


**DÉFIS LOGISTIQUES ET COMMERCIAUX DU TRANSPORT AÉRIEN
EN ALGÉRIE : ENJEUX ET RÔLE DANS L'ESSOR
DU COMMERCE INTERNATIONAL
LOGISTICAL AND COMMERCIAL CHALLENGES OF AIR TRANSPORT
IN ALGERIA: ISSUES AND ROLE IN THE GROWTH
OF INTERNATIONAL TRADE**

Mehdi Mohamed Ali BOUMECHOUR*

Doctorant


 orcid.org/0009-0004-4883-6752

Université Paris 8 (LED), France

Mail : mehdiboumechour@free.fr

Robert NOUMEN

Maître de Conférences HDR


 orcid.org/0009-0008-2541-1419

Université Paris 8 (LED), France

Mail : robert.noumen02@univ-paris8.fr

Aïssa MOUHOUBI

Professeur

 orcid.org/0009-0003-8901-298X

Université de Bejaia (LED), Algérie

Mail : aissa.mouhoubi@univ-bejaia.dz

Date de soumission : 27/06/2025 ; **Date d'acceptation :** 25/10/2025 ; **Date de publication :** 18/12/2025

Résumé :

La présente étude a pour objet de dresser un état des lieux du secteur du transport aérien en Algérie, de son historicité politico-économique, et de la manière dont ce secteur est inséré dans le paysage économique algérien, tant sur le plan des opérateurs intrinsèques (compagnies aériennes, gestionnaires aéroportuaires, ...) que des acteurs économiques et politiques extérieurs (entreprises, autorités administratives, ...). Le but in fine de cette étude est de rendre compte du rôle du transport aérien (et notamment du fret aérien) dans le commerce international algérien, et la manière dont les entreprises algériennes mobilisent cette solution de transport dans leurs échanges avec le reste du monde. Ce travail repose sur une vaste enquête (étude de l'art et étude qualitative) dont les résultats soulignent la fonction et les enjeux éminemment stratégiques de l'aérien dans l'économie algérienne.

Mots-clés : Transport, Aérien, Commerce, International, Logistique.

Codes JEL : F23, F49, L21, L93, L98.

Abstract:

The purpose of this study is to analyze the air transport sector in Algeria, its political and economic history, and the way in which this sector is integrated into the Algerian economic landscape, both in terms of intrinsic operators (airlines, airport structures, etc.) and external economic and political actors (companies, administrative authorities, etc.). The ultimate goal of this study is to report on the role of air transport (and in particular air freight) in Algerian international trade, and the way in which Algerian companies use this transport solution in their exchanges with the rest of the world. This work is based on a vast survey (art and qualitative study) which results highlight the function and the eminently strategic issues of air transport in the Algerian economy.

Keywords : Air, Transport, International, Trade, Logistics.

JEL Codes : F23, F49, L21, L93, L98.

* Auteur correspondant.

Introduction

« Le transport aérien revêt une importance capitale pour l'économie de notre pays et pour l'écosystème des entreprises algériennes ouvertes aux marchés internationaux. [...] J'exhorte les partenaires privés à investir dans le transport aérien. » [Tebboune, 2020] ¹ Cette citation du Président algérien montre la vision qu'ont les hauts responsables publics vis-à-vis du secteur de l'aérien en Algérie : vu comme un moteur pour l'économie nationale, et un atout logistique pour les échanges des entreprises tournées vers l'international.

Mais cette vision peut être intrinsèquement contredite par une double réalité du contexte économique algérien : tout d'abord, si l'on peut dire que l'Algérie a bien une économie ouverte sur le commerce international (qui représente environ 44% du PIB du pays ²), ses échanges restent dominés par les hydrocarbures (91% des exportations algériennes ³), avec une balance commerciale qui, bien qu'excédentaire à hauteur de 7,3 milliards USD ⁴, reste liée aux fluctuations énergétiques. On voit mal, dans ce contexte, la place « centrale » qu'aurait le transport aérien pour les entreprises algériennes, tant il ne correspond pas aux caractéristiques du commerce international algérien. Deuxième réalité du contexte algérien à contre-courant de notre citation initiale : la place des investissements privés dans le transport aérien en Algérie, qui restent quasiment nuls. En effet, le secteur de l'aérien est amplement dominé et organisé par les pouvoirs publics, tant au niveau des transporteurs locaux comme Air Algérie (détenue par l'Etat algérien, sous tutelle du Ministère des Transports) ou Tassili Airlines (détenue par la Sonatrach, compagnie pétrolière nationale), qu'au niveau des infrastructures aéroportuaires, exclusivement construites et gérées par les pouvoirs publics algériens, au travers d'une seule entreprise nationale : l'Etablissement de Gestion des Services Aéroportuaires (EGSA). Celui-ci est subdivisé en trois organes (EGSA d'Oran pour la région Ouest ; EGSA d'Alger pour la région Centre et le Grand Sud ; EGSA de Constantine pour la région Est) qui gèrent la totalité des aéroports civils, domestiques et internationaux, du pays. C'est dire la part réduite des investissements privés dans le transport aérien en Algérie.

Pour comprendre cette double réalité du contexte algérien, il faut analyser plusieurs éléments de cadrage de notre étude, autour d'un triptyque mêlant faits historiques ⁵, paramètres géographiques et caractéristiques politiques (voir schéma inductif en *Annexe A*).

Tous ces éléments de cadrage contextuel nous amènent à nous questionner sur la relation entre développement du transport aérien et commerce international algérien, en posant la problématique autour de laquelle nous orienterons notre analyse : comment le transport aérien algérien peut-il contribuer à l'essor international des entreprises algériennes ? Autrement dit, comment les entreprises algériennes utilisent-elles le transport aérien dans leur développement à l'international ?

¹ Voir Tebboune A (2020). Allocution en Conseil des Ministres du 4 octobre 2020, Présidence de la République algérienne démocratique et populaire, Alger.

² Chiffres de la Banque Mondiale, 2023.

³ Ibid, 2023.

⁴ Ibid, 2023 (Balance commerciale services inclus ; 12,1 milliards USD hors services).

⁵ Voir Gauthier Y, Kermarec J (1978). Naissance et croissance de la République algérienne démocratique et populaire. Ellipses, Paris, 224 p.

Pour répondre à cette problématique, nous verrons dans un premier temps que le secteur de l'aérien en Algérie a longtemps été limité, qu'il s'agisse de ses infrastructures aéroportuaires, de l'accès suffisant des territoires nationaux au réseau aérien domestique comme de la performance des transporteurs aériens locaux, posant de véritables problèmes aux entreprises algériennes désireuses de se développer à l'international en utilisant l'aérien comme solution pour leurs échanges.

Puis, dans un deuxième temps, nous verrons que le transport aérien algérien a connu un essor progressif et considérable par la suite, avec nombre de mesures d'amélioration et de développement qui ont permis aux entreprises algériennes de bénéficier des retombées positives de ces réformes. Cela s'est vu notamment grâce à la modernisation des infrastructures aéroportuaires, la naissance d'une spécialisation locale dans le fret aérien avec la création de la filiale Air Algérie Cargo, ou encore la présence grandissante d'acteurs internationaux du transport aérien et de la logistique en Algérie, comme des compagnies aériennes ou des transitaires étrangers.

Enfin, nous verrons dans un troisième et dernier temps que le transport aérien s'inscrit, par ses nombreux avantages, au cœur des enjeux logistiques et commerciaux des entreprises algériennes dans le commerce international, que ce soit à l'import (prédominant dans le schéma économique algérien) mais aussi à l'export, comme c'est le cas par exemple pour le commerce de dattes. Nous soulignerons également les bénéfices qu'apporte le transport aérien pour relever les défis logistiques auxquels font face les entreprises algériennes dans la maîtrise de leurs flux internationaux, et les partenariats qui naissent par exemple entre Air Algérie et des sociétés algériennes dans ce but.

Tout au long de ces trois temps de notre étude, en sus du cadre théorique et de références bibliographiques, iconographiques, audiovisuelles, de documents officiels et d'archives d'entreprise, notre analyse s'appuiera sur une étude qualitative découlant d'entretiens semi-directifs menés auprès d'une multiplicité d'acteurs différents (cadres de compagnies aériennes, transitaires, transporteurs, producteurs, exportateurs,...) choisis pour leur expérience et leur lien étroit avec l'objet de notre recherche (tous les répondants sont issus du milieu de la logistique et du transport, et ont tous plus de vingt ans d'expérience à des postes stratégiques) afin d'avoir un échantillon représentatif et de minimiser les éventuels biais d'entretien, cognitifs et de cadrage. Les informations et retours d'expérience recueillis constituent autant de données empiriques, dont l'analyse et les résultats ont fortement contribué à l'aboutissement de la présente étude, en témoignent plusieurs extraits de ces entretiens mobilisés et cités aux moments opportuns de notre cheminement (voir tableau en *Annexe B*).

