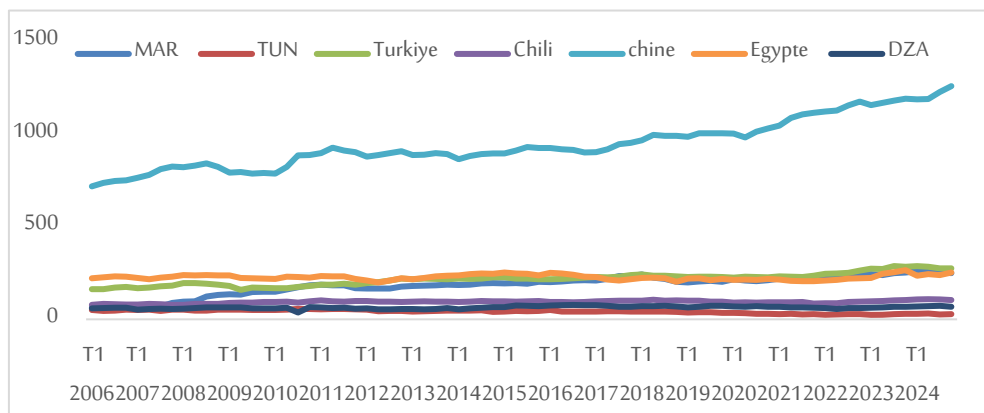
En 2024, l’Algérie affiche un indice de connectivité maritime de 70,43, en progrès mais encore loin de ses voisins. La Turquie atteint 275,71 grâce à des ports modernes comme Ambarli à Istanbul, un hub stratégique entre l’Asie et l’Europe. Le Maroc, avec Tanger Med (indice 257,60), traite environ 4,5 millions de conteneurs par an et profite d’une position géographique idéale.

En comparaison, le port d’Alger, principal port algérien, souffre

de congestion et d'infrastructures obsolètes malgré un volume de fret annuel d'environ 7 millions de tonnes. Des projets comme le port de Cherchell ou l'extension d'Oran sont lancés, mais restent insuffisants face à la compétitivité régionale.

L'Algérie doit accélérer la modernisation de ses ports et optimiser leur gestion pour réduire l'écart avec des acteurs comme la Turquie ou le Maroc et améliorer sa position sur le marché maritime mondial. Les indices trimestriels de connectivité maritime révèlent des écarts notables selon les pays, influencés par les politiques économiques, les infrastructures portuaires et le commerce mondial. L'Algérie affiche une progression modeste de 59,7 en 2006 à 70,43 en 2024, traduisant des efforts de modernisation (ports d'Alger, projets à Cherchell), mais reste en retrait face à des leaders comme la Chine ou la Turquie. La Turquie passe de 163,39 en 2006 à 275,71 en 2024 grâce à des ports modernes (Ambarli) et une position géographique clé. La Chine enregistre une hausse spectaculaire, de 717,71 à 1258,42, portée par ses mégaports (Shanghai) et sa stratégie logistique internationale. L'Égypte, grâce au Canal de Suez et à la modernisation de Port Said et Alexandrie, progresse fortement (717,71 à 1227,71). Le Maroc connaît aussi un essor remarquable (63,74 à 259,33), grâce au port Tanger Med, devenu un hub stratégique. Le Chili, avec une progression plus modérée (78,3 à 107,75), reste un acteur régional grâce aux ports de Valparaíso et Antofagasta, malgré des fluctuations liées à la conjoncture.

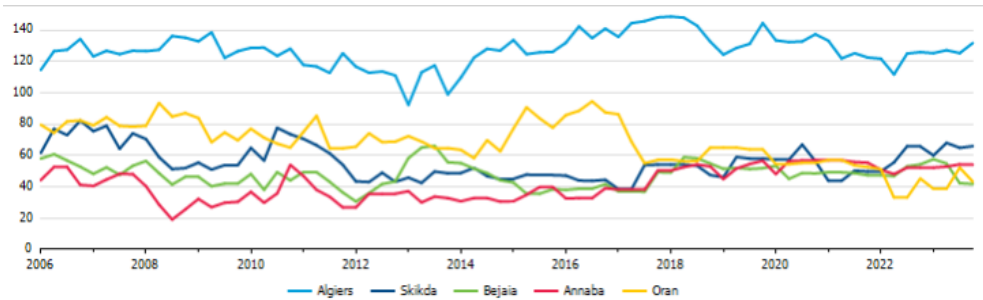
Graphique n°6. Indice de connectivité des transports maritimes réguliers, trimestriel



Source. CNUCED

En résumé, les investissements portuaires et les stratégies de connectivité sont des leviers déterminants. L’Algérie progresse, mais doit accélérer la modernisation de ses infrastructures pour se rapprocher des standards des pays les plus compétitifs.

