

MÉDICAMENTS

La facture d'importation baisse, l'indisponibilité s'accroît

Même si la facture d'importations pharmaceutiques poursuit sa baisse, nombre de médicaments restent pourtant encore indisponibles dans les officines algériennes. Paradoxe algérien !!

Chérif Bennaceur - Alger (Le Soir) - L'importation de produits pharmaceutiques poursuit sa tendance baissière, observée depuis le début de l'année, au moins en termes de valeur. Ainsi, les achats de médicaments ont diminué, entre janvier et juillet 2013, d'au moins 252 millions de dollars.

Selon le Centre national de l'informatique et des statistiques (Cnis, relevant des Douanes algériennes), la facture est passée durant les sept premiers mois de 2013 à 1,09 milliard de dollars contre 1,34 milliard de dollars durant la même période de 2012. Cela même si les quantités importées ont, en revanche, augmenté à 23 201 tonnes contre 20 118 tonnes durant la même période de l'année écoulée. Par catégorie de produits, les importations de médicaments ont atteint 1,04 milliard de dollars contre 1,28 milliard de dollars durant les sept premiers mois de 2012, reculant de 241 millions de dollars. Les importations de médicaments destinés à la médecine vétérinaire se sont chiffrées à 20,11 millions de dollars et celles des produits parapharmaceutiques à 30,87 millions de dollars. Une baisse en valeur que l'on explique au niveau des Douanes algériennes par la maîtrise du phénomène des surfacturations médicamenteuses.



23 201 tonnes de médicaments ont été importés durant les 7 premiers mois cette l'année.

Facteur essentiel de la hausse de la facture, notamment en 2011 et 2012, la majoration des médicaments importés a été réduite, les services des douanes ayant réussi l'année passée à épingler plusieurs laboratoires qui s'adonnaient à cette pratique frauduleuse.

Depuis l'affaire du laboratoire français, Sanofi Aventis condamné en juin 2012 par la justice algérienne pour surfacturation des matières premières, l'importation des médicaments est considérée par les douanes comme un risque majeur nécessitant un

contrôle rigoureux. Ainsi, les Douanes ont renforcé le contrôle de la valeur à l'importation pour confirmer la véracité des prix sans se référer aux prix indicatifs inscrits au ministère de la Santé, notamment les prix des matières premières et qui deviennent non opposables. Ainsi, la facture médicamenteuse qui était de l'ordre de 2,23 milliards de dollars en 2012 (en hausse de 13,6% par rapport à 2011), devrait se stabiliser à ce montant en 2013, voire être moindre. Notons, ce faisant que les quanti-

tés importées en 2012 ont atteint les 35 540 tonnes contre 24 468 tonnes en 2011, soit une importante de hausse de plus de 45%. Pour autant, la traduction de cette hausse sur le terrain reste incertaine. Moins chers à l'importation, les médicaments restent cependant, indisponibles en grand nombre dans les officines.

Observée il y a un peu plus de deux ans, la pénurie de médicaments se répète en 2013, une centaine et plus de produits étant considérés comme absents des pharmacies. Prescrits pour le traitement de plusieurs affections et maladies de gravité diverse, plusieurs médicaments restent pourtant indisponibles depuis plusieurs mois suite à des ruptures d'approvisionnement.

Survenant en période estivale, une pénurie qui pose problème d'autant que la production nationale reste encore insuffisante, le médicament générique n'étant pas encore attractif, les producteurs locaux manquant encore de soutien effectif... Comme le dispositif de régulation, d'organisation et contrôle du marché manque encore d'être efficient, la conduite de la politique de santé demeurant soumise aux velléités, à l'approximation, les procédures d'achat restent encore contraignantes pour la Pharmacie centrale des hôpitaux (PCH)

En somme, le marché algérien du médicament est censé être fourni en médicaments étrangers en quantités suffisantes et à des coûts moindres, mais la réalité est toute autre !

C. B.

ROUTE TRANSSAHARIENNE ALGER-LAGOS

La modernisation lancée, en attendant sa valorisation économique

La modernisation de la route transsaharienne, reliant Alger à la capitale nigérienne Lagos, a été lancée et semble avancer, en attendant la valorisation économique de cette infrastructure interafricaine.

Totalement achevée il y a plusieurs années sur l'axe Alger-Tamanrasset (Route nationale n°1), long de 3 000 km, la Transsaharienne sera l'une des voies express Nord-Sud conçues pour mieux desservir les Hauts-Plateaux et le grand Sud, pourvus jusque-là de réseaux routiers de faibles capacités.