1. En Algérie, un secteur de l'aérien longtemps limité ?

1.1. État des lieux historique des infrastructures aéroportuaires

Les infrastructures aéroportuaires algériennes ont connu (et nombre d'entre elles connaissent encore) des difficultés d'organisation, et leur fonctionnement est pour certaines inadapté au transport de marchandises. C'est le cas par exemple de certains aéroports (comme celui de Béjaïa), pourtant situés dans des zones économiques stratégiques du pays, qui concentrent une forte densité d'entreprises algériennes tournées vers l'international.

L'extrait d'entretien en *Annexe B.1* illustre cette problématique autour des plateformes aéroportuaires pas, peu ou mal exploitées, avec un fonctionnement inadapté aux réalités du commerce international et au transport de marchandises.

Dans le prolongement de cette idée, nous pouvons également souligner que nombre d'infrastructures aéroportuaires sont non seulement mal exploitées mais ne disposent pas des installations logistiques nécessaires pour accueillir du fret et permettre aux entreprises d'expédier ou de récupérer leurs marchandises à l'aéroport concerné.

L'extrait d'entretien en *Annexe B.2.* illustre également la problématique inhérente au manque d'installations au sein de certains aéroports algériens, qui sont un désavantage logistique pour les entreprises algériennes de la région concernée, obligées d'opter pour des plateformes aéroportuaires beaucoup plus éloignées.

Ce manque de modernité de certaines infrastructures aéroportuaires peut être imputé au fonctionnement et à l'organisation particulière de celles-ci : une gestion centralisée par un unique organe national, l'EGSA ⁶. Cette polarisation et ce manque de délégation dans la prise de décision au niveau des plateformes aéroportuaires entraînent parfois des lenteurs administratives dans l'aboutissement des projets de rénovation, et créent une distance entre les caractéristiques des infrastructures et les besoins locaux réels. Le désengagement des partenaires privés dans le secteur au profit du monopole public peut être relevé objectivement, et l'impact de cette configuration sur l'infrastructure aéroportuaire à l'échelle opérationnelle et organisationnelle a d'ailleurs fait l'objet de précédentes études qui étayaient notre constat. ⁷

Enfin, on peut également citer les problèmes de sûreté qu'ont pu rencontrer ces infrastructures il y a un peu plus de deux décennies, notamment lors de la période de crise des années 1990 marquée par le terrorisme. ⁸ Cela s'est par exemple illustré par l'attentat à la bombe perpétré à l'aéroport d'Alger le 26 août 1992, ou le détournement d'un avion Air France dans le même aéroport le 24 décembre 1994, pris d'assaut par des terroristes. ⁹ Le manque de procédures de sûreté et d'installations sécurisées de l'infrastructure aéroportuaire ont été mis en cause dans ces attentats (accès non réglementé dans les zones à risque, badges facilement falsifiables,...). Tous ces éléments ont longtemps impacté le fonctionnement des infrastructures aéroportuaires, ne garantissant pas une chaîne de sûreté du fret aérien. Or c'est une caractéristique primordiale à respecter pour le bon déroulement des opérations logistiques à ce niveau, et un gage de fiabilité pour les entreprises utilisant la solution aérienne pour leurs échanges de marchandises. Toutefois, pour actualiser et nuancer ces données, il est important de souligner le rehaussement du niveau de sûreté dans les aéroports algériens de manière récente, et les investissements étatiques massifs dans ce but, conférant aux infrastructures aéroportuaires algériennes des équipements de pointe venant sceller leur gage de sûreté actuel.

⁶ Etablissement de Gestion des Services Aéroportuaires.

⁷ Voir Kouicem N (2009). Analyse et évaluation de l'efficacité des transferts de connaissances technologiques et organisationnelles dans le cadre d'un projet de partenariat : le cas des aéroports de Paris et de l'aéroport Houari Boumédiène d'Alger. Mémoire présenté comme exigence partielle de la Maîtrise en administration des affaires, Montréal : Université du Québec à Montréal – UQAM (Canada), 195 p.

⁸ Voir Mahiou A, Henry J-R (2001). Où va l'Algérie ? . Institut de recherches et d'études sur les mondes arabes et musulmans Karthala, coll. « Hommes et Sociétés », Aix-en-Provence, 384 p.

⁹ Voir Ait-Aoudia M, Labat S (2003). Algérie 1988-2000, autopsie d'une tragédie. Documentaire produit par la Compagnie des Phares et Balises, 2h30.

1.2. Accès des territoires nationaux au réseau aérien et analyse du trafic domestique

Dans le prolongement de l'inadaptation de certaines infrastructures aéroportuaires que nous évoquions précédemment, nous pouvons filer notre cheminement analytique en abordant le manque d'aéroport dans certaines zones géographiques particulièrement reculées du pays. En effet, l'Algérie compte trente-cinq aéroports civils sur son sol, mais ceux-ci sont inégalement répartis sur le territoire national, avec une forte concentration au Nord du pays. Certaines wilayas (collectivités locales équivalentes à des 'régions') ne comportent d'ailleurs aucun aéroport (ou un seul) si l'on analyse la carte des aérodromes civils du pays. C'est d'autant plus problématique que ces territoires en manque d'aéroport concernent les wilayas les plus importantes en superficie du pays ou les plus excentrées, comme la wilaya de Béni Abbès, celle de Naâma, de Laghouat, de Djelfa, de M'Sila ou encore la wilaya de In Guezzam dans l'extrême Sud du pays. D'autres wilayas assez importantes en superficie ne comportent qu'un seul aéroport civil, comme c'est le cas par exemple de la wilaya de Tindouf, de Bordj Badji Mokhtar, de Tamanrasset, d'Adrar, de In Salah, de Djanet, et d'autres...

L'extrait d'entretien en *Annexe B.3* illustre bien l'obstacle que représente l'inégal accès des territoires algériens au réseau aérien pour les entreprises algériennes désireuses d'utiliser cette solution dans leurs échanges commerciaux, quand bien même elles se situeraient dans des zones économiques moins denses du pays.

Nous pouvons toutefois nuancer cette analyse par le fait que la construction d'aéroports supplémentaires implique des investissements colossaux, devant reposer sur des études bien établies afin de correspondre aux réels besoins locaux sans contrevenir au fonctionnement des infrastructures déjà existantes dans ces régions (d'autant plus qu'un renforcement du réseau routier pourrait suffire, à lui seul, pour assurer un meilleur raccordement de ces régions sahariennes au réseau aérien déjà existant). Les solutions sont donc multiples et protéiformes.

Une autre caractéristique du réseau aérien algérien est qu'il est essentiellement tourné vers le trafic domestique, et ne propose pas nécessairement des solutions vers l'international. En effet, sur les trente-cinq aéroports civils du pays, seuls treize sont des aéroports internationaux, auxquels il faut encore soustraire ceux qui ne disposent pas d'installations pour accueillir et gérer le fret. Nous pouvons de nouveau citer l'exemple de l'aéroport Abane Ramdane de Béjaïa, qui malgré son statut d'aéroport international avec des vols vers la France ou la Belgique, ne permet pas de recevoir de fret ni d'en envoyer par manque d'infrastructure. De plus, l'aéroport ne comporte qu'une seule aérogare, une seule piste, et l'essentiel des avions qui le desservent n'ont pas de capacité d'accueil du fret (ATR 72-600, etc... qui sont de très petits avions). La seule solution proposée est le transport de poste sur ligne domestique (et non internationale). Cet exemple peut être décliné à nombre d'autres aéroports en Algérie. C'est doublement handicapant pour les entreprises algériennes des régions concernées qui pratiquent des échanges à l'international en utilisant l'aérien, car elles doivent augmenter les distances parcourues en préacheminement ou post-acheminement pour atteindre l'infrastructure la plus proche.

1.3. Performance et gestion des compagnies aériennes algériennes

Au-delà des infrastructures aéroportuaires, du réseau aérien ou du trafic, nous pouvons également analyser les compagnies aériennes algériennes présentes sur le marché du transport aérien, susceptibles d'apporter des réponses aux entreprises algériennes ouvertes sur le

commerce international. Et à ce niveau, nous relevons également des obstacles au bon déroulement des opérations.

Penchons-nous tout d'abord sur la situation d'Air Algérie, principale compagnie aérienne du pays. « *Le sureffectif représente le principal [enjeu] pour le développement d'Air Algérie. [...] L'entreprise ne compte pas moins de 10 000 employés pour 42 avions, soit 238 agents par avion. [...] C'est un record mondial !* » [Abdi, 2014]¹⁰ Cette citation, bien qu'ancienne et moins concordante avec la réalité actuelle, illustre un point négatif du mode de gestion d'Air Algérie avec un sureffectif qui a longtemps représenté un frein pour ses activités.

L'extrait d'entretien en *Annexe B.4.* illustre également certaines difficultés de gestion d'Air Algérie, qui ont pu empêcher la pleine exploitation de ses capacités et ont longtemps ralenti son fonctionnement opérationnel. Etant la principale compagnie du pays, ce constat objectif est forcément négatif pour les entreprises algériennes qui pourraient employer l'aérien comme solution dans leurs échanges. Elles ont besoin d'un levier solide et compétitif pour assurer les services de transport dont elles ont besoin.

Nous pouvons également nous pencher, historiquement, sur la situation de Tassili Airlines, deuxième compagnie aérienne du pays jusqu'à son absorption par Air Algérie en juillet 2025. Celle-ci se consacrait majoritairement au transport de personnel vers les plateformes pétrolières et gazières du Grand Sud. Depuis environ une décennie, elle opérait également des vols passagers sur des lignes domestiques, et assurait occasionnellement des vols charters vers la France, mais elle ne proposait pas de solutions de transport de fret à grande échelle qui auraient pu intéresser les entreprises algériennes, et encore moins à l'international. Les solutions proposées étaient restreintes en volume et concernaient presque uniquement le réseau aérien domestique. De plus, Tassili Airlines restait très dépendante d'Air Algérie, que ce soit au niveau de la maintenance de ses avions (entièrement assurée par la Division Maintenance et Réparation des Aéronefs – DMRA – d'Air Algérie), ou d'autres facteurs comme la posture décisionnelle et tarifaire (qui restent polarisés par Air Algérie, figure de proue de l'aérien). Son transfert de propriété de la Sonatrach vers Air Algérie scelle ce constat.

L'extrait d'entretien en *Annexe B.5.* l'illustre également : Tassili Airlines est toujours restée limitée opérationnellement pour pouvoir apporter des solutions aux entreprises algériennes.

En dehors des deux compagnies aériennes que sont Air Algérie et Tassili Airlines, l'Algérie ne compte pas d'autres transporteurs aériens locaux, si ce n'est la petite compagnie Air Express Algeria, spécialisée dans le transport de personnel vers les plateformes pétrolières et gazières du pays, le transport de poste et les vols charters privés pour personnalités *VIP*. Elle se démarque des deux autres car il s'agit cette fois-ci d'une compagnie entièrement privée, mais elle n'effectue pas de vol régulier et ses services restent exclusivement destinés au réseau aérien domestique et non international. De plus, la flotte de la compagnie est constituée d'avions de très petit gabarit (Beechcraft BE 1900), non adaptés au transport de fret d'envergure. C'est dire que les caractéristiques de cette compagnie ne correspondent pas vraiment aux besoins d'entreprises algériennes à la recherche de solutions pour leurs échanges internationaux.

Enfin, en revenant quelques années en arrière, nous pouvons également citer l'exemple de l'ancienne compagnie aérienne privée Antinea Airlines, fondée en 1999. Elle proposait des vols passagers et une solution pour le transport de fret à l'international, avant de fusionner en 2001

¹⁰ Voir Abdi H (29 novembre 2020). Dossier – Gestion d'Air Algérie : ce que l'audit commandé en 2014 devait révéler. Algérie Patriotique.

avec une autre compagnie algérienne privée de l'époque : Khalifa Airways. La Khalifa a connu de très bons débuts, et souhaitait s'imposer dans le transport de fret et de passagers entre l'Algérie et l'international. « *En plein décollage, la Khalifa compte bien grignoter davantage de parts de marché. [...] Autre ambition de la compagnie : multiplier les destinations vers l'Europe et le Moyen-Orient au départ de l'Algérie et développer le fret. Le transport de marchandises compenserait le manque de passagers en période creuse et rentabiliserait les frais engagés.* » [Decorse, 2001] ¹¹ Mais la compagnie disparaît en 2003, après la faillite du groupe Khalifa.

Tous les éléments analysés dans cette première partie montrent les limites du transport aérien algérien, auxquelles peuvent se heurter les entreprises dans leur utilisation de celui-ci pour leurs échanges à l'international. Mais quid de l'essor du secteur ?

2. ...secteur qui a connu un essor considérable avec des réformes, des mesures d'amélioration et de développement...

2.1. Le développement des infrastructures aéroportuaires algériennes : cas de l'aéroport Houari Boumédiène d'Alger (et autres)

« *L'Algérie nouvelle a résolument décidé de reconvertir le secteur des transports, dans le cadre de son orientation politique et économique. [...] Depuis l'indépendance, le transport aérien a connu un développement spectaculaire, [...] l'accroissement du trafic aérien étant devenu indispensable.* » [Ministère algérien des Transports, 1972] ¹² En effet, malgré les difficultés que nous avons relevées précédemment, le transport aérien algérien s'est développé à tous ses niveaux, et a su provoquer un véritable essor de son activité, dans un élan notamment impulsé et voulu par les pouvoirs publics (s'agissant d'un secteur éminemment stratégique, l'Etat a gardé un rôle de contrôle et de régulation, comme c'est d'ailleurs le cas historiquement pour nombre d'autres secteurs économiques et entreprises stratégiques du paysage algérien ¹³).

Cet essor du transport aérien dans le pays s'illustre avant tout par le développement des infrastructures aéroportuaires et des installations logistiques sur tout le territoire national. Ce vaste chantier a été lancé peu de temps après l'indépendance, dès 1968, avec la création de la Société de Travail Aérien (STA), entreprise nationale chargée de coordonner les activités de construction et de modernisation des infrastructures aéroportuaires algériennes ¹⁴. Son rôle était également de réunir toutes les conditions pour permettre une transition dans la gestion de ces infrastructures, qui étaient jusqu'alors gérées par des entreprises privées étrangères. « *Jusqu'à une époque récente, cette demande était satisfaite par des sociétés étrangères. Toutes ces considérations ont amené l'Etat à se préoccuper de l'installation d'une infrastructure purement*

¹¹ Voir Decorse J (15 mai 2001). Khalifa Airways ou la fin du monopole d'Air Algérie. La Dépêche.

¹² Voir Ministère d'Etat algérien chargé des Transports (Avril 1972). Transports : Grâce à une reconversion totale, le système s'adapte aux exigences nouvelles du pays. Le Monde Diplomatique.

¹³ Voir Melbouci L (2008). L'entreprise algérienne face à quel genre d'environnement ? . La Revue des Sciences de Gestion 234 : 75-83.

¹⁴ Voir Ministère d'Etat algérien chargé des Transports (Avril 1972). Transports : Grâce à une reconversion totale, le système s'adapte aux exigences nouvelles du pays, art. cit.

nationale en matière de travail aérien. » [Ministère algérien des Transports, 1972] ¹⁵ Ce vaste projet a donc été lancé dans un but de modernisation mais aussi pour récupérer la gestion des infrastructures au niveau national, et mieux correspondre aux besoins du marché local : « *Le premier effort a porté sur l'algérianisation, [...] pour faire face au nouveau type de transport aérien que requière la politique nationale d'industrialisation du territoire.* » [Ministère algérien des Transports, 1972] ¹⁶ On voit donc que la modernisation des infrastructures aéroportuaires comme de toutes les installations logistiques inhérentes à celles-ci ne s'est pas faite par hasard, mais de manière à toujours correspondre aux réalités du marché national, à répondre aux besoins des entreprises algériennes. On retrouve donc là l'idée d'un transport aérien visant à accompagner les entreprises algériennes dans leur développement, mais aussi à leur apporter une aide et un appui dans leurs échanges à l'international en « *[traçant] un cadre de développement du transport aérien algérien en fonction de plusieurs données, [...] pour assurer un trafic aérien international [...] tout en répondant aux impératifs de service public.* » [Ministère algérien des Transports, 1972] ¹⁷. L'Etat a donc fait de l'essor du transport aérien algérien une mission de service public pour accompagner les entreprises du pays dans leur développement vers l'international. C'est une donnée éminemment déterminante à considérer dans notre étude.

Pour illustrer ce développement des infrastructures aéroportuaires algériennes de manière un peu plus concrète, nous pouvons prendre l'exemple de la structure la plus importante du pays : l'aéroport Houari Boumediène d'Alger. En effet, l'aéroport d'Alger a connu une série de plusieurs chantiers de modernisation, avec la construction de nouvelles aérogares, l'habilitation de nouvelles pistes d'atterrissage et de décollage, et la mise en place d'installations à la pointe de la technologie (passerelles télescopiques modernes, matériel pour accueillir les avions les plus récents comme l'Airbus A380, etc...) ¹⁸. L'aéroport se décompose en trois terminaux : le Terminal 2, ancienne aérogare internationale puis domestique construite dans les années 1950, et désormais réhabilitée pour les vols charters uniquement ; le Terminal 1, aérogare ouverte en 2006, construite sur le modèle de l'aéroport de Francfort, avec des installations modernes et un tarmac entièrement rénové, anciennement consacrée aux vols internationaux et désormais dédiée aux vols domestiques ; le Terminal 4, le plus récent, mis en service en 2019, avec une infrastructure démesurée (plus de 20 hectares !), une capacité de 10 millions de passagers, un parking visiteur de 4500 véhicules, une étendue des voies de circulation avion à hauteur de 424 000 mètres carrés, des salles d'embarquement ultra modernes et des installations à la pointe de la technologie aéroportuaire. C'est dire qu'au cours des deux dernières décennies, l'aéroport d'Alger est entré dans une nouvelle dimension, s'alignant sur les plus hauts standards internationaux du transport aérien. Ajoutons que cette infrastructure contient également toute une zone de fret, qui a accueilli plus de 42 400 tonnes de marchandises sur l'exercice annuel 2023 [Ministère des Transport].

Pour pérenniser son projet de modernisation continue, la gestion de l'aéroport d'Alger a également fait l'objet d'un partenariat de 2006 à 2015 entre la Société de Gestion des Services

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Voir Badereddine H, Benazzi H (2018). Etude sur l'aéroport d'Alger pour accueillir l'Airbus A380. Mémoire de fin d'études en Master exploitation aéronautique, Blida : Institut d'aéronautique et études spatiales de l'Université Saad Dahlab (Algérie), 109 p.

et Infrastructures Aéroportuaires (SGSIA, filiale de l'EGSA Alger, qui assure la gestion de l'aéroport algérois) et Aéroports de Paris (ADP, via sa filiale ADP Management), avec des échanges de personnel et l'accueil de nombreux cadres et techniciens français en Algérie pour permettre un transfert de compétences et l'acquisition de connaissances nouvelles dans la gestion de l'infrastructure¹⁹. L'aéroport d'Alger a ainsi pu être nommé meilleur aéroport africain en 2011. Les retombées positives que peut avoir une telle infrastructure sont donc nombreuses pour le secteur de l'aérien en Algérie, mais aussi pour l'activité des entreprises algériennes utilisant la solution aérienne dans leur commerce international. L'aéroport d'Alger a toutes les capacités pour jouer le rôle d'interface pour le commerce extérieur de l'Algérie, rôle qui devrait être accru si l'on se fie au nouveau projet d'agrandissement en cours, avec une nouvelle aérogare qui devrait voir le jour à l'horizon 2030 (en remplacement de l'actuel Terminal 3, inutilisé et désaffecté depuis 2019).

Dans le prolongement de ce cas concret de l'aéroport d'Alger, nous pouvons également citer l'aéroport d'Oran Ahmed Ben Bella en guise d'exemple d'infrastructure aéroportuaire en plein projet de modernisation. En effet, une nouvelle aérogare entièrement neuve a été mise en service assez récemment, début mai 2021. L'aéroport est doté d'équipements ultra modernes, en salle d'embarquement comme en piste, mais aussi d'installations logistiques à la pointe de la technologie : deux hangars de fret de 2000 mètres carrés viennent de voir le jour, avec une capacité d'accueil de 15 000 tonnes de fret. L'infrastructure se hisse donc au rang de deuxième aéroport algérien, elle sera « *la vitrine d'Oran, qui [a accueilli] la 19^{ème} édition des Jeux Méditerranéens [tenus] en 2022.* » [Hamdouche, 2021]²⁰ C'est dire les retombées positives que pourrait avoir cette interface du transport aérien sur la zone économique de l'Ouest, en boostant l'activité des entreprises algériennes établies dans la région, et particulièrement celles ouvertes aux échanges internationaux, offrant de nouvelles possibilités de transport tout en démultipliant les débouchés logistiques.²¹

2.2. D'Air Algérie à Air Algérie Cargo : naissance d'une filiale et spécialisation dans le fret

Au-delà des infrastructures aéroportuaires en tant que telles, l'essor de l'aérien en Algérie s'est également en grande partie reposé sur sa compagnie nationale : Air Algérie. Par le monopole public qu'exerce l'Etat algérien sur le ciel du pays, il était inconcevable de lancer des projets de développement des infrastructures sans moderniser l'appareil du principal (et quasi unique) transporteur aérien du pays. « *Nous aspirons à nous améliorer, [avec la] refonte totale de l'organisation, et l'investissement dans la ressource humaine à travers l'ouverture d'une école nationale de l'aéronautique [...]. Nous travaillons pour avoir plus de parts de marché.* » [Bouderbala, 2016]²² Cette phrase de l'ancien PDG d'Air Algérie montre les efforts consentis

¹⁹ Voir Kouicem N (2009). Analyse et évaluation de l'efficacité des transferts de connaissances technologiques et organisationnelles dans le cadre d'un projet de partenariat : le cas des aéroports de Paris et de l'aéroport Houari Boumédiène d'Alger, op. cit.

²⁰ Voir Hamdouche H (26 janvier 2021). Réception imminente du nouvel aéroport d'Oran. Jeunesse d'Algérie.

²¹ Voir Rahmani Y (2019). Les déterminants des PME exportatrices en Algérie - Cas de l'Ouest algérien. Les Éditions Universitaires Européennes, Oran, 216 p.

²² Voir DZ Entreprise (11 avril 2016). Air Algérie adopte un plan de modernisation. <https://urlz.fr/fl.fr>, consulté le 20 juin 2025.

par la compagnie pour dépasser ses difficultés et réformer son organisation, mais aussi moderniser sa flotte en acquérant de nouveaux aéronefs modernes (seize avions neufs ont été achetés lors du plan 2012-2017, et l'achat de quinze autres nouveaux appareils a été acté en 2023), moderniser ses modes de paiement, employer une nouvelle stratégie de communication (site WEB, campagnes publicitaires,...) ²³ et améliorer son rapport clientèle. ²⁴

En amont, ce vaste projet de la compagnie s'est aussi avant tout tourné vers l'accroissement de son activité à l'international : « *Les opérations internationales d'Air Algérie ont progressé de façon satisfaisante, et touchent un nombre non négligeable de pays. Le volume du trafic le plus important se situe entre l'Algérie et la France, [...] mais le réseau touche aussi les principales capitales européennes, ainsi que celles du Maghreb, d'Afrique et du Proche-Orient.* » [Ministère algérien des Transports, 1972] ²⁵ Rendre Air Algérie compétitive sur le plan international a été une des principales priorités, d'autant plus que ce projet s'est accompagné d'un virage de la compagnie vers une communication en *B-to-B* et une collaboration accrue avec de plus en plus de professionnels et d'entreprises algériennes : « *Deux conventions ont été signées, l'une entre Air Algérie et l'opérateur de téléphonie algérien Mobilis, [...] et l'autre entre la compagnie aérienne et Condor [industriel algérien spécialisé dans le matériel électronique, high-tech, smartphones, électroménager,...].* » [Bouderbala, 2016] ²⁶ C'est dire à quel point le projet de modernisation d'Air Algérie s'est axé sur l'accompagnement des entreprises algériennes dans leurs échanges internationaux, en leur offrant de nouvelles solutions et possibilités de transport adaptées à leurs besoins.

La réforme d'Air Algérie s'est également illustrée par un nouveau mode d'organisation et de hiérarchie interne : la filialisation de ses activités, en créant plusieurs filiales autonomes pour les différents domaines et départements. Cela s'est vu par la création de la filiale Air Algérie Catering (restauration aérienne et services à bord), Air Algérie Technics ('DMRA' pour la maintenance et réparation des aéronefs), mais aussi et surtout Air Algérie Cargo (pour le transport de marchandises). « *La filialisation est jugée par les responsables de la compagnie comme une solution adéquate pour aller de l'avant. Cette filialisation permettra de réaliser des contrats de performance entre les filiales et la maison mère.* » [Bouderbala, 2016] ²⁷ C'est ce nouveau mode de fonctionnement par filiale qui a permis la naissance d'Air Algérie Cargo à part entière en 2016, et une réelle spécialisation de la compagnie dans le fret aérien. Air Algérie effectuait déjà du transport de marchandises depuis de nombreuses années, en témoigne l'affiche publicitaire visible en

Annexe C., publiée en 1975 dans le magazine interne d'Air Algérie (intitulé *Interline*), pour mettre en avant l'activité fret de la compagnie. Mais la naissance de la filiale Air Algérie Cargo a permis de donner une plus grande marge d'autonomie et d'indépendance à ce département, et de faire entrer la filière fret dans une nouvelle dimension, même si sa marge d'amélioration est encore grande.

²³ Voir Hasni Oulladi F (2007). Le marché du transport aérien en Algérie. Cas : la stratégie marketing d'Air Algérie. Mémoire de stage pour l'obtention du diplôme de post-graduation spécialisé en management industriel (APLT), Oran : Faculté des sciences économiques, sciences de gestion et sciences commerciales de l'Université Es-Senia (Algérie), 164 p.

²⁴ Voir Air Algérie adopte un plan de modernisation, art. cit.

²⁵ Voir Ministère d'Etat algérien chargé des Transports (Avril 1972). Transports : Grâce à une reconversion totale, le système s'adapte aux exigences nouvelles du pays, art. cit.

²⁶ Voir Air Algérie adopte un plan de modernisation, art. cit.

²⁷ Ibid.

Ce remaniement organisationnel s'est accompagné d'une véritable révolution dans la communication de la compagnie à destination des entreprises algériennes et des professionnels du milieu de la logistique et du transport en Algérie. Une réelle volonté de se tourner vers les entreprises, en leur proposant de nouvelles solutions logistiques et possibilités de transport pour leurs échanges internationaux, est née au sein d'Air Algérie via sa filiale Air Algérie Cargo. Ce renouveau est largement perceptible au travers des nombreuses campagnes de communication qui ont suivi la création de la filiale Cargo, notamment avec l'édition et la diffusion de dépliants destinés aux entreprises algériennes et professionnels du milieu, pour mettre en avant les services proposés par la compagnie à ce niveau. Deux de ces prospectus sont d'ailleurs visibles en *Annexe D.* et *Annexe E.*, avec une description précise des solutions internationales de transport de fret d'Air Algérie Cargo à destination des entreprises qui pourraient en avoir l'utilité dans leurs échanges. Un soin particulier est également accordé dans la communication iconographique (code couleur, graphisme, illustrations, ...), pour donner plus de force à son message vis-à-vis des entreprises. Air Algérie Cargo a donc su adopter les codes de communication professionnelle (*B-to-B*), en employant également de nouveaux outils pour promouvoir son activité fret, comme le réseau social professionnel *LinkedIn*. C'est d'ailleurs visible en *Annexe F.*, avec une publication d'Air Algérie postée sur *LinkedIn* qui promeut le transport de marchandises effectué par la compagnie. La maîtrise de ces nouveaux codes de communication à destination des professionnels s'est également illustrée par la participation d'Air Algérie Cargo à de nombreuses rencontres interentreprises en Algérie, et à de multiples salons, pour promouvoir le fret aérien et présenter ses solutions vers l'international. « *Le fret aérien a une place stratégique dans les échanges commerciaux de l'Algérie avec l'international. [...] Par notre structure, nos moyens et nos capacités, nous sommes prêts à relever les défis qui se présentent à nous et accompagner les entreprises algériennes dans leur commerce extérieur.* » [SITTEM, 2017]²⁸ C'est ainsi que l'ex-Directeur général d'Air Algérie Cargo, présentait la filiale et le rôle qu'elle pouvait jouer vis-à-vis des entreprises algériennes et du commerce international algérien²⁹.

Air Algérie Cargo a également axé son projet d'expansion sur l'acquisition de moyens pratiques adéquats : en acquérant un avion tout-cargo (Boeing 737-800 *Freighter*) en 2018, et deux appareils cargo interchangeable (Boeing 737-700 *Quick Change*) pour combler la sortie des opérations de son plus ancien gros porteur cargo (Hercule C-130), sans compter les soutes des avions passagers, qui accueillent également du fret (mais l'essentiel du trafic cargo actuel repose sur le seul et unique *Freighter*). Tous ces éléments témoignent de l'engagement continu d'Air Algérie vis-à-vis des entreprises algériennes dans leurs échanges internationaux, au travers de la filiale Air Algérie Cargo.

2.3. Présence d'acteurs internationaux du transport aérien et de la logistique en Algérie : transitaires et compagnies étrangères

Au-delà de la compagnie Air Algérie en elle-même, un autre indicateur qui témoigne de l'essor de l'aérien et plus largement des solutions logistiques en Algérie est la présence grandissante

²⁸ Voir SITTEM (2017). Atelier 5 : Air Algérie Cargo. 3 octobre 2018, 3 min. <https://urlz.fr/fLkd>, consulté le 20 juin 2025.

²⁹ Voir Filiale Air Algérie Cargo : le fret aérien dans les services logistiques et les échanges commerciaux. Diaporama interne Air Algérie Cargo, 2017. <https://urlz.fr/uCId>, consulté le 20 juin 2025.

d'acteurs internationaux du transport et de la logistique dans le pays. En effet, on compte de plus en plus de transitaires étrangers qui s'implantent dans des zones stratégiques du pays (ou les expressistes comme DHL, Fedex,...) pour répondre aux besoins des entreprises algériennes et organiser leurs opérations de transport dans les meilleures conditions logistiques.

L'extrait d'entretien en *Annexe B.6.* illustre le besoin logistique grandissant au niveau des entreprises algériennes, et les solutions apportées par les transitaires, qui ne sont plus nécessairement des acteurs locaux mais aussi des acteurs étrangers. Ceux-ci sont attirés par l'essor des solutions de transport environnantes (dont le transport aérien) et sont désireux d'apporter leur expertise logistique, d'autant plus que l'Algérie se situe entre plusieurs régions à forte densité économique (Europe, Afrique et Proche-Orient), au carrefour de nombreux flux d'échanges internationaux. Cette caractéristique accroît l'attractivité de l'Algérie chez les acteurs internationaux de la logistique (transitaires, transporteurs,...), et crée un cercle vertueux : plus il y a de professionnels du milieu de la logistique dans le pays, plus cela augmente les possibilités offertes aux entreprises algériennes dans leurs échanges internationaux, et plus il y a de solutions offertes aux entreprises algériennes, plus cela a des chances de pérenniser le commerce international algérien, d'accroître les échanges et le commerce extérieur.³⁰ C'est un mécanisme incrémental, par lequel les besoins en transport et logistique d'un côté et les solutions en transport et logistique de l'autre arrivent à correspondre et à faire augmenter le volume du commerce international dans le pays.³¹

Cette situation peut être illustrée par nombre d'autres exemples d'acteurs du transport et de la logistique qui ont fait de l'Algérie leur cible. C'est par exemple le cas de l'entreprise française Weaving Group (anciennement groupe GoFast, société spécialisée dans le transport, le tourisme, la communication et la finance), et plus précisément de sa filiale GoFast Freight Forwarding, spécialisée dans le transport de fret et la recherche de solutions logistiques, qui a centré une majeure partie de son activité sur l'Algérie. Cela s'est d'ailleurs illustré par le rachat en 2001 de la compagnie aérienne Aigle Azur (par GoFast), dont le plus gros marché était l'Algérie avant sa faillite en 2019. Après le rachat par GoFast, le groupe avait intensifié le rôle d'Aigle Azur en Algérie, et accru son activité notamment vis-à-vis des entreprises, avec la proposition de solutions de transport de marchandises sur ses lignes internationales.³² Au travers de cet exemple probant, on voit également l'apport de la diaspora algérienne établie à l'étranger dans les solutions logistiques et de transport, dans le commerce international algérien, et plus largement dans l'accompagnement des entreprises et l'égal accès à la réussite chez les jeunes professionnels (comme promu par la Fondation Arezki Idjerouidene, dont le fondateur éponyme détenait ces entreprises)³³. Mais l'engouement ne concerne pas uniquement la diaspora : de nombreuses compagnies aériennes étrangères comme Turkish Airlines, Emirates, Qatar Airways, Air France, ASL, ont intensifié leurs liaisons avec l'Algérie, et proposent de plus en plus de solutions pour le transport de fret à destination des entreprises.

³⁰ Voir Chenntouf T (2008). L'Algérie face à la mondialisation. Conseil pour le développement de la recherche en sciences sociales en Afrique CODESRIA, Dakar, 344 p.

³¹ Ibid.

³² Voir Publicité Aigle Azur, Service Fret France (2018). Le fret aérien pratique 2018. L'Antenne, page 174.

³³ Voir Idjerouidene A (2018). Monsieur Arezki - Un destin à tire d'aile. Paris-Méditerranée, Paris, 288 p.

Nous avons pu analyser dans ce deuxième temps l'essor du transport aérien, des acteurs logistiques en Algérie, et leur impact vis-à-vis du commerce international algérien. Mais dans quelle mesure ces éléments s'inscrivent-ils dans les enjeux logistiques et commerciaux des entreprises algériennes tournées vers l'international ?

3. ...au cœur des enjeux logistiques et commerciaux des entreprises algériennes dans le commerce international

3.1. Un enjeu commercial : l'exemple du commerce de dattes, ou comment partir à la conquête de nouveaux marchés

D'un point de vue commercial, le transport aérien est perçu comme un moyen, pour de nombreuses entreprises algériennes, de partir à la conquête de nouveaux marchés internationaux, de développer leur activité dans de nombreux pays, notamment pour certains secteurs de l'économie³⁴ comme la production agricole : de plus en plus de producteurs locaux s'interrogent sur la possibilité d'exporter leurs produits.

L'extrait d'entretien en *Annexe B.7.* illustre un des enjeux commerciaux auquel le transport aérien pourrait contribuer, par son apport bénéfique auprès de producteurs agricoles algériens désireux de se lancer sur les marchés internationaux.

En guise de modèle et d'exemple de réussite concret à ce niveau, nous pouvons également citer le cas des nombreux producteurs de dattes qui ont déjà fait le choix d'exporter leurs produits, et emploient la solution aérienne pour leurs échanges à l'international.

L'extrait d'entretien en *Annexe B.8.* nous montre la manière dont le transport aérien peut contribuer à relever les défis commerciaux des entreprises algériennes exportatrices (dans le secteur dattier), sans forcément qu'il s'agisse de grands industriels renommés. C'est un exemple intéressant dans la mesure où il ouvre des possibilités et trace une voie pour les autres producteurs qui penseraient à internationaliser les ventes de leurs produits. Les répercussions sont extrêmement positives du point de vue de l'enjeu commercial, car comme c'est le cas pour le producteur que nous avons cité, l'expérience positive de la solution aérienne peut encourager ces mêmes entreprises à développer leur activité en élargissant leurs exportations à d'autres produits dérivés. Le bénéfice commercial à long terme est donc démultiplié.

3.2. Un défi logistique : des bénéfices multidimensionnels pour les échanges des entreprises algériennes et la maîtrise de leurs flux internationaux

« J'ai été recruté en soumettant une proposition très précise de stratégie de développement de la chaîne logistique, en parallèle de l'activité transport. » [Rondeleux, 2016]³⁵ Cette intervention du Directeur général des services logistiques de Cevital - une des plus grosses entreprises algériennes spécialisée dans plusieurs domaines dont l'agroalimentaire, la grande distribution, l'industrie et les services - montre l'importance des enjeux commerciaux et logistiques auxquels font face les entreprises algériennes, d'autant plus que Cevital effectue plusieurs échanges internationaux et prévoit d'augmenter son activité à l'exportation dans la

³⁴ Voir Abbas M (2012). L'ouverture commerciale de l'Algérie. Revue Tiers Monde 210 : 51-68.

³⁵ Voir Rondeleux C (30 mars 2016). Cevital déploie sa logistique de part et d'autre de la Méditerranée. Jeune Afrique.

prochaine décennie. Le transport aérien a donc une place de choix à prendre auprès de ces industriels algériens, en les aidant à relever leurs défis logistiques et commerciaux, et cela s'est particulièrement illustré en Algérie, dans un élan local de plus en plus tourné vers les logiques internationales et vers l'avancement du transport aérien algérien sur l'échiquier mondial (surtout quand on connaît le lien étroit qu'il existe entre transport aérien d'un pays, rapports de force géopolitiques³⁶ et logiques économiques et stratégiques d'alliance entre les différents opérateurs aériens à l'international³⁷, d'où la nécessité d'un transport aérien fort à l'échelle nationale pour mieux faire valoir les intérêts du pays à l'échelle mondiale, accroître son développement et in fine optimiser son insertion dans les enjeux du commerce international).

Le transport aérien offre également, par ses caractéristiques, des solutions et des garanties que d'autres modes de transport n'offrent pas, surtout pour certains types de fret qui ont des spécificités particulières ou qui nécessitent d'être transportés dans des conditions particulières. En effet, le transport maritime par exemple, bien que majoritairement utilisé dans le commerce international algérien (au travers de la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation – CNAN), n'est pas adapté au transport de certaines marchandises particulières, comme le fret périssable très sensible notamment. C'est-à-dire que le principal avantage du transport aérien est sa rapidité, et certains types de marchandises nécessitent d'être transportés dans des délais moindres, élément que le transport maritime ne saurait satisfaire pleinement. Cela est aussi bien valable dans le sens de l'importation que celui de l'exportation.³⁸ Pour ce qui est des importations algériennes tout d'abord, les entreprises algériennes utilisent principalement le transport aérien pour les marchandises périssables, comme les denrées alimentaires, ou les matières premières agroalimentaires destinées aux usines algériennes : c'est le cas par exemple des ferments lactiques de Danone France envoyés à la Soummam, enseigne agroalimentaire algérienne spécialisée dans les produits laitiers³⁹. Ces ferments lactiques sont transportés de manière réfrigérée, avec de la glace carbonique permettant de maintenir le fret à des basses températures. C'est ce qui pousse la Soummam à employer la solution aérienne dans ses échanges internationaux, pour l'avantage logistique de rapidité que cela lui procure.

Dans cette même idée, nous pouvons également citer l'exemple des entreprises algériennes spécialisées dans le pharmaceutique, comme les différents laboratoires ou usines de production pharmaceutiques du pays. Les entreprises algériennes spécialisées dans ce domaine d'activité emploient également la solution aérienne pour l'avantage logistique de rapidité qui lui est propre : certains médicaments ou matières premières de laboratoire nécessitant d'être transportés à température réfrigérée et dans des délais très rapides, le choix des entreprises algériennes concernées va tout naturellement se porter sur l'aérien. Dans ce cas, on peut citer l'exemple de l'Institut Pasteur d'Algérie, qui importe régulièrement des expéditions d'insuline en provenance de Sanofi France, et utilise exclusivement la solution aérienne pour les raisons évoquées précédemment. On peut aussi citer l'exemple des matières premières de laboratoire, extrêmement sensibles, destinées à la fabrication des tests PCR pour le dépistage de la Covid dans les laboratoires du groupe pharmaceutique public Sidal. Cette entreprise algérienne

³⁶ Voir Lacoste Y (2004). Aviation et géopolitique : les projections de puissance. Hérodote 114/3 : 5-16.

³⁷ Voir Biplan P (2004). Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation. Hérodote 114/3 : 56-70.

³⁸ Voir Mourlevat P (2005). Exporter en Algérie. Ubifrance, coll. « L'essentiel d'un marché », Paris, 214 p.

³⁹ Voir extrait d'entretien semi-directif de mars 2025, consultable en *Annexe B.2.*, op.cit.

emploi également exclusivement la solution aérienne dans ses échanges internationaux, pour le bénéfice logistique de rapidité et l'adaptation à des conditions de température particulière que le transport aérien permet de garantir.

Dans le sens des exportations algériennes, on peut citer l'exemple des expéditions de dattes. Les producteurs de dattes algériens optent pour le transport aérien dans leur commerce international, dans la mesure où celui-ci garantit un acheminement rapide, dans le respect des conditions nécessaires à la conservation des produits⁴⁰. C'est aussi le cas pour les quelques producteurs de fruits et légumes algériens qui ont fait le choix d'internationaliser leurs ventes vers des pays d'Europe ou d'Afrique, et qui utilisent le transport aérien pour les mêmes raisons logistiques. « *Ces exportations [sur les lignes d'Air Algérie] portent essentiellement sur des légumes et des fruits vers la France, l'Espagne, le Maroc, la Belgique : plus de 1300 tonnes au départ de l'aéroport d'Alger [...]. Des opérations d'exportation de dattes ont également été effectuées vers la Mauritanie dernièrement* » [Litamine, 2020]⁴¹, dit l'ex-Directeur général d'Air Algérie Cargo dans une intervention à propos du type de fret transporté sur les lignes d'Air Algérie.

Pour les mêmes avantages de rapidité, d'efficacité logistique, et de respect de conditions de température lors des étapes d'acheminement, les entreprises algériennes effectuant des opérations d'importation d'animaux vivants optent également pour le transport aérien dans leurs échanges internationaux. Les expéditions les plus courantes à ce niveau sont les poussins d'un jour, destinés aux poulaillers algériens.