Graphique n°7. Indice de connectivité des transports maritimes réguliers des ports - Top 5 des ports en 2023 (Moyenne T1 2023=100)



Source. CNUCED

En 2023, les ports algériens, bien que non parmi les plus grands acteurs mondiaux, ont enregistré des progrès significatifs en connectivité et infrastructures, essentiels pour l’économie nationale, notamment pour les exportations d’hydrocarbures et la diversification commerciale.

Le port d’Alger, leader national avec un indice de connectivité de 244,33 (T1 2023), occupe une position stratégique en Méditerranée, soutenant des exportations diversifiées malgré des contraintes d’espace et une congestion nécessitant une expansion. Le port d’Oran, deuxième en connectivité (indice 233,78 en 2017), a amélioré sa capacité et diversifié ses exportations vers l’agroalimentaire, les matériaux de construction et l’industrie. Le port de Skikda, plus modeste (indice 59,47 en 2009), reste important pour les produits chimiques et pétroliers mais souffre d’une connectivité limitée.

Des modernisations concernent aussi Annaba, Béjaïa et Mostaganem, ce dernier voyant son indice croître à 72,94 en 2024. Le "Plan National de Développement des Infrastructures Portuaires", intégrant partenariats public-privé (PPP) et zones franches, vise à moderniser et étendre les capacités portuaires pour attirer des investissements. Face à la concurrence régionale (Tanger Med, Port Said), l’Algérie doit accélérer la réforme de sa gestion logistique et

renforcer ses infrastructures et services pour améliorer sa compétitivité mondiale. La diversification des marchandises et des routes maritimes, ainsi que l'expansion des exportations hors hydrocarbures, seront déterminantes pour la croissance future.

II. Conclusion et Recommandations

Le secteur maritime algérien joue un rôle stratégique dans l'économie du pays, en particulier pour l'exportation des hydrocarbures, mais aussi pour soutenir la diversification économique. Cependant, il se trouve confronté à plusieurs défis majeurs, notamment des infrastructures vieillissantes, une main-d'œuvre insuffisamment qualifiée, et des difficultés financières pour moderniser les ports. Le port d'Alger, par exemple, peine à gérer un trafic en croissance, notamment pour les marchandises non pétrolières, tandis que moins de 10 % des emplois dans le secteur sont occupés par des personnels formés localement. Ces défis mettent en lumière la nécessité d'une réforme structurelle dans ce secteur.

Cela dit, des opportunités significatives existent. Le développement de hubs logistiques, la croissance de l'industrie navale, et l'expansion du tourisme maritime peuvent constituer des leviers importants pour renforcer la compétitivité du pays. En s'inspirant de modèles réussis comme ceux du Maroc et de la Chine, qui ont investi massivement dans leurs infrastructures portuaires, l'Algérie peut également améliorer ses performances et se positionner comme un acteur majeur du commerce international.

Recommandations :

Modernisation des infrastructures portuaires : Il est crucial d'accélérer la modernisation des ports existants, en particulier celui d'Alger, en intégrant des technologies avancées et en augmentant la capacité de traitement des marchandises non pétrolières. L'objectif est de renforcer l'efficacité des ports et d'améliorer leur compétitivité sur le marché mondial.

Renforcement de la formation et du développement des compétences : Mettre en place des programmes de formation adaptés aux besoins du secteur maritime, tels que la gestion logistique, la construction navale et la maintenance des navires, afin de qualifier davantage de travailleurs locaux et de réduire la dépendance aux travailleurs étrangers.

Attraction d'investissements étrangers : Le développement de partenariats publics-privés (PPP) pour financer les projets d'infrastructures maritimes est essentiel. En attirant des investisseurs étrangers, l'Algérie pourrait non seulement moderniser ses infrastructures mais aussi bénéficier de l'expertise et des technologies de pointe.