Dans le cadre de la modernisation de la Transsaharienne, il est ainsi prévu de réaliser deux axes routiers : Silet-Timiauouine (une première tranche de 160 km) et Silet-Tin-Zaouatine sur une distance de 367 km dans la wilaya de Tamanrasset. En tout, quatre milliards de dinars ont été consacrés à ces deux extensions de la Transsaharienne, livrables dans deux années.

Une fois mises en services, ces deux liaisons routières sahariennes seront appelées à rendre meilleures les conditions de déplacement des populations locales tout en donnant un coup d'accélérateur au tourisme, un secteur-clé pour l'économie de la région. Développer l'investissement et les échanges commerciaux dans ces régions frontalières avec le Mali et le Niger constitue en effet l'objectif principal du nouveau programme destiné à conférer un rôle économique plus important à la Transsaharienne.

Un réseau routier interafricain

Rappelons que cette route avait été conçue dès son lancement dans les années 1960 pour renforcer les échanges économiques entre les pays du Maghreb et du Sahel.

Outre l'Algérie sur 3 400 km, la Transsaharienne traverse la Tunisie (900 km), le Mali (1 974), le Niger (1 635 km), le Tchad (900 km) et le Nigeria (1 131 km). Composée d'un axe central Nord-Sud qui s'étire d'Alger à Lagos sur environ 4 000 km, la transsaharienne a été conçue pour desservir toute la sous-région du Maghreb et du Sahel à travers quatre branches reliant deux capitales maghrébines (Alger et Tunis) à quatre capitales sub-sahariennes à savoir Bamako, Niamey, N'Djamena et Lagos.

Un bilan établi par le Comité de liaison de la route transsaharienne (CLRT) relève que l'Algérie a réalisé la totalité de sa section tout en contribuant au financement et la réalisation des études de la section nigérienne (230 km), le dernier tronçon qui reste à réaliser.

L'Algérie a investi plus de 200 milliards de DA (environ 3 milliards de dollars) pour terminer et développer le tronçon de la Transsaharienne situé sur son terri-

toire au titre des programmes 2005-2009 et 2010-2014.

Le Nigeria a achevé sa section (1 131 km) dont la moitié est aménagée en voie rapide, tout comme la Tunisie qui a achevé les travaux de bitumage de la partie restée en piste d'un tronçon de 569 km.

Quant au Mali où 1 236 km de route ont été bitumés sur un programme prévoyant le revêtement de 1974 km, le contexte de guerre a été certainement pris en compte, impactant directement sur l'avancement des travaux. La section traversant le Niger a aussi été achevée sur un linéaire de 740 km entre la frontière algérienne et la ville d'Arliit (Nord), alors qu'au Tchad un petit tronçon seulement est revêtu sur les 600 km de la section de la Transsaharienne traversant ce pays.

Notons, ce faisant, que l'achèvement de certains de ces travaux a nécessité le recours à des bailleurs de fonds notamment africains.

Quid de sa rentabilité économique ?

Néanmoins, le problème de la rentabilité économique et sociale de cette infrastructure se pose aujourd'hui. Un défi majeur pour les six pays traversés par la Transsaharienne et pour laquelle une instance a été créée, le Comité de liaison de la Transsaharienne (CLRT), présidé par l'Algérie. C'est ainsi que le CLRT a plaidé en



L'Algérie a investi 200 milliards de dinars dans ce projet.

faveur d'un plan d'aménagement visant les localités situées le long de la Transsaharienne en vue de rattraper le retard socio-économique accusé par les régions sahariennes handicapées par un climat rude et l'éloignement des capitales et des grands centres de vie.

Selon le secrétaire général du CLRT, Mohamed Ayadi, «la route ne suffit pas à elle seule pour améliorer la situation économique et augmenter significativement le niveau des échanges commerciaux, c'est pour cela qu'il faut créer une instance de promotion des échanges commerciaux entre les pays associés de ce projet». Or, selon une étude du CLRT menée en 2009, les échanges commerciaux de l'Algérie avec les cinq

pays qui partagent la Transsaharienne «sont très faibles», relèvait M. Ayadi.

Il précise à ce propos que 80% du volume du commerce de l'Algérie avec les pays membres du CLRT se fait avec la Tunisie, selon des statistiques de 2008. Cela «signifie que le flux d'échange routier n'emprunte pas l'axe central de la Transsaharienne reliant Alger à Lagos, mais les liaisons avec la Tunisie», relève-t-il.

Néanmoins, ces échanges sont un peu plus importants entre le Niger et le Nigeria à travers la Transsaharienne, puisque 20% du volume du commerce extérieur nigérien se fait avec le Nigeria, a-t-il ajouté.

C. B.