L'extrait d'entretien en *Annexe B.9.* illustre parfaitement l'utilisation du transport aérien que peuvent faire les entreprises algériennes spécialisées dans le domaine avicole notamment, et les avantages logistiques d'une telle solution de transport sur leur activité.

Le transport aérien permet également aux entreprises algériennes qui en font l'usage une meilleure maîtrise logistique de leurs flux internationaux qu'elle ne peut l'être par voie maritime (avec des ports algériens quasiment jamais rénovés, ne permettant pas le cabotage notamment), grâce à l'offre handling proposée par Air Algérie à Alger par exemple : « *Pour s'adapter [...], la filiale Air Algérie Cargo s'est dotée d'une aire de traitement de fret de 16 000 mètres carrés dont 6000 mètres carrés de capacités couvertes pour le stockage et 230 mètres carrés d'espace de stockage sous température régulée* » [Litamine, 2020]⁴², dit l'ex-Directeur général de la filiale fret à propos de l'utilisation de l'infrastructure logistique d'Air Algérie Cargo par les entreprises algériennes réalisant des opérations sur leurs lignes fret. C'est cette utilisation intelligente du transport aérien qui leur permet d'accroître la maîtrise de leurs flux internationaux.

Enfin, un énième exemple d'utilisation du transport aérien par les entreprises algériennes dans leur commerce extérieur concerne l'avantage logistique procuré par cette solution de transport dans le suivi des marchandises tout au long de la chaîne du fret, particulièrement adapté aux expéditions de valeur. C'est le cas par exemple des entreprises algériennes spécialisées dans la joaillerie ou les métaux précieux, qui utilisent majoritairement le transport aérien dans leurs

⁴⁰ Voir extrait d'entretien semi-directif d'avril 2025, consultable en *Annexe B.8.*, op.cit.

⁴¹ Voir Litamine K (29 novembre 2020). Face à la crise sanitaire : Air Algérie convertit quatre avions de ligne en cargo. Algérie Eco.

⁴² Litamine K (29 novembre 2020). Face à la crise sanitaire : Air Algérie convertit quatre avions de ligne en cargo, art.cit.

échanges internationaux. En effet, la Brinks (transitaire spécialisé dans l'envoi de produits de valeur) organise régulièrement des envois de palettes d'or ou d'autres métaux précieux au départ de France vers des industriels algériens de la métallurgie ou de la joaillerie, exclusivement par voie aérienne, qui garantit une plus grande sûreté dans la chaîne du fret et les étapes d'acheminement.⁴³ Cela témoigne d'une autre utilisation du transport aérien qui peut être faite par les entreprises algériennes dans leurs échanges internationaux, pour les avantages logistiques que nous venons d'évoquer.

3.3. Une position stratégique : vers des partenariats entre Air Algérie et des sociétés algériennes dans l'intérêt de l'économie nationale

Un dernier point dans l'utilisation du transport aérien à l'international par les entreprises algériennes concerne les partenariats stratégiques qui naissent entre ces sociétés et Air Algérie, dans l'intérêt de l'économie du pays. « Deux conventions ont été signées, l'une entre Air Algérie et l'opérateur de téléphonie algérien Mobilis, [...] et l'autre entre la compagnie aérienne et Condor [industriel algérien spécialisé dans le matériel électronique, high-tech, smartphones, électroménager, ...]. » [Bouderbala, 2016]⁴⁴ Cette phrase de l'ancien PDG d'Air Algérie témoigne de l'ancrage de la compagnie dans le tissu économique algérien, et des partenariats bilatéraux qui existent entre Air Algérie et plusieurs sociétés algériennes. Ce type de partenariat est tout aussi bénéfique pour l'économie algérienne, faisant travailler les entreprises du pays les unes avec les autres, avec un avantage à la fois commercial, logistique et économique.

Comme autre exemple de partenariat stratégique dans l'utilisation du transport aérien à l'international par les entreprises algériennes, nous pouvons également citer une situation très peu soulignée, aux retombées positives pourtant nombreuses : l'exemple du fret humanitaire ou à bas coût. En effet, Air Algérie Cargo pratique une gratuité partielle ou totale dans la tarification à certaines entreprises algériennes, mais aussi à des associations ou d'autres organismes. Il s'agit notamment d'entreprises algériennes spécialisées dans le matériel médical ou les biens de première nécessité, présentes sur le marché international, qui utilisent le transport aérien dans leurs échanges internationaux. Ceux-ci peuvent concerner aussi bien des opérations d'importation (notamment en provenance d'Europe) comme des opérations d'exportation (surtout vers des pays d'Afrique sub-saharienne). Ces partenariats et accords de gratuité partielle ou totale à titre exceptionnel entre Air Algérie et les entreprises algériennes concernées ont, malgré le caractère particulier du fret humanitaire ou à bas coût, des retombées positives nombreuses, par la création de nouveaux flux internationaux et l'engagement sociétal (RSE) des entreprises algériennes. C'est une facette sociale du commerce international qui n'en reste pas moins intéressante à souligner.

L'extrait d'entretien en *Annexe B.10* illustre parfaitement cet exemple, au travers des accords de gratuité partielle noués occasionnellement par Air Algérie Cargo avec des entreprises algériennes pour leurs échanges internationaux. C'est une facette particulière du commerce international algérien, qui ajoute un intérêt social à l'intérêt commercial.

⁴³ Eléments étayés par l'expérience propre à l'auteur, en tant que Cadre Ingénieur R&D détaché au sein du service fret d'Air Algérie à Roissy (via la société d'assistance WFS/SFS).

⁴⁴ Voir Air Algérie adopte un plan de modernisation, art. cit.

Dans ce troisième et dernier temps de notre étude, nous avons pu analyser l'utilisation du transport aérien qui est faite par les entreprises algériennes dans leurs échanges internationaux (importations comme exportations), et des avantages d'une telle solution de transport pour leurs activités. Les retombées positives sont multiples, aussi bien au niveau des enjeux commerciaux des sociétés, dans leur conquête de nouveaux marchés, des bénéfices logistiques multidimensionnels et la maîtrise de leurs flux internationaux, mais aussi des partenariats stratégiques entre Air Algérie et des entreprises algériennes. Tous ces éléments placent le transport aérien au cœur des enjeux logistiques et commerciaux des entreprises algériennes dans leurs échanges internationaux, et dans le commerce extérieur algérien.⁴⁵

Conclusion

In fine, notre étude avait pour objectif de définir le rôle du développement du transport aérien dans le commerce international algérien, en analysant comment le transport aérien algérien pouvait contribuer à l'essor international des entreprises algériennes, et en nous questionnant donc sur la manière dont les entreprises algériennes utilisent le transport aérien dans leur développement à l'international.

Pour répondre à cette problématique, nous avons dans un premier temps analysé toutes les limites du transport aérien en Algérie, de ses infrastructures, de ses acteurs, et avons pu mesurer l'impact de ces éléments sur les échanges internationaux des entreprises algériennes. Il est ressorti de cette analyse que l'utilisation faite du transport aérien par les entreprises algériennes montrait un impact négatif de ces limites sur les opérations d'importation et d'exportation des sociétés. En effet, qu'il s'agisse du manque d'infrastructure aéroportuaire dans certaines régions économiques du pays, du manque d'installation logistique pour la manutention du fret, de l'inégal accessibilité au réseau aérien, du rôle essentiellement domestique de l'aérien en Algérie ou bien des difficultés de gestion des compagnies aériennes locales comme du manque d'ouverture à la concurrence au sein du secteur et de ses domaines périphériques, tous ces points ont dénoté d'une réelle difficulté posée aux entreprises algériennes utilisant l'aérien dans leurs échanges internationaux. Ces limites du transport aérien algérien nous ont permis de comprendre dans un premier temps à quel point elles pouvaient impacter négativement l'essor international des entreprises algériennes utilisant cette solution de transport, dans leurs échanges avec le reste du monde.