Diversification des activités maritimes : Il est important d'encourager la diversification des activités maritimes pour réduire la dépendance des hydrocarbures. Cela inclut le développement du tourisme maritime, de la pêche durable et de l'aquaculture, qui représentent des secteurs prometteurs pour renforcer l'économie maritime algérienne.

Adaptation aux enjeux écologiques : Face aux exigences environnementales croissantes, l'Algérie doit investir dans des technologies écologiques dans le transport maritime, en intégrant des navires à faibles émissions et des pratiques durables, tout en anticipant la transition énergétique pour respecter les normes internationales.

Pour que l'Algérie puisse exploiter pleinement le potentiel de son secteur maritime, il est nécessaire de surmonter les défis actuels tout en mettant en place une série de réformes stratégiques. La modernisation des infrastructures, l'amélioration de la qualification de la main-d'œuvre, l'attraction d'investissements étrangers, et la diversification des activités maritimes sont des actions cruciales pour construire une économie maritime plus résiliente et durable. En s'engageant dans ces réformes, l'Algérie pourrait renforcer sa position sur la scène internationale, tout en contribuant à la croissance économique à long terme.

III. Références bibliographiques :

1. Bakker, E. (2019). *Blue Growth : A New Approach for the Mediterranean Economy*. Mediterranean Development Center, Marseille.
2. Banque d'Algérie (2023). *Rapport sur les Exportations Algériennes*. Banque d'Algérie, Algiers.
3. Córdoba, M., & García, R. (2018). Maritime Logistics and Global Trade: Challenges for Developing Countries. *Journal of Logistics Research*, 34(3), 199-215.
4. Entreprise Nationale des Ports (2024). *Plan de Développement des Infrastructures Portuaires*. ENP, Algiers.
5. Gassner, M., & Hellweg, S. (2022). *Environmental Economics of Shipping: The Path to Sustainable Maritime Practices*. Routledge, New York.
6. Gereffi, G. (1994). The Organization of Buyer-Driven Global Commodity Chains: How U.S. Retailers Shape Overseas Production Networks. In: *Commodity Chains and Global Capitalism*, edited by G. Gereffi and M. Korzeniewicz, Praeger, Westport.
7. Granovetter, M. (1973). The Strength of Weak Ties. *American Journal of Sociology*, 78(6), 1360-1380.
8. Jouini, L., & Ouchène, M. (2021). Les Défis de la Diversification Économique en Algérie : Le Rôle du Secteur Maritime. *Revue des Études Économiques de l'Afrique du Nord*, 15(2), 120-137.
9. International Transport Forum (ITF) (2020). *The Future of Shipping: Navigating a Changing World*. OECD Publishing, Paris.
10. Lassoued, M. (2022). L'Impact du Transport Maritime sur les Exportations des Hydrocarbures : Le Cas de l'Algérie. *Journal of Maritime Economics and Logistics*, 11(4), 205-224.
11. Ministry of Commerce of Algeria (2024). *Statistiques sur les Exportations Non Pétrolières*. Ministry of Commerce, Algiers.
12. Kemp, S. (2019). Port Governance and Strategic Maritime Policies in the Mediterranean Region. *Mediterranean Studies Review*, 8(2), 147-165.
13. OMI (Organisation Maritime Internationale) (2023). *Bilan de la Flotte Marchande Algérienne*. OMI, Londres.
14. Ostrom, E. (1990). *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge University Press, Cambridge.

15. Porter, M. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*. Free Press, New York.
16. Sauter, B., et al. (2021). *Maritime Policy and the Development of Port Cities: Lessons from the Mediterranean*. Routledge, London.
17. Scholten, V. (2022). *Logistics and the Maritime Economy: A Global Perspective*. Springer, Berlin.
18. UNESCO (2022). *Sustainable Development of Port Cities: Opportunities and Challenges*. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization.
19. UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) (2021). *Review of Maritime Transport 2021*. UNCTAD, Geneva.
20. World Bank (2017). *The Blue Economy: A Pathway to Sustainable Growth*. World Bank, Washington D.C.
21. World Maritime University (WMU) (2020). *The Future of Shipping and Ports in Developing Economies*. WMU, Malmö.