
Intergovernmental Group of Experts on Competition Law and Policy

17th Session
11-13 July 2017
Room XVII, Palais des Nations, Geneva

Friday, 13 July 2018
Morning Session

**Agenda Item 3a. Challenges faced by developing countries in
competition and regulation in the maritime transport sector**

Contribution by
Conseil de la Concurrence
Algeria

This material has been reproduced in the language and form as it was provided. The views expressed are those of the author and do not necessarily reflect the views of UNCTAD.

Sommaire

- 1. LA PLACE DU TRANSPORT MARITIME EN ALGERIE SUR LE PLAN ECONOMIQUE**
 - 1-1 Généralités
 - 1-2 Problématique des infrastructures portuaires
 - 1-3 : Problématique de l'armement national

- 2. EVOLUTION DE LA REGLEMENTATION DES TRANSPORTS MARITIMES EN ALGERIE**
 - 2-1 .Evolution des textes dans l'activité portuaire
 - 2-2 .Evolution des textes dans l'activité d'armement :

- 3. STRATEGIES INTERNATIONALES DU TRANSPORT MARITIME ET RELATION AVEC LE DROIT DE LA CONCURRENCE**
 - 3-1 .Rappel historique
 - 3-2.Les consortiums et les alliances stratégiques
 - 3-3.Le processus d'intégration verticale
 - 3-4.La nécessaire coopération

- 4. PROBLEMATIQUE D'INSERTION DE L'ALGERIE DANS LA CHAINE INTERNATIONALE DU TRANSPORT MARITIME**
 - 4-1. L'enjeu stratégique du secteur des transports maritimes
 - 4-2.Un enjeu avant tout économique
 - 4-3 La connectivité des transports maritimes, un paramètre clé pour mesurer la facilité d'accès au commerce international
 - 4-4.La connexion au réseau terrestre, une intermodalité indispensable pour l'efficacité de la chaîne logistique
 - 4-5 L'estimation du cout du transport maritime en Algérie
 - 4-6.Problématique des performances du commerce transfrontalier
 - 4-7.L'exploitation de l'opportunité géographique de l'Algérie :
 - 4-8.: La taille des navires pour la nouvelle flotte Algérienne

- 5. LES DIFFICULTES D'APPLICATION DU DROIT DE LA CONCURRENCE AU SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME EN ALGERIE**
 - 5-1. Les collusions potentielles en matière de facturation des surcoûts
 - 5-2. Les obstacles à l'intervention du Conseil de la concurrence dans le domaine portuaire

- 6. CONCLUSION**

Préambule :

Traiter du thème « Défis rencontrés par les pays en développement dans la concurrence et la réglementation dans le secteur du transport maritime » interpelle le Conseil de la concurrence sur un secteur spécifique dans lequel sa compétence n'a pas encore eu à s'exercer.

Il faut rappeler que le Conseil de la concurrence d'Algérie est à classer parmi les jeunes agences de la concurrence du fait qu'en dépit de son installation en 1995 son activité a été gelée de 2003 jusqu'à fin 2012 pour ne reprendre qu'en janvier 2013. Il est aujourd'hui à sa cinquième année d'exercice.

C'est parce sa compétence n'a pas encore eu à s'exercer dans le secteur du transport maritime qu'il convient de s'y attarder pour analyser les causes de cette absence et entrevoir quelles seraient les modalités d'intervention dans le court terme.

En fait, le secteur du transport maritime a ses propres caractéristiques économiques et juridiques qui le singularisent davantage lorsque que l'on passe d'un pays développé à un pays en développement.... d'un pays en voie de développement disposant d'une façade maritime à un pays enclavé et sans façade maritime. Le lecteur comprendra que les défis ne sont pas les mêmes, encore moins les stratégies d'insertion dans la chaîne logistique internationale.

Par ailleurs, la problématique du transport maritime ne peut se concevoir sans tenir compte de sa relation directe avec celle de l'activité portuaire et particulièrement des infrastructures portuaires.

Le décideur du pays en développement n'est-il pas exposé à plusieurs dilemmes ?

- Faut-il investir dans l'acquisition de navires et disposer de son propre pavillon ou se spécialiser dans l'affrètement de l'armement étranger ? selon que l'on se place sur le plan économique ou sur le plan politique la décision ne sera pas la même.
- Faut-il investir dans les infrastructures portuaires sans une stratégie réfléchie tout en sachant que la concurrence des ports des pays voisins n'est pas à négliger et peut être à l'origine de la sous utilisation de ces infrastructures ?
- Quel niveau de privatisation de l'activité portuaire et du transport maritime faut-il se fixer comme objectif à atteindre et dans quels segments précis d'activités ?
- À l'heure où l'Europe et les opérateurs portuaires mondiaux sont dans la logique des « autoroutes de la mer » et des « hubs » quelle stratégie adopter dans un pays en développement ?
- Quels mécanismes de mise en concurrence des opérateurs de transport maritimes seraient les plus appropriés et quel rôle devrait jouer le Conseil de la concurrence dans la surveillance de ce marché spécifique ?

Autant de questions qui se posent à l'Algérie et auxquelles nous apporterons autant que possible des éclairages.

Ces éclairages seront abordés dans les points suivants de cette contribution écrite :

1. LA PLACE DU TRANSPORT MARITIME EN ALGERIE SUR LE PLAN ECONOMIQUE
2. EVOLUTION DE LA REGLEMENTATION DES TRANSPORTS MARITIMES EN ALGERIE
3. STRATEGIES INTERNATIONALES DU TRANSPORT MARITIME ET RELATION AVEC LE DROIT DE LA CONCURRENCE
4. PROBLEMATIQUE D'INSERTION DE L'ALGERIE DANS LA CHAINE INTERNATIONALE DU TRANSPORT MARITIME
5. LES DIFFICULTES D'APPLICATION DU DROIT DE LA CONCURRENCE AU SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME EN ALGERIE
6. CONCLUSION

1. LA PLACE DU TRANSPORT MARITIME EN ALGERIE SUR LE PLAN ECONOMIQUE

1-1 Généralités

L'Algérie dispose d'une façade maritime ouverte sur la mer méditerranée de 1 200 kilomètres, Cette façade est sensiblement égale à celle de la Tunisie (1300 km) mais largement inférieure à celle du Maroc (3500 km).

95 % du commerce extérieur de l'Algérie s'effectue par le biais de la voie maritime. L'annuaire statistique du Ministère des transports Algérien indique que pour 2016 la quantité globale des échanges commerciaux ayant transités par les ports s'est élevée à 125 357 248 tonnes.

Le trafic maritime se caractérise au niveau des exportations par la part dominante des hydrocarbures ainsi que par un déséquilibre entre les importations (26 millions de tonnes en 2016 qui concernent les vrac alimentaires, des produits industriels et des produits manufactures dont la flambée du prix du pétrole a stimulé jusqu'à 2014 les importations) et les exportations (75 millions de tonnes essentiellement les hydrocarbures en 2016).

Les importations transitent par les trois principaux ports de marchandises générales d'Alger, d'Oran et d'Annaba.

il existe aussi un marché maritime des passagers qui concerne 700 000 Algériens. Ce flux reste alimenté essentiellement par les émigrés qui optent pour la voie maritime pour le retour au pays ainsi que par les touristes Algériens en partance à l'étranger.

Etant un pays quasi mono-exportateur (hydrocarbures), cette position impacte négativement les coûts de transport maritime sur les lignes à destination de l'Algérie concernant le transport maritime des marchandises.

Cette vulnérabilité pose le problème de la rentabilisation d'une flotte exposée à la fatalité du retour à vide. Les armateurs sont contraints alors de répercuter le surcoût de retour à vide sur le taux de fret.

L'Algérie a investi uniquement dans les ports pétroliers qui sont en adéquation avec la nature du trafic.

En revanche, les autres ports de marchandises connaissent un retard important et font l'objet récemment de politique et programmes d'investissements comme nous le verrons par la suite.

L'annuaire statistique du Ministère des transports confirme aussi, pour la même année 2016, la prépondérance des pays de l'Union Européenne dans les échanges internationaux avec l'Algérie soit 26 820 864 tonnes en entrées (importations de marchandises générales) et 37 909 617 tonnes en sorties (exportations d'hydrocarbures essentiellement).

1-2 Problématique des infrastructures portuaires :

En dehors des ports de pêche (35) qui ne sont pas l'objet de cette contribution écrite, L'Algérie dispose de treize (13) ports de commerce dont :

- Huit (8) sont spécialisés dans les marchandises générales (Alger, Oran, Annaba, Mostaganem, Djendjen, Ténès, Ghazaouet et Delly),
- Trois (3) ports mixtes qui accueillent les marchandises générales et les hydrocarbures (Bejaia, Skikda ancien port ; et Arzew).
- Deux (2) Les ports de Bethioua et de Skikda (nouveau port) sont spécialisés dans les hydrocarbures.

A l'exception du port de Djendjen tous les ports algériens sont des ports situés en zone urbaine, ce qui handicape leurs extensions et engendre la congestion des espaces d'embarquement, de débarquement et de stockage face à des flux de marchandises en progression continue.

De multiples restructurations ont marqué ces ports depuis l'indépendance de l'Algérie en 1962 :

- Au cours de la première décennie, l'organisation portuaire repose sur une autonomie des grands ports (Alger, Annaba et Oran) et un régime de concession accordé par les chambres de commerce des wilayas (départements territoriaux) sur lesquelles les autres ports sont situés.
- A partir de 1971, les ports sont administrés et gérés par l'office national des ports (ONP), une autorité portuaire nationale, qui a une mission de puissance publique et en même temps des missions commerciales.
- La restructuration de 1982, qui a touché toutes les entreprises nationales de grande taille a remplacé l'ONP, par dix entreprises portuaires locales. L'objectif de cette restructuration visait la décentralisation de la gestion.
- Vint enfin la loi 88/01 concernant l'autonomie des entreprises qui a porté un changement dans le statut des entreprises portuaires, devenues des entreprises publiques économiques sous la forme de sociétés par action (EPE/SPA) et qui le restent à ce jour.

En dépit de ces restructurations les résultats escomptés (Centres de profits caractérisés par l'efficacité et l'efficience) n'ont pas été atteints. Les indicateurs de performance en deçà de ceux des ports des pays limitrophes (Maroc et Tunisie) mettent en exergue les contraintes suivantes :

- La vétusté et l'inadaptation des infrastructures et superstructures;
- Le déficit en matière d'équipements, de procédures de facilitation et de développement;
- Les difficultés inhérentes à l'organisation interne des ports.

A l'exception des ports pétroliers d'Arzew, de Skikda et du port de marchandises générales de Djendjen, réalisés après l'Indépendance, le reste des infrastructures ont été réalisés entre 1840 et 1959.

Celles-ci se caractérisent par des tirants d'eau de faible profondeur et des terre-pleins exigus, incompatibles avec les exigences d'exploitation portuaire modernes.

Les conséquences sont, notamment:

- Les navires de grande taille (chargements), pouvant générer des économies d'échelles, ne peuvent accéder à ces ports,
- La grande difficulté d'installer des équipements performants (exemple : portiques) en adéquation avec les exigences d'exploitation des navires de générations récentes.

Il en résulte une chute régulière des rendements, des surcoûts de pénalités ou surestaries, des dysfonctionnements générant des goulots d'étranglement incessants et la congestion des ports.

Enfin, comme indiqué plus haut, tous les ports à l'exception de celui de Djendjen sont cernés par le tissu urbain et ne possèdent que très peu de perspectives d'extension.

Pour palier à ces contraintes Le schéma directeur des infrastructures maritimes 2005-2025 conçu par le Ministère des Transports prévoit « le développement de l'investissement et la recherche du partenariat stratégique susceptible de drainer les capitaux et le management adapté à la réalité du pavillon national ».

Pour les infrastructures portuaires, le programme prévoit :

« La modernisation et l'élargissement des ports commerciaux, le raccordement des ports aux moyens de transports, le raccordement des zones industrielles et des zones d'activité et de nombreuses entreprises de production au réseau ferroviaire, la réalisation des centres de fret au niveau des aéroports ainsi que l'ouverture des transports aérien et maritime aux marchandises pour les opérateurs nationaux ».

Partant de là, le Ministère des Transports a affirmé que ces projets visent à réaliser les objectifs que s'est fixé son département soit : La réduction des charges logistiques de 35% à 15% à l'horizon 2025.

Ce programme d'investissement se poursuivra enfin à travers le renforcement et la mise à niveau des infrastructures portuaires notamment, avec le lancement du projet du port Centre d'El Hamdania (Cherchell) et sa plateforme logistique et trois zones industrielles dès la fin du premier semestre 2018.

1-3 : Problématique de l'armement national

Le pavillon national est composé d'entreprises publiques essentiellement :

- HYPROC pour le transport des hydrocarbures;
- ENTMV pour le transport des voyageurs;
- Le groupe CNAN pour le transport des marchandises;
- Un opérateur privé NOLIS pour le transport propre compte.(NOLIS est une filiale de CEVITAL).

Dans la présente contribution nous nous intéresserons particulièrement au transport des marchandises qui appelle des solutions et des défis à relever sachant la persistance des contreperformances enregistrées à ce jour.

Selon les statistiques de la CNUCED (UNCTAD STAT) pour l'année 2016, le patrimoine de transport maritime de l'Algérie se présente comme suit :

**Flotte Nationale : Capacité de transport par types de navires
(Milliers de TPL)**

(Milliers de TPL)*	2005	2010	2015	2016
Flotte totale	913	764,6	795,7	762,8
Pétroliers	47	25,1	17,2	17,2
Vraquiers	288	204,3	149,6	149,6
Navires de charge classique	135	64,5	112,7	79,8
Porte conteneurs
Autres navires	443	470,7	516,3	516,3

- ***TPL** : Le port en lourd (tonnes de port en lourd, tpl) désigne la capacité de chargement d'un navire, le poids maximum qu'il peut transporter, incluant équipage, soutes, vivres, etc.
- **Remarque**: la notion « autres navires » apparaissant dans le tableau ci-dessus renvoie à notre avis essentiellement aux navires méthaniers de transport de gaz liquéfié qu'exporte la Société Nationale SONATRACH et qui représente la plus grande capacité soit 516,3 Milliers de .TPL.

Par ailleurs le débit portuaire de conteneurs est estimé à 1 248 300 EVP** (Equivalent Vingt Pieds) selon les statistiques CNUCED 2016.

- ****EVP** : Les mesures de la conteneurisation
L'unité de base employée couramment est l'Equivalent vingt pieds" (EVP ou Twenty feet equivalent unit, TEU) qui est une mesure nominale de capacité des navires porte-conteneurs, calculée en nombre de conteneurs de 20 pieds pour la longueur, 8,6 pieds pour la hauteur, 8 pieds pour la largeur. Cette norme correspond à la taille la plus courante des conteneurs.

IL est à noter que le débit portuaire de conteneurs est de 3 916 000 pour le Maroc (année 2016) selon (UNCTAD STAT).

La flotte nationale à fin 2017 est constituée de 16 unités réparties entre 8 vraquiers, 4 navires Multipurpose et 2 navires RO-RO appartenant à l'entreprise publique CNAN et un RO-RO et un vraquier appartenant à la société privée Nolis, une filiale du groupe Cevital.

L'âge moyen de la flotte CNAN est supérieur à 30 ans (entre 30 et 35 ans) correspondant à celui de la réforme technique.

En réalité durant l'année 2016, cinq (05) navires seulement étaient opérationnels.

Les deux navires de Nolis sont utilisés essentiellement pour la couverture des besoins du groupe Cevital en matière de transport.

Le pavillon national assure moins de 3% des volumes de commerce extérieur de marchandises du pays (1,4% par rapport au tonnage global des marchandises solides et 1,75% par rapport au trafic conteneurs).

Alors que 90 % du commerce mondial continue de se réaliser par voie maritime, le classement tenu par le secrétariat de la CNUCED se basant sur les données de IHS Fairplay confirme l'absence de l'Algérie de cet important marché aux enjeux multiples.

La Compagnie Nationale de Navigation « CNAN » gérait dans les années 1970 à 1985 en totale propriété près de 80 navires entre vraquiers, tankers, chimiquiers, transporteurs de gaz, pétroliers, Multipurpose, RO-RO et car-ferries. Cela sans compter l'affrètement pour les vracs secs et liquides pour le transport des céréales, charbon, huiles et vins, etc.). La CALTRAM, une joint-venture entre la CNAN et la Libye, avaient quatre autres navires.

L'armement national assurait 35% des échanges extérieurs de l'Algérie avec pour objectif d'atteindre les 50%. Une évolution qui devait accompagner la croissance de la demande en transport

Cependant pour des causes liées essentiellement à une gestion défailante de l'entreprise publique (CNAN), l'évolution de cette flotte a été inversement proportionnelle à celle du commerce extérieur. L'Algérie, couvre aujourd'hui une part insignifiante du trafic de marchandise générale.

Les cargaisons homogènes sont couvertes dans leur quasi- totalité par le biais d'affrètement majoritairement conclus et contrôlés par les fournisseurs étrangers dans le cadre de leurs ventes CFR aux importateurs algériens.

En effet les conditions d'exercice de l'activité d'affrètement telles qu'énoncées dans le Code Maritime Algérien ne permettent pas aux opérateurs nationaux d'affréter des navires pour transporter leur cargaison importée ou exportée.

L'article 649 modifié du Code maritime Algérien précise ce qui suit : « les activités d'affrètements de navires peuvent être exercées par toute personne physique de nationalité algérienne ou Toute personne morale de droit algérien ayant la qualité d'armateur et dont le centre principal d'activité se trouve sur le territoire national ».

Donc, pour être affréteur, il faut être armateur et, suivant l'art.572 : « l'armateur est toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autre titre lui attribuant l'usage du navire ».

Il en ressort que l'affréteur peut être assimilé à un armateur, et un affréteur doit obligatoirement être armateur pour exercer les activités d'affrètements, c'est-à-dire, être propriétaire du navire.

Cette condition constitue un obstacle que les importateurs algériens rencontrent pour négocier les contrats d'affrètement, ce qui les amènent à faire appel à des négociants étrangers qui ne souffrent d'aucune contrainte, n'étant pas obligés d'avoir cette qualité .

« Seule une part mineure du fret est contrôlée par les opérateurs nationaux dans le cadre de leurs achats en FOB.

Aujourd'hui les opérateurs subissent le diktat des armements étrangers qui refusent de charger les frets payables en Algérie et ceci en l'absence de capacités d'affrètement de l'armement national, seul autorisé à procéder à l'affrètement de navires »

En l'absence d'un armement national, les armements étrangers imposent leurs conditions. De même que les prix pratiqués par les armateurs de lignes desservant les ports algériens sont fixés librement.

Ces derniers amasseraient ainsi entre 5 et 6 milliards de dollars chaque année, selon diverses estimations qui restent à vérifier.

Rien n'exclut enfin que ces armateurs ne s'entendent sur des taux de fret – plancher et des «pénalités» excessives (surestaries de conteneurs) que nous aborderons dans la partie réservée à ce sujet.

Il est alors logique de déduire que l'Algérie et probablement beaucoup de pays africains paient un surcoût du fait de l'absence de leur flotte maritime : les produits importés sont payés plus cher ; ceux exportés assurent un revenu moindre parce que rognés par le haut niveau des frets maritimes.

2. EVOLUTION DE LA LEGISLATION ET REGLEMENTATION DES TRANSPORTS MARITIMES EN ALGERIE

Nous l'examinerons sous les deux angles suivants :

- De l'activité portuaire
- De l'armement

2-1 .Evolution des textes dans l'activité portuaire

L'évolution du dispositif législatif et règlementaire dans l'activité portuaire révèle des contradictions entre l'écrit et sa mise en œuvre :

La nouvelle réforme contenue dans la loi n° 98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant Code maritime vise l'adaptation de la législation sur le transport maritime et les activités annexes aux principes de la libéralisation et d'ouverture économique.

Dans le domaine portuaire, la nouvelle loi (n° 98-05 du 25 juin 1998) sépare entre les activités de service public et celles à caractère commercial assurées à présent toutes les deux par des entreprises portuaires.

Les missions de puissance et de service public selon la présente loi seront du ressort des autorités portuaires régionales au nombre de trois (Est, Centre et Ouest), en substitution aux entreprises portuaires actuelles .

Les missions de ces autorités portuaires étant désormais circonscrites à : l'entretien et développement des infrastructures et superstructures, l'utilisation du domaine public

portuaire pour la circulation maritime, la promotion et le développement de l'activité commerciale et enfin la sécurité et à la protection de l'environnement.

La loi définissant le statut des ports et celui des activités qui y sont exercées a été suivie de la promulgation des textes réglementaires d'application toutefois certains n'ont pas été suivis d'effet :

A l'exemple du décret exécutif n° 99-199 du 18 août 1999 fixant «le statut type de l'autorité portuaire» ainsi que les décrets 99-200 ; 99-201 et 99-202, portant création des autorités portuaires de l'est, du centre et de l'ouest.

Contrairement aux dispositions prévues dans ces textes, les missions de service public et les activités commerciales demeurent assurées, par l'Entreprise Portuaire, les autorités portuaires n'ayant pas été à ce jour installées.

De même que le décret exécutif n° 06-139 du 15 avril 2006 «fixant les conditions et les modalités d'exercice des activités de remorquage, de manutention et d'acconage dans les ports» n'a lui aussi jamais été mis en œuvre.

Bien plus, il a été modifié le 15 avril 2008 par le décret exécutif n° 08-363 assouplissant certaines de ses dispositions telle l'extension de la durée de concession qui passe au maximum à quarante (40) ans et en son alinéa 2 de l'article 3 :« Le choix des opérateurs concessionnaires des activités visées ci-dessus est effectué selon le cas, soit par appel à la concurrence soit dans le cadre d'une négociation directe sur la base de la notoriété du postulant, de son apport managérial et technique et de l'intérêt de son investissement pour l'économie nationale ».

En dépit de la promulgation de ces textes, les entreprises portuaires maintiennent toujours de fait leur monopole sur les activités commerciales et remettent en cause l'ouverture à la concurrence des métiers de la manutention, de l'acconage et du remorquage. La résistance syndicale au changement aurait joué un rôle prépondérant.

En revanche l'alinéa 2 de l'article 3 du décret 08-363, ouvre une porte à notre avis à la procédure de négociation de gré à gré qui admet la sélection des opérateurs concessionnaires sur la base de « la notoriété du postulant, de son apport managérial et technique et de l'intérêt de son investissement pour l'économie nationale».

En résumé, le dispositif juridique adopté à la fin des années 90 a bien défini le contexte juridique de gouvernance des ports algériens mais n'a pas été appliqué.

Mondialement la plupart des infrastructures portuaires ont adopté les principes de l'entreprise performante. Les Etats ont su redistribuer les missions en accordant à l'opérateur privé une place importante, sans que ne soit pour autant remise en cause la nature d'appartenance du domaine portuaire à la sphère de la propriété publique.

Ces remarques, invitent en conséquence à réexaminer le dispositif législatif et réglementaire particulièrement sous l'angle du droit de la concurrence.

2-2 .Evolution des textes dans l'activité d'armement :

Il faut rappeler que l'armement et le transport maritime ont relevé, jusqu'à présent, du secteur public.

La Société nationale CNAN, transformée statutairement en Entreprise publique économique (EPE), était le seul armateur représentant le pavillon national.

Pour des raisons de défaillances de gestion, ce fleuron de la marine marchande nationale s'est disloqué comme on l'a évoqué précédemment sous l'effet du désengagement de l'Etat.

Les pouvoirs publics ont été amenés à effectuer une ouverture en direction du secteur privé pour l'encourager dans ce créneau, en promulguant, en date du 13 février 2008 le décret exécutif 08-57 fixant les conditions et les modalités de concession d'exploitation des services de transport maritime.

Ce texte a été renforcé par le décret exécutif 09-183 du 12 mai 2009, dont le but était de déterminer les conditions d'exercice des activités auxiliaires du transport maritime, à savoir le consignataire du navire, le consignataire de la cargaison et le courtier maritime, lesquels jouent un rôle de premier rang dans le circuit des transactions maritimes, notamment dans les contrats de transport de marchandises et les divers contrats d'affrètement maritime

Devant le désarmement du pavillon national, laissant la voie libre au diktat des armateurs étrangers avec les fâcheuses conséquences exposées précédemment (aggravation du coût de fret, des surestaries, exigence de l'incoterm CIF dans la transaction maritime, d'où des surcoûts et une hémorragie de devises), l'on pensait atténuer cet impact négatif, mais force est de constater que depuis la promulgation des textes relatifs à la concession, les personnes physiques ou morales algériennes n'ont pas répondu à cette ouverture (à l'exception toutefois de la compagnie NOLIS, filiale du groupe CEVITAL dont on a parlé plus haut), et ce, pour deux raisons :

- la première raison tient à l'exigence, retenue par l'article 4 relatif aux conditions d'octroi de la concession, de la propriété d'un navire au minimum ou d'autres titres lui attribuant son usage, selon la définition de l'article 572 du code maritime ;
- la seconde raison réside dans la durée (de 10 ans) accordée pour ladite concession (même si celle-ci peut être renouvelée selon le texte).

En effet, l'ouverture en matière industrielle et commerciale a été admise avec les réformes économiques de 1988, en particulier avec la possibilité de création de Sociétés par actions (Spa) faisant appel public à l'épargne, qui encouragent et renforcent le partenariat, ainsi que l'établissement des règles de la concurrence (code du commerce réformé en 1993).

Dans le même temps, des restrictions sont introduites dans le domaine maritime où la seule possibilité d'exploitation des navires de commerce passe obligatoirement par la concession du service public. Ainsi, on met en place un dispositif d'encouragement de l'investissement privé dans un large pan de l'économie nationale (exception faite du secteur économique stratégique) alors que parallèlement, l'exploitation des navires

marchands, demeure publique, tout au moins pour les opérateurs nationaux, puisque la concession est soumise aux règles du droit administratif .

- Le deuxième paradoxe réside dans la discrimination entre une compagnie maritime étrangère qui peut librement exploiter un service maritime en Algérie et des nationaux soumis à des conditions souvent irréalisables.

Il est en effet paradoxal d'encourager l'investissement privé national dans l'armement ou tout autre forme d'exploitation (affrètement coque nue ou affrètement à temps) lorsque la loi exige la propriété d'un navire dont le prix n'est pas forcément à la portée des opérateurs économiques

En outre, l'armement national est exclu du bénéfice de l'exonération de l'IBS pour les recettes réalisées hors le territoire national.

Autant de barrières à l'entrée qui ne facilitent pas l'arrivée de nouveaux investisseurs nationaux ni le développement de la concurrence et éviter par là même la substitution de monopoles privés étrangers au monopole public national.

« Ce qui est demandé à l'Etat, ce n'est pas tant de réinvestir lui-même dans un domaine commercial où la compétitivité doit être de mise, mais plutôt d'encourager et d'inciter les investisseurs nationaux privés à occuper juridiquement ce domaine abandonné aux étrangers et ce, par diverses mesures audacieuses.

D'abord, en levant toutes les contraintes brièvement évoquées, à commencer dans l'immédiat par une totale liberté laissée aux opérateurs économiques dans la passation des contrats d'affrètement de navires, qu'ils soient au voyage, à temps ou coque-nue, au moyen de la création de groupements d'entreprises (ou consortiums), tels que prévus par le code de commerce, dans lesquels les membres pourraient être des copropriétaires de bâtiments de mer. Les investissements dans ce domaine étant particulièrement lourds (notamment pour l'acquisition de navires) ».

3-STRATEGIES INTERNATIONALES DANS LE TRANSPORT MARITIME ET RELATION AVEC LE DROIT DE LA CONCURRENCE

Face à des chargeurs de plus en plus exigeants tant sur la qualité des prestations fournies que sur le cout du fret, les armateurs ont au fil du temps élaboré des stratégies rendant compte de leurs facultés d'adaptation.

3-1 .Rappel historique :

Les « conférences maritimes » sont des accords par lesquels les compagnies fixent les tarifs de fret et régulent les capacités. Ces derniers ont existé depuis la création des transports maritimes mais particulièrement dans les années 1950 durant lesquelles on assista à la généralisation de l'utilisation des conteneurs.

Il s'agit d'ententes au sens du droit de la concurrence qui jouissent d'exemptions aux règles de la concurrence.

La justification donnée à ces conférences est qu'elles permettent d'éviter les guerres des prix entre compagnies sachant que :

- le secteur maritime se singularise par une structure de coûts fixes élevés (les coûts supportés étant indépendants du volume de fret transporté).
- le secteur maritime se caractérise par des capacités de transport excédentaires .

Sur ces constats, des exemptions au droit de la concurrence (exemptions par catégorie au niveau UE) ont été accordées pour ces ententes (sur la base de notifications aux autorités de la concurrence à l'image des concentrations), afin de stabiliser les tarifs et de promouvoir l'offre de services à la hauteur des attentes des chargeurs.

Cependant plusieurs autorités de la concurrence ont, à l'exemple des Etats Unis en 1998 et l'Union Européenne en 2008 (ayant mis fin à ce système), appelé elles aussi à mettre fin au système des conférences maritimes, remettant en cause les justifications sus visées.

Parallèlement sont apparues d'autres formes de coopération en l'occurrence les consortiums et alliances stratégiques qui posent moins de restrictions à la concurrence et qui excluent toutes ententes sur les taux de fret, sans exclure pour autant de nouvelles préoccupations des autorités de la concurrence à ce jour.

3-2. Les consortiums et les alliances stratégiques :

La multiplication des consortiums et des alliances stratégiques résulte de la volonté des transporteurs de réaliser des économies d'échelle et d'élargir la couverture géographique de leurs services

Ce sont des formes de coopération répandues dans le transport maritime de ligne qui se sont développées à partir des années 1990.

Ces accords portent notamment sur l'exploitation de services en commun par le biais d'accords de partage de navires (« vessel sharing agreements » ou VSA), autrement dit des accords de coopération horizontale.

Ils permettent notamment des réductions de coûts grâce à l'optimisation de l'utilisation des capacités et permettent aux transporteurs d'accroître la fréquence de leurs services

La création de consortiums et d'alliances stratégiques se fonde sur les économies d'échelle qui peuvent être réalisées grâce à l'exploitation (en association) de gros navires.

Les échanges commerciaux entre l'Asie et l'Europe du Nord, selon l'OCDE, sont désormais assurés exclusivement par des alliances mondiales.

C'est ainsi qu'en 2015 l'alliance 2M détenait 32 % de la capacité totale allouée à ces échanges, contre 26 % pour CKYHE, 23 % pour G6 et 19 % pour Océan 3.

Ces accords de coopération, comme nous l'indiquons plus haut, ne constituent pas de restrictions caractérisées à la concurrence, contrairement aux conférences maritimes.

Ils sont donc considérés comme des solutions moins restrictives au problème posé par la structure de coûts du secteur.

Cependant, de tels accords contribuent aussi à renforcer la coopération et le mouvement de concentration dans le secteur. En effet Les consortiums et les alliances stratégiques pourraient soulever des problèmes de concurrence. Les poids lourds du secteur (voir ci-dessus) participent aux principales alliances, lesquelles couvrent une part très importante des échanges commerciaux sur les principales routes maritimes.

La création de consortiums et d'alliances, qui ne sont en principe que des accords facilitant l'exploitation des armements individuels, pourrait conduire à un alignement des coûts et des stratégies et entraîner des discussions pour un partage des marchés.

« L'accroissement potentiel de la transparence et de l'étendue des informations échangées dans le cadre des accords de coopération est susceptible de soulever des problèmes de concurrence, en amenant à s'interroger sur l'existence d'une collusion tacite, et requiert toute la vigilance des autorités de la concurrence.

Le renforcement du mouvement de concentration, tiré par la volonté des transporteurs d'accroître leurs gains d'efficience par le biais de fusions, est également source de préoccupation ».

Il est reconnu que les consortiums et alliances stratégiques sont favorables à la concurrence mais que les autorités de la concurrence peuvent le cas échéant intervenir.

Le cadre réglementaire prévoit un certain niveau d'évaluation et de contrôle à l'exemple de l'union Européenne et des Etats Unis :

- Au sein de l'Union européenne, les consortiums dont les parts de marché ne dépassent pas 30 % sont couverts par un règlement général d'exemption par catégorie.
- Aux États-Unis, toutes les alliances sont autorisées dès lors qu'elles sont enregistrées auprès de la Commission maritime fédérale (Federal Maritime Commission ou FMC), qui peut par conséquent les évaluer et les contrôler.

Comme il arrive que des alliances soient remises en cause à l'instar du projet P3 conclu entre Maersk Line, MSC et CMA CGM, qui a été bloqué par le ministère du Commerce chinois .

3-3.Le processus d'intégration verticale

Le secteur des transports maritime est en constantes transformations et ne cesse de s'adapter aux attentes des chargeurs tout en veillant à rentabiliser sa flotte.

Un processus d'intégration verticale est entrain de naitre, avec l'acquisition, par des transporteurs maritimes, de terminaux de conteneurs.

Ce processus d'intégration donne aux alliances de transporteurs un plus grand pouvoir de négociation vis-à-vis des ports maritimes, tout en faisant craindre qu'il ne facilite l'accès aux installations portuaires, privilégiant les transporteurs intégrés verticalement au détriment des autres.

Les autorités de la concurrence sont appelées tant par l'OCDE que la CNUCED à suivre ces développements

3-4. La nécessaire coopération

L'OCDE préconise un renforcement de la coopération entre autorités de la concurrence au vu « de la dimension mondiale des accords de coopération existants ».

Cette coopération permettrait notamment de suivre l'impact des évolutions en cours dans le transport maritime en ligne tout en évaluant correctement les conséquences des alliances et des consortiums sur la concurrence dans le secteur des transports maritimes.

Cette coopération devrait s'étendre aux organismes de réglementation.

4-PROBLEMATIQUE D'INSERTION DE L'ALGERIE DANS LA CHAINE INTERNATIONALE DU TRANSPORT MARITIME

4-1. l'enjeu stratégique du secteur des transports maritimes :

Le secteur du transport maritime, en Algérie souffre de plusieurs difficultés qui entravent son développement intégré. Les principales contraintes sont liées à l'organisation et à l'insuffisance de l'infrastructure portuaire, et au retard en matière des services logistiques.

Les ports algériens ne permettent pas de saisir les opportunités offertes par une position géographique stratégique à proximité de l'Europe et de l'une des routes maritimes les plus fréquentées.

Le développement du transport maritime se doit de relever les défis nationaux de concurrence et de compétitivité et contribuer à la réalisation des objectifs attendus, surtout, en matière de positionnement commercial régional et international.

4-2. Un enjeu avant tout économique :

La mer représente le principal mode de transport pour le commerce international avec un seuil de 80% du volume mondial total des marchandises movimentées.

Les ports et notamment la chaîne de la logistique commerciale ont une importance significative dans la réalisation de la compétitivité.

Il est donc impératif que l'Algérie améliore le secteur de la logistique pour renforcer sa compétitivité et intégrer aisément le système commercial international.

C'est aussi un des moyens de réduire sa dépendance des recettes des hydrocarbures.

La majeure partie des échanges de l'Algérie étant externes tant à l'import qu'à l'export (hydrocarbures) et empruntant quasi exclusivement les ports, les coûts liés au transport et transit maritime sont fatalement importants.

Le grave déficit en infrastructure portuaire et maritime de l'Algérie est un des principaux facteurs qui influent sur les coûts de transport.

La banque mondiale dans un de ses rapports a souligné « l'inefficience des ports compromettent fortement les perspectives de croissance durable ».

4-3 La connectivité des transports maritimes, un paramètre clé pour mesurer la facilité d'accès au commerce international.

La CNUCED a défini un indice de connectivité des transports maritimes en ligne régulière qui est publié chaque année. Cet indice rend compte de la facilité d'accès d'un pays au marché international.

Cet indice noté de 0 à 100 est composé de cinq critères d'appréciation :

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

Dans le cas de l'Algérie, le deuxième paramètre inhérent à la taille des navires, est extrêmement défavorable, sachant que la capacité de nos ports ne peut pratiquement pas recevoir des navires transportant plus de 500 conteneurs EVP.