Pour nuancer nos premiers résultats obtenus, nous nous sommes dans un deuxième temps focalisé sur les réformes apportées au transport aérien algérien, les nombreuses mesures d'amélioration et de développement de celui-ci dans le pays, et avons de nouveau mesuré les conséquences de ces éléments sur les échanges internationaux des entreprises algériennes. Il en est ressorti tout l'impact positif dans l'utilisation faite du transport aérien par les entreprises algériennes à l'international, notamment grâce aux projets de modernisation des infrastructures comme ceux de l'aéroport d'Alger ou d'Oran, la spécialisation de la compagnie Air Algérie dans le fret avec la création de la filiale Air Algérie Cargo, sa communication vers les

⁴⁵ Voir Hamroun N (1984). Impact du transport aérien sur le développement économique de l'Algérie. Mémoire de DEA en Economie mathématique et économétrie, Paris : Université Paris 2 Panthéon Assas (France), 196 p.

entreprises algériennes et l'offre de nouvelles solutions, ou encore l'ouverture grandissante de l'Algérie à de plus en plus d'acteurs étrangers du transport aérien (compagnies aériennes internationales) et de la logistique (transitaires et expressistes venant implanter des bases ou des succursales dans le pays). Tous ces éléments nous ont permis de souligner la manière dont le transport aérien pouvait contribuer à l'essor international des entreprises algériennes, par l'apport de nouvelles solutions logistiques et de transport, la création d'une nouvelle dynamique économique, et l'ouverture à de nouvelles possibilités calquées sur les besoins précis des sociétés du pays et leurs relations avec le reste du monde.

Enfin, pour dépasser la dualité de notre raisonnement (points négatifs/points positifs) et ne pas rester dans une réflexion bipolaire réductrice, nous sommes allés plus loin dans notre travail de recherche en nous questionnant dans un troisième temps sur la manière dont le transport aérien s'inscrivait pleinement dans les enjeux logistiques et commerciaux des entreprises algériennes tournées vers l'international. Il découle de notre analyse que le transport aérien, par ses caractéristiques propres (rapidité, efficacité, fluidité), permet une adaptation à des marchandises très particulières, allant des denrées alimentaires périssables aux produits pharmaceutiques très sensibles, en passant par les animaux vivants et les marchandises de valeur, garantissant une maîtrise des flux internationaux et un suivi sûr dans la chaîne du fret tout au long des étapes d'acheminement. Ce sont tous ces éléments qui placent le transport aérien au cœur des enjeux logistiques des entreprises algériennes importatrices comme exportatrices. Ces bénéfices multidimensionnels placent également la solution aérienne au cœur des enjeux commerciaux des sociétés, permettant la conquête de nouveaux marchés ou la réalisation d'échanges internationaux avec une grande adaptabilité aux différents secteurs d'activité de différentes entreprises algériennes, allant du simple producteur de dattes au grand industriel agroalimentaire. Ce poids est également accru par les partenariats qui naissent entre Air Algérie et d'autres entreprises algériennes, qui témoignent de l'utilisation stratégique du transport aérien dans le développement international des entreprises algériennes, du commerce international algérien, dans un intérêt économique national.

Bibliographie

- Abbas M** (2012). L'ouverture commerciale de l'Algérie. *Revue Tiers Monde* 210 : 51-68.
- Abdi H** (29 novembre 2020). Dossier – Gestion d'Air Algérie : ce que l'audit commandé en 2014 devait révéler. *Algérie Patriotique*.
- Air Algérie** (1975). Magazine Interline (ancien périodique interne qui était distribué à bord des lignes Air Algérie dans les années 1970/80), N° 22, août 1975.
- Air Algérie Cargo** (2017). Filiale Air Algérie Cargo : le fret aérien dans les services logistiques et les échanges commerciaux. Diaporama interne (présentation lors du SITTEM), décembre 2017.
- Ait-Aoudia M, Labat S** (2003). Algérie 1988-2000, autopsie d'une tragédie. Documentaire produit par la Compagnie des Phares et Balises, 2h30.
- Algérie Presse Service-APS** (2020), تصدير أكثر من 1000 طن من التمور الجزائرية منذ بداية أزمة كورونا
Traduction : « Plus de 1000 tonnes de dattes algériennes exportées depuis le début de la crise du Coronavirus », le 29 avril 2020, 2min20s.

- Badereddine H, Benazzi H** (2018). Etude sur l'aéroport d'Alger pour accueillir l'Airbus A380. Mémoire de fin d'études en Master exploitation aéronautique, Blida : Institut d'aéronautique et études spatiales de l'Université Saad Dahlab (Algérie), 109 p.
- Biplan P** (2004). Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation. Hérodote 114/3 : 56-70.
- Canal Algérie, Établissement Public de Télévision – EPTV** (2013). Reportage sur la compagnie aérienne Air Algérie. 47min.
- Chenntouf T** (2008). L'Algérie face à la mondialisation. Conseil pour le développement de la recherche en sciences sociales en Afrique CODESRIA, Dakar, 344 p.
- Decorse J** (15 mai 2001). Khalifa Airways ou la fin du monopole d'Air Algérie. La Dépêche.
- DZ Entreprise** (11 avril 2016). Air Algérie adopte un plan de modernisation.
- Gauthier Y, Kermarec J** (1978). Naissance et croissance de la République algérienne démocratique et populaire. Ellipses, Paris, 224 p.
- Hamamda M T** (2011). Privatisation des entreprises publiques en Algérie. Géoeconomie 56 : 133-157.
- Hamdouche H** (26 janvier 2021). Réception imminente du nouvel aéroport d'Oran. Jeunesse d'Algérie.
- Hamroun N** (1984). Impact du transport aérien sur le développement économique de l'Algérie. Mémoire de DEA en Economie mathématique et économétrie, Paris : Université Paris 2 Panthéon Assas (France), 196 p.
- Hasni Oulladi F** (2007). Le marché du transport aérien en Algérie. Cas : la stratégie marketing d'Air Algérie. Mémoire de stage pour l'obtention du diplôme de post-graduation spécialisé en management industriel (APLT), Oran : Faculté des sciences économiques, sciences de gestion et sciences commerciales de l'Université Es-Senia (Algérie), 164 p.
- Idjerouidene A** (2018). Monsieur Arezki - Un destin à tire d'aile. Paris-Méditerranée, Paris, 288 p.
- Kouicem N** (2009). Analyse et évaluation de l'efficacité des transferts de connaissances technologiques et organisationnelles dans le cadre d'un projet de partenariat : le cas des aéroports de Paris et de l'aéroport Houari Boumediène d'Alger. Mémoire présenté comme exigence partielle de la Maîtrise en administration des affaires, Montréal : Université du Québec à Montréal – UQAM (Canada), 195 p.
- Lacoste Y** (2004). Aviation et géopolitique : les projections de puissance. Hérodote 114/3 : 5-16.
- Litamine K** (29 novembre 2020). Face à la crise sanitaire : Air Algérie convertit quatre avions de ligne en cargo. Algérie Eco.
- Mahiou A, Henry J-R** (2001). Où va l'Algérie ? . Institut de recherches et d'études sur les mondes arabes et musulmans Karthala, coll. « Hommes et Sociétés », Aix-en-Provence, 384 p.
- Melbouci L** (2008). L'entreprise algérienne face à quel genre d'environnement ? . La Revue des Sciences de Gestion 234 : 75-83.

-
- Ministère d'Etat algérien chargé des Transports** (Avril 1972). Transports : Grâce à une reconversion totale, le système s'adapte aux exigences nouvelles du pays. Le Monde Diplomatique.
- Mourlevat P** (2005). Exporter en Algérie. Ubifrance, coll. « L'essentiel d'un marché », Paris, 214 p.
- Présidence de la République algérienne démocratique et populaire** (1964). Promulgation de la loi n°64-166 du 8 juin 1964 relative aux services aériens, Alger.
- Présidence de la République algérienne démocratique et populaire** (1998). Promulgation de la loi n°98-06 du 27 juin 1998 fixant les règles générales relatives à l'aviation civile, Alger.
- Publicité Aigle Azur, Service Fret France** (2018). Le fret aérien pratique 2018. L'Antenne, page 174.
- Publicité Air Algérie Cargo, Service Fret de Paris CDG** (2018). Le fret aérien pratique 2018. L'Antenne, page 176.
- Rahmani Y** (2019). Les déterminants des PME exportatrices en Algérie - Cas de l'Ouest algérien. Les Éditions Universitaires Européennes, Oran, 216 p.
- Rondeleux C** (30 mars 2016). Cevital déploie sa logistique de part et d'autre de la Méditerranée. Jeune Afrique.
- SITTEM** - Symposium International sur la Translogistique le Transit et l'Entreposage des Marchandises (2017). SITTEM 2017 : Atelier 5 : Air Algérie Cargo. Conférence animée les 9 et 10 décembre 2017 par M. HASNAOUI Yahia (ex-Directeur Général Services de Transport et Infrastructure du Fret Aérien d'Air Algérie Cargo) au Centre International de Conférences (CIC) d'Alger. Vidéo publiée le 2 octobre 2018, 3min05s.
- Tebboune A** (2020). Allocution en Conseil des Ministres du 4 octobre 2020, Présidence de la République algérienne démocratique et populaire, Alger.