

Une loi algérienne ébranle le port de Marseille

Une loi récente pénalise les importations de biens étrangers

La loi de finances complémentaire adoptée le 29 juillet par le gouvernement algérien, a touché de plein fouet les entreprises maritimes et portuaires de Marseille qui commercent depuis des décennies avec ce pays. Cette loi impose en effet des règles nouvelles et extrêmement restrictives en matière d'échanges de marchandises ; règles qui visent à **réduire au maximum les importations de biens étrangers** et rééquilibrer ainsi une balance commerciale totalement bouleversée par la chute des cours pétroliers.

Parmi ces mesures, l'obligation pour les entreprises algériennes de recourir au crédit documentaire, c'est-à-dire déposer une **garantie financière** dont le montant représente 25% du montant de la transaction, mais aussi l'interdiction qui leur est faite d'importer des engins de travaux publics d'occasion, mettent en grande difficulté les opérateurs de la place maritime phocéenne spécialisés dans ce type de trafic.

*"35 à 40% de l'activité des bassins de Marseille sont réalisés avec l'Algérie, rappelle Hervé Ballardur, président de l'Union maritime et fluviale de Marseille-Fos, lequel vient d'ailleurs de saisir du dossier les élus locaux et surtout Anne-Marie Idrac, la secrétaire d'État chargée du Commerce extérieur. **Certains de nos adhérents réalisent 75% de leur chiffre d'affaires avec l'Algérie, notamment sur le trafic roulier d'engins de travaux publics d'occasion. Cette décision est très brutale. Il va nous falloir un délai d'au moins quatre à six semaines pour mettre en place un système de crédit documentaire qui tienne la route avec nos partenaires algériens.**"*

Une mesure qui intervient au pire moment pour le port, alors que la situation sociale dans les bassins Est n'est toujours pas réglée. Les conditions d'intégration des portiqueurs du port au sein de la société de manutention Intramar, gestionnaire du terminal à conteneurs de Mourepiane, restent à définir. Un terminal dont l'activité est au plus bas, à la suite du transfert à Fos d'une partie des navires afin de les soustraire aux mouvements de grève.

Quant à une mobilisation de leurs homologues algériens, les entrepreneurs marseillais n'y croient pas trop. **"Sur l'autre rive, la profession est très peu structurée,** affirme Hervé Ballardur. *Chaque opérateur tente de trouver la solution de son côté.*" Avec plus de huit millions de tonnes échangées chaque année dont près de deux millions de marchandises diverses, le commerce avec l'Algérie représente à lui seul près de 10% du trafic total du Grand port maritime de Marseille.

Par Philippe Gallini (pgallini@laprovence-presse.fr)