Cette lourde contrainte ne permet pas de bénéficier des économies d'échelle susceptibles de générer des baisses du prix du fret pour les chargeurs et implique donc le manque de performance de nos ports et de notre chaîne de transport maritime.

A titre indicatif, l'indice de connectivité, qui est un indicateur essentiel pour mesurer la performance des ports et la facilité d'accès aux transports maritimes place l'Algérie loin derrière le Maroc dont la note pour l'année 2014 a été de 64,3/100 contre une note de 6,9 /100 attribuée à l'Algérie pour la même année.

Cette performance du Maroc s'explique par le développement du port de Tanger qui pour la même année a traité 2,5 millions d'EVP alors que nos ports arrivaient à peine à traiter 350 000 EVP (source : UNCTAD, review of marine transport2014).

Il faut signaler cependant que cette performance a été multipliée ces dernières années (voir UNCTAD STAT PROFIL 2016 concernant l'ALGERIE).

4-4.La connexion au réseau terrestre, une intermodalité indispensable pour l'efficience de la chaîne logistique

Les ports constituent le point névralgique essentiel pour le commerce international.

Deux modes de transport permettent de rallier les ports aux marchés : la route et le rail. Pour mesurer les performances de la chaîne logistique, un indicateur appelé « indice de performance logistique (IPL) a été mis au point. Cet indice va de 1 à 5 et la note la plus élevée représente la meilleure performance. Les données de l'indice sont tirées des enquêtes réalisées par la Banque mondiale.

La note globale de l'indice de performance de la logistique reflète les perceptions relatives à la logistique d'un pays basées sur l'efficacité des processus de dédouanement,

la qualité des infrastructures commerciales et des infrastructures de transports connexes, la facilité de l'organisation des expéditions à des prix concurrentiels, la qualité des services d'infrastructure, la capacité de suivi et de traçabilité des consignations et la fréquence avec laquelle les expéditions arrivent au destinataire dans les délais prévus.

En ce qui concerne l'indice IPL pour l'année 2014, L'Algérie était classée au 96ième rang sur 160 avec un score de 2,65 sur 5.

Ce score est en voie d'être sérieusement amélioré grâce à la connexion de l'autoroute EST-OUEST aux ports principaux.

En effet selon le Ministère des transports « Sept (07) pénétrantes autoroutières reliant les ports à l'autoroute Est-Ouest sont en cours de réalisation. Il s'agit de : Bejaïa 100 km, DjenDjen 110 km, Skikda 31 km, Ténès 22 km/54 km, Oran 8/26 km, Mostaganem 66 km, Ghazaouet 13/41 km ».

4-5 L'estimation du cout du transport maritime en Algérie

Les importations annuelles moyennes de l'Algérie sont estimées à 60 Milliards de Dollars (exception faite des années 2016 à 2018 durant lesquelles la chute du prix du baril de pétrole a généré une politique de restrictions aux importations).

Le coût total du fret à destination de l'Algérie se situerait à 6,84 Milliards USD (équivalent à 11,4 % du coût de la marchandise importée d'après UNCTAD, review of marine transport 2014) .

Le manque de maîtrise du marché du transport maritime international, et parfois la recherche de facilité des entreprises (notamment celles du secteur public), en ayant recours exclusivement à la conclusion de contrat en mode CFR, engendre donc un manque à gagner considérable.

En effet, ces entreprises paient la facture du transport dans le prix global de la marchandise, sans pouvoir connaître le cout de transport et où seul le fournisseur le fixe et le répercute à la société importatrice.

4-6.Problématique des performances du commerce transfrontalier :

Le Doing Business place l'Algérie au 131ième rang dans le classement des 189 économies sur la facilité du commerce transfrontalier. Cette étude réalisée par le Doing business en 2014 montrait que l'Algérie se place derrières le Maroc et la Tunisie respectivement à la 31 ième place et 50 ième place.

Ce classement résulte des différences entre pays quant au nombre de documents nécessaires à l'import et à l'export d'un conteneur standard de marchandises, la durée d'acheminement du dit conteneur et son cout de transport.

L'efficacité des ports maritimes est indispensable pour la promotion des exportations ainsi que pour la réduction des coûts des marchandises importées par une réduction des délais de transit.

C'est pourquoi les reformes portuaires doivent viser la facilitation des procédures, notamment celles qui ont une incidence sur l'immobilisation des marchandises. L'introduction d'un système d'information interconnecté à tous les acteurs de la plateforme portuaire est requis.

L'amélioration de la chaîne logistique et une plus grande fluidité du commerce maritime doivent améliorer les indices de connectivité et de performance logistique encore bas tels que nous l'avons repris plus haut à partir des données recueillies de la CNUCED et de la Banque Mondiale .

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

C'est ce qui est envisagé par le Ministère des transports en ce qui concerne le port de Djendjen choisi actuellement pour son tirant d'eau favorable et qui se fera en partenariat avec DPW, société holding, propriété du gouvernement de Dubaï, présenté comme le troisième opérateur portuaire mondial.

Le projet de Hub de transbordement doit étudier la stratégie d'organisation des lignes maritimes (rotation des lignes, nombre d'escales, taille des navires) car les armateurs évaluent la destination d'un port en fonction de leurs besoins en matière de capacités d'infrastructures (linéaire de quai, espace de stockage, tirant d'eau minimum, portique de manutention etc..).

Ainsi, à partir de ce Hub dans lequel escaleront les gros navires, les marchandises pourront être transbordées sur des petits navires appelés feeders pour être déchargées dans les ports plus petits de la région ou bien acheminées par route ou voie ferrée vers l'arrière pays ou les pays subsahariens.

4-7.L'exploitation de l'opportunité géographique de l'Algérie :

Les ports méditerranéens se modernisent et s'internationalisent au rythme de l'extension des terminaux à conteneur.

Les acteurs de cet ensemble méditerranéen sont les grands armateurs et opérateurs maritimes pour qui la mer méditerranée au carrefour de l'Europe, l'Afrique et l'Asie, reste un passage obligé par lequel transite une grande partie de la flotte internationale.

Actuellement, 90 000 navires empruntent les eaux du détroit de Gibraltar chaque année, plus 17 500 celles du canal de Suez et 40 000 passent par le Bosphore.

L'Algérie doit tirer profit de sa position géographique pour s'insérer dans ce vaste marché de la conteneurisation à l'effet de satisfaire ses propres besoins en transport maritime à moindre coût et exporter ses services vers les pays subsahariens.

Pour bénéficier d'une économie d'échelle, il faudra viser la création d'un Hub pouvant rivaliser au moins avec la capacité moyenne de réception des autres terminaux de la région.

Pour cela, la capacité de réception attendue ne doit pas être inférieure à 4 millions d'EVP par an.

Le projet de construction du Port de HAMADANIA (CHERCHELL) devant être lancé en cette année 2018 avec un partenariat Chinois s'insère dans cette logique économique et géostratégique.

4-8.: La taille des navires pour la nouvelle flotte Algérienne :

La taille moyenne des navires chez les 20 premiers armateurs mondiaux est passée de 3200 EVP à 4 360 EVP.

Les experts s'attendent à ce que la tendance se poursuive avec de nouvelles commandes de très grands porte-conteneurs (ULCS).

L'analyse des résultats d'exploitation semble confirmer l'opportunité du choix des navires de grande taille.

Avec des taux de fret moyens en baisse de 7,2%, les flottes adeptes du gigantisme parviennent à maintenir des gains grâce aux politiques de réduction intensive des coûts d'exploitation et aux économies d'échelle qu'elles soutirent.

En revanche, les pertes d'exploitation enregistrées concernent essentiellement des flottes de taille moyenne ou petite.

« Le taux d'affrètement des navires porte-conteneurs, ramené au coût par conteneur de 14 tonnes, est de 21 dollars pour un navire de 300 boîtes alors qu'il n'est que de 4 dollars pour le même type de navire pouvant transporter 2000 boîtes » (Source : Clarkson Research Services, Shipping intelligence network – Time series 2014).

C'est là un des paramètres qui explique le prix exorbitant du fret vers les ports algériens qui ne peuvent accueillir que des porte-conteneurs de faible capacité.

Dans cette logique et sachant que la politique actuelle des transports vise à reconstituer le pavillon national en dotant la CNAN de vingt six (26) navires entre 2018 et 2020 pour atteindre le taux de 35% des échanges extérieurs à l'horizon 2025, il paraît judicieux d'envisager l'achat de navires de capacité supérieurs à la tranche de 500 EVP, tout en accélérant, le rythme d'investissements dans l'extension et la modernisation des infrastructures portuaires.

5-L'APPLICATION DU DROIT DE LA CONCURRENCE AU SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME EN ALGERIE

Nous disions dans notre préambule que le Conseil de la concurrence réactivé en janvier 2013 et se classant parmi les jeunes agences, n'a pas encore eu à exercer ses compétences dans le secteur des transports maritimes .

Cependant cela n'exclut pas que potentiellement des pratiques anticoncurrentielles telles que les ententes et positions dominantes existent sur le marché du transport maritime en Algérie.

Pour corroborer ces suppositions, il nous suffit de faire les constats qui vont suivre.

5-1. Les collusions potentielles en matière de facturation des surcoûts :

-Le trafic de lignes régulières à destination des ports algériens fait l'objet d'oligopoles, parties intégrantes des grandes alliances pour le conteneur car ce dernier s'est imposé comme moyen de transport de 80 % des échanges extérieur de l'Algérie.

Quelques armements traditionnels (incluant CNAN) activent également dans le transport de marchandises conventionnelles et, dans une moindre mesure, dans celui du conteneur.

Cependant Les marchandises de ligne transportées sous forme conventionnelle ne représentent en fait qu'une part mineure du trafic de marchandises diverses ou de ligne régulière (environ 20 %),

L'essentiel est donc conteneurisé et assuré par les trois principaux transporteurs (CMA-CGM, MSC, MAERSK).

C'est dans ce dernier créneau que sont enregistrées les grandes pertes pour les importateurs Algériens.

La principale source de surcoûts se situe au niveau des tarifs facturés par ces géants du conteneur.

Les observations suivantes peuvent être faites en ce qui concerne les tarifs de ces transporteurs :

- Le niveau quasi identique des frets qui fait penser à un système d'entente sur les tarifs.
- La différenciation que les armateurs font entre les tarifs coût et fret et les tarifs Fob à l'importation ; ces derniers étant nettement plus élevés car acquittés localement par les importateurs nationaux.

«Depuis le mois de mars 2012 et suite à une entente, les frets collectas (Fob) ne sont plus acceptés. Ce qui constitue une première mondiale dans les transports maritimes, et ce, contrairement aux règlements et lois internationaux notamment, les lois antitrust et le règlement CE n°1419/2006 du 25 septembre 2006 portant sur les lignes directrices relatives à l'application de l'article 81 du traité CE aux services de transport maritime mis en application depuis le 17 octobre 2008 », indiquait, dans ce sens, en 2012 l'expert Abdelhamid Bouarroudj, ancien cadre de la CNAN, lors d'une conférence organisée par le FCE (Forum des chefs d'entreprise)

Une comparaison des tarifs sur l'Algérie, par rapport aux pays du Maghreb tant au départ des zones de trafics Amériques et Extrême Orient que celles au départ de la

Méditerranée et d'Europe du Nord, fait ressortir une nette supériorité de ceux pratiqués sur l'Algérie.

En dehors du fret, le poste essentiel de la facture réglée à l'armateur par le réceptionnaire algérien est la manutention.

C'est là, en fait, que se situent les abus des armements de ligne et de leurs agents, engendrant des surcoûts inexplicables, venant s'ajouter à ceux liés au fret proprement dit.

Lorsque des contrôles sont effectués sur la facturation tant par les Douanes ou la Banque d'Algérie les armateurs se rattrapent sur le volet des surestaries conteneurs, des frais de stationnement et de manipulation dans les zones extra- portuaires sous douane dénommés « ports secs».

Il n'est pas étonnant de constater fréquemment des taux de surestaries dépassant toute logique ou des frais de séjours des conteneurs dans les ports secs exorbitants.

Les armateurs étrangers justifient ces surcoûts par les mauvais rendements de nos ports dûs aux manques d'équipements et à l'inadaptation des infrastructures portuaires comme nous l'avions indiqué dans la partie précédente.

5-2. Les obstacles à l'intervention du Conseil de la concurrence dans le domaine portuaire

Sur le plan de la loi et des textes réglementaires (loi n° 98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 et les décret exécutif n° 99-199 du 18 août 1999 fixant le statut type de l'autorité portuaire ainsi que les décrets exécutifs 99-200 ; 99-201 et 99-202, portant création des autorités portuaires de l'est, du centre et de l'ouest) , les ports maritimes exercent , à titre principal, des missions de police portuaire, de sécurité et de sûreté, sur la portion de domaine public qui leur est affectée.

En revanche, il leur a été imposé par les textes sus visés de remettre à des entités du secteur privé l'exploitation des services à caractère concurrentiel, dont celle de l'outillage de manutention.

Nous avons souligné que la mise en œuvre de ces textes ne s'est pas effectué ou tout du moins très partiellement (au niveau de l'entreprise publique portuaire d'Alger avec DPWorld sous forme de contrat de management et au niveau de l'entreprise publique portuaire de Bejaia avec PORTEK sous forme de Joint venture). Ce qui suppose que le secteur public ne se désengage pas totalement au niveau des deux entreprises portuaires citées.

Le droit de la concurrence s'applique à l'ensemble des activités économiques, quelle que soit la qualité de l'opérateur.

Cependant, en Algérie, l'ordonnance 03-03 du 19 juillet 2003 modifiée et complétée relative à la concurrence précise en son article 2 « les dispositions de la présente ordonnance s'appliquent, nonobstant toutes autres dispositions contraires aux activités de production.....toutefois la mise en œuvre de ces dispositions ne doivent pas entraver l'accomplissement des missions de service public ou l'exercice de prérogatives de puissance publique ».

Les Ports étant le réceptacle des marchandises destinées à l'approvisionnement des populations (donc un service public très sensible) , il devient alors fastidieux pour le Conseil de la concurrence de délimiter le périmètre concerné par le service public ainsi que le ciblage des activités de nature économique porteuses éventuelles de pratiques antis concurrentielles.

En effet les activités portuaires mettent en œuvre par essence des prérogatives de puissance publique, y ajouter les missions de service public dans la loi sur la concurrence peut rendre toute intervention du Conseil de la concurrence sans effet.

C'est à ce titre que la séparation des missions évoquées ci-dessus (cf. loi n° 98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976) est primordiale pour permettre au Conseil de la Concurrence d'exercer les compétences qui lui sont dévolues par la loi.

En fait Les autorités portuaires doivent accepter une érosion de leur pouvoir de marché, puisqu'elles sont appelées à se désengager des activités commerciales liées notamment à la manutention.

Le Conseil de la concurrence doit en outre tenir compte des mutations du secteur portuaire à l'échelle internationale qui ont abouti , en un mouvement de concentrations horizontales et verticales, à la constitution de chaînes logistiques intégrées. Il est remarquable de constater que «la concurrence a ces dernières années cessé d'être une concurrence entre sociétés d'armements et ports pour se muer en une concurrence entre chaînes logistique maritimes» (cf Eddy Van de Voorde & Thierry Vanelslander, document de référence 2009-2, OECD/ITF).

Toujours en rapport avec le droit de la concurrence, il n'est pas exclu que l'entreprise portuaire puisse être auteur d'abus de position dominante en appliquant un tarif plus élevé à une entreprise de manutention pour l'utilisation de l'outillage par rapport à ceux appliqués à ses concurrents, à l'instar de l'affaire du port du Havre (France) traitée par l'autorité de la concurrence française (Décision n°02-D-15 du 1er mars 2002 relative à des pratiques relevées dans le secteur de la manutention des vrac solides au port autonome du Havre).

Les pratiques en question avaient été reconnues graves sachant qu'elles relevaient d'un opérateur public chargé d'une mission de service public et dont les installations (outillage) constituent une « facilité essentielle » à mettre à la disposition des opérateurs chargés de décharger les navires.

Il faut souligner que le concept de « facilités essentielles » reste encore étranger au droit de la concurrence Algérien et particulièrement à sa mise en œuvre sachant que les monopoles naturels publics ne se sont pas ouverts à la concurrence à l'exception du secteur de la poste et télécommunications dans son segment téléphonie mobile.

6-CONCLUSION

Dans cette contribution écrite nous nous sommes surtout attelé à mettre en relief la forte corrélation existante entre le transport maritime (entendu comme armement) et l'infrastructure portuaire.

On ne peut imaginer un pavillon performant en l'absence de conditions d'accueil portuaires tout aussi performantes.

Les navires peuvent fuir certains ports inefficaces en raison d'une faible productivité au débarquement des marchandises sinon faire payer à l'importateur cette inefficience par la facturation de surcouts devant fatalement se répercuter sur le prix à payer par le consommateur.

Pour cela la séparation des activités d'un port est fondamentale car elle permet un recentrage des entreprises publiques portuaires sur leurs mission régaliennes (ou de service public administratif), et le transfert des activités d'exploitation de l'outillage portuaire à des entreprises de manutention.

C'est un défi que les pays en développement , dont l'Algérie , doivent relever non seulement par le biais de la promulgation des textes y afférents mais aussi par leur mise en œuvre.

Sur un autre plan, la réglementation peut par ailleurs constituer un goulet d'étranglement à l'exemple de la loi n°98/05 du 25 juin 1998 portant code maritime Algérien qui dispose en ses articles 43 et 44 que seuls les armateurs (propriétaires de navires) , peuvent affréter des navires pour effectuer le transport sur l'Algérie.

Il est anormal de maintenir cette disposition alors que le pavillon national ne transporte, sur des navires en propre, que 1% des 40 millions de tonnes de marchandises acheminées annuellement sur les ports algériens, et autant sur des navires affrétés.

Les dispositions des articles 43 et 44 ont fermé le transport maritime aux sociétés algériennes, alors que cette même disposition ne s'applique pas aux sociétés étrangères qui font du transport sur l'Algérie : il n'est pas exigé de la société installée à l'étranger d'être armateur pour faire du transport sur l'Algérie, alors qu'il est exigé de la société algérienne de l'être si elle veut faire du transport maritime.

Ce sont des verrous à briser si l'on escompte insérer le transport maritime Algérien dans la chaîne logistique mondiale et mettre en place une stratégie de maîtrise du transport maritime.

Sur le volet du droit de la concurrence, il ne peut être fait abstraction des stratégies mondiales élaborées par les géants armateurs et mises en œuvre au niveau des consortiums et des alliances.

Nous avons évoqué plus haut ce qu'elles peuvent receler comme pratiques anticoncurrentielles potentielles tout en constituant de sérieuses préoccupations des autorités de la concurrence.

Suivre de près le fonctionnement de ces organisations sur le plan du respect des règles de la concurrence impose une coopération étroite avec les autorités de la concurrence tant régionales qu'internationales.

En ce qui concerne le Conseil de la concurrence , nous considérons que la priorité actuelle en matière d'intervention éventuelle dans le secteur du transport maritime réside avant tout dans l'amendement de l'article 2 de l'ordonnance 03-03 du 19 juillet 2003 modifiée et complétée qui devrait être expurgé de la disposition relative à la notion de service public pour ne conserver que celle de puissance publique.

Documents utilisés :

- **ETUDE DE TRANSPORTS MARITIMES -2016-CNUCED**
- **COMPETITION IN PORTS AND PORT SERVICES 2016-OCDE DAF/COMP(2011)14**
- **RÉSUMÉ DES DISCUSSIONS DE LA TABLE RONDE SUR LA CONCURRENCE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME DE LIGNE-OCDE -19 octobre 2017-DAF/COMP/WP2/M(2015)1/ANN2/FINAL**
- **SYNTHÈSE DE LA TABLE DE RONDE SUR LES QUESTIONS DE CONCURRENCE DANS LES TRANSPORTS MARITIMES DE LIGNE-OCDE- DAF/COMP/WP2/M(2015)1/ANN3/FINAL**
- **Groupe de travail n° 2 sur la concurrence et la réglementation-OCDE- LA CONCURRENCE DANS LES PORTS ET SERVICES PORTUAIRES France-DAF/COMP/WP2/WD(2011)23**
- **OCDE –table ronde- Forum international des transports-Intégration et concurrence entre le transport et les activités logistiques- 2010-**
- **LA CONCURRENCE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES Le marché entre concentration et complaisance Fabrice Riem (revue internationale de droit économique)**
- **Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne Document de travail SSATP No. 84F « Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre- les défis à relever »**
- **Dossier :L'économie maritime algérienne et Euro méditerranée par Mohamed-Chérif Fatima- Zohra Docteur en géographie de l'Université de Nantes, maître de conférence à l'Université de Sénia Oran**
- **Dossier : Chapitre 8- Le transport maritime à la croisée des enjeux économiques et**

Environnementaux par Antoine FRÉMONT, université Paris-Est, France

- **LES ALLIANCES MARITIMES par Philippe DELEBECQUE Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris Article publié en 2015 par Lexis Nexis et LGDJ dans « les mélanges en l'honneur du professeur Michel Germain »**
- **Dossier sur le transport maritime en ALGERIE –Articles parus sur la revue CRESUS du 18 fevrier 2017**
- **LES TRANSPORTS MARITIMES DE MARCHANDISES EN MÉDITERRANÉE PERSPECTIVES 2025- dans les cahiers du plan bleu 7-**
- **LE TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES EN ALGERIE-UN POTENTIEL DE CROISSANCE A PROMOUVOIR- Revue perspectives du Forum des chefs d'entreprises - 2012-**
