

Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique

Université Abdelhamid Ibn Badis - de Mostaganem

Faculté des sciences économiques, commerciales et sciences de gestion

Département des sciences commerciales

Option : Logistique et Transport International



Thème

**Rôle du transport dans la réalisation du
développement économique en Algérie**

Présenté par :

Khaldi mohamed

Encadré par :

Dr. Khelifa hadj

Les membres de jury :

Dr. Benhamouda Youcef

Président Maitre de conférences 'A'

Univ. Mostaganem

Dr. khelifa hadj

Encadreur Maitre de conférences 'B'

Univ. Mostaganem

Dr. Chachoua Fadloun

Examineur Maitre de conférences 'B'

Univ. Mostaganem

Année universitaire :

2023-2024

Dédicace

*Je dédie ce travail a ma famille, mes amis, tonton Mohamed,
mon oncle Mohamed aussi et sur tout ma mère et mon père
qui m'on soutenu tout au long de mon parcours scolaire
et Universitaire.*

Remerciements

Je remercie énormément mon encadreur monsieur Khelifa

pour ses contributions ainsi mon frère Abdenour qui m'a

vraiment aidé pour réaliser ce travail, sans oublier

l'aide de mes parents.

Sommaires

Remerciement	
Dédicace	
Sommaires	
Introduction Général	01
Chapitre 01 : Généralités sur le transport et la logistique en Algérie	06-34
Introduction	06
1. le transport régional de marchandises : de quoi s'agit-il ? éléments de définition	07
1.1. notion du transport	09
1.2. Les principales caractéristiques du secteur de transport	10
1.3. Les différents modes de transport	11
1.4. Le transport de marchandises	14
1.5. Les moyens afférents au transport de marchandises	19
2. comment mesurer l'activité régionale de transport de marchandises ?	23
2.1. La mesure de l'activité de transport de marchandises en unités physiques	24
2.2. Approche macro/ méso : indicateurs de la comptabilité nationale	25
2.3. L'emploi comme indicateur de l'activité de transport de marchandises	26
2.4. La mesure de l'efficacité des services de transport	26
3. Le transport régional de marchandises : importance et enjeux	27
3.1. L'importance des transports dans l'économie	28
3.2. Les échelles territoriales du fret	30
3.3. L'importance de transport routier de marchandises dans l'activité régionale	31
Chapitre II Le développement économique en Algérie	36-54
Introduction	36
1. Les principaux secteurs de l'économie	36
1.1. Le secteur d'hydrocarbures	36
1.2. Le secteur hors hydrocarbures	38
2. La croissance économique	39
2.1. La période de récession	39
2.2. La relance de la croissance	40

2.3.	L'accélération de la croissance	40
2.4.	L'évolution du taux de croissance	44
2.5.	Le taux de chômage	45
3.	Contribution des secteurs de l'économie à la croissance	47
3.1.	Le secteur des hydrocarbures	48
3.2.	Le secteur des services	48
3.3.	Le secteur du bâtiment et travaux publiques (BTP)	49
3.4.	Le secteur de l'agriculture	49
3.5.	Le secteur de l'industrie	50
4.	L'investissement public	51
4.1.	Les infrastructures	52
4.2.	Les transports et travaux publics	52
4.3.	L'impact de l'investissement public	52
	Chapitre III Le rôle du secteur de transport dans le développement économique en Algérie (cas pratique)	56-66
	Introduction	56
1.	Le développement des transports urbains en site propre	56
2.	La modernisation de la gestion des transports urbains	58
3.	Des réalisations importantes	60
3.1.	Le métro d'Alger	60
3.2.	Le retour du tramway à Alger	64
3.3.	Le retour du tramway à Oran et le projet de métro	65
	Conclusion Général	68
	Référence	

Liste des tableaux

N°	Nom du tableau	Page
I-01	avantages et inconvénients des différents modes de transport	14
I-02	modes de transport et infrastructures associées	21
III-01	Les réseaux de TCSP en Algérie	58
III-02	Évolution de la fréquentation des réseaux de TCSP en Algérie (2015 à 2019)	63

Liste des Figures

N°	Nom de figure	Page
I-01	Structure générale des réseaux (Savy, 2006)	19
I-02	Structure en couches des systèmes de transport (Savy 2006)	20
II-01	le cours du pétrole en \$	38
II-02	taux de croissance du PIB en %	35
II-03	Taux de chômage %	36
II-04	Ventilation sectorielle du PIB EN 2007	47
III-01	Le développement des métros et des tramways dans les principales villes algériennes (situation 2020)	57
III-02	Les transports en commun en site propre d'Alger	62
III-03	Les transports en commun en site propre d'Oran	66

Introduction

Général

Introduction Général

L'Algérie, joyau d'une diversité culturelle et géographique envoûtante, se tient à la croisée des chemins de son histoire économique. Imprégnée d'une richesse naturelle exceptionnelle, d'une trame historique complexe et d'une population dynamique, l'Algérie aspire à une croissance économique soutenue pour sculpter son destin. Au cœur de cette quête résolue se profile le secteur du transport, bien plus qu'une simple toile de déplacement, devenant ainsi le moteur incontestable du développement national.

L'étendue remarquable du territoire algérien, s'étirant du Sahara aux rivages méditerranéens, offre un tableau de défis logistiques uniques et d'opportunités tout aussi exceptionnelles. Les montagnes majestueuses, les déserts infinis et les côtes diversifiées composent un paysage géographique qui a façonné l'identité singulière de l'Algérie. Toutefois, cette diversité géographique engendre des défis logistiques majeurs, appelant à une vision stratégique et à des investissements judicieux dans le secteur du transport pour surmonter ces obstacles.

Le transport en Algérie dépasse sa simple fonction utilitaire ; il se profile comme un catalyseur potentiel du développement économique. Le réseau de transport, que ce soit les routes, les chemins de fer, les ports ou les voies aériennes, occupe un rôle essentiel dans la connectivité interne et externe du pays. Grâce à sa position géographique privilégiée en tant que pont entre l'Afrique et l'Europe, l'Algérie détient le potentiel de devenir un centre logistique régional majeur, propulsant ainsi le commerce, les investissements et l'innovation.

Néanmoins, ce potentiel demeure en partie sous-exploité en raison de défis substantiels. Les infrastructures vieillissantes, le manque de multi modalité, les coûts élevés et les préoccupations environnementales constituent des obstacles majeurs entravant la pleine réalisation du potentiel du secteur du transport en Algérie. Pourtant, en déployant des efforts concertés, des investissements ciblés et une vision novatrice, l'Algérie peut transcender ces défis, libérant ainsi la puissance latente de son réseau de transport et ouvrant la voie à un avenir économique florissant et durable.

Introduction Général

L'importance du sujet :

Les études sur le rôle du secteur des transports dans la réalisation du développement économique en Algérie fournissent des perspectives cruciales pour comprendre les défis et les opportunités auxquels ce secteur est confronté. En particulier, les travaux du Dr Hayat Ben Harati et du Dr Mohamed Bouzidi mettent en lumière plusieurs aspects clés qui nécessitent une attention particulière.

Premièrement, l'importance économique du secteur des transports est soulignée, avec des contributions significatives au PIB algérien et à la création d'emplois. Cela confirme son rôle crucial en tant que moteur de la croissance économique et de l'intégration régionale et internationale.

Deuxièmement, ces études mettent en évidence les défis auxquels est confronté le secteur des transports en Algérie. Les infrastructures sous-développées, en particulier dans les zones rurales, limitent la connectivité et entravent le développement économique équilibré. De plus, la régulation inefficace et la faible efficacité opérationnelle des entreprises de transport sont des obstacles majeurs à surmonter.

Troisièmement, les recommandations des études soulignent la nécessité d'investissements importants dans les infrastructures de transport, ainsi que des améliorations réglementaires et opérationnelles. Ces mesures sont essentielles pour renforcer le rôle du secteur des transports dans le développement économique durable de l'Algérie.

En conclusion, les études fournissent un cadre précieux pour orienter les politiques et les initiatives visant à améliorer le secteur des transports en Algérie. En investissant dans les infrastructures, en améliorant la régulation et en renforçant l'efficacité opérationnelle, l'Algérie peut tirer pleinement parti du potentiel économique de son secteur des transports et stimuler ainsi sa croissance économique globale.

Introduction Général

Choix du sujet :

Notre intérêt pour ce sujet découle de la reconnaissance de son impact majeur sur l'évolution socio-économique du pays. En examinant de près les dynamiques de ce secteur, nous cherchons à mieux comprendre comment ses différentes composantes contribuent à façonner la croissance économique, l'emploi, et la connectivité régionale. En optant pour ce sujet, nous aspirons à mettre en lumière l'importance stratégique des investissements dans les infrastructures de transport, ainsi que les implications économiques et sociales de leur développement. À travers cette étude, notre objectif est de contribuer à la formulation de recommandations pertinentes pour orienter les politiques publiques et les initiatives privées, afin d'optimiser le potentiel du secteur des transports en tant que levier du progrès économique durable en Algérie.

Problématique :

L'étude se focalise sur une problématique cruciale : comment les défis persistants du secteur du transport en Algérie impactent-ils le développement économique du pays? Cette interrogation sous-tend notre examen approfondi des intrications et des complexités propres à ce domaine. L'analyse détaillée qui en découle justifie pleinement l'importance de comprendre ces enjeux, mettant en lumière les obstacles entravant potentiellement la croissance économique de l'Algérie. En explorant les rouages de ce secteur, nous cherchons à fournir des perspectives éclairantes pour orienter les politiques et les stratégies visant à surmonter ces défis, créant ainsi les conditions propices à un développement économique durable.

On résume tout ça dans la question de recherche suivante: Dans quelle mesure les défis persistants du secteur du transport en Algérie entravent-ils le développement économique du pays, justifiant ainsi une analyse approfondie des complexités inhérentes à ce domaine crucial?

Hypothèses :

Afin de répondre à notre problématique, nous avons émis les hypothèses suivantes

1. **Insuffisance des infrastructures de transport** : Cette hypothèse pourrait être pertinente en raison de son impact direct sur la capacité du pays à faciliter les échanges économiques. Des infrastructures inadéquates pourraient entraver la mobilité des biens et des personnes, freinant ainsi le développement économique.

Introduction Général

2. **Problèmes de logistique et de gestion** : Cette hypothèse est également pertinente, car des inefficiences opérationnelles peuvent entraîner des coûts élevés, réduire la compétitivité et affecter la qualité des services de transport. Une gestion logistique inefficace pourrait être un obstacle majeur au développement économique.

Méthodologie et objectif de notre recherche :

La méthodologie de notre recherche repose sur une approche multidisciplinaire visant à analyser de manière approfondie le rôle du secteur des transports dans le développement économique de l'Algérie. Dans un premier temps, nous effectuerons une revue exhaustive de la littérature existante, mettant en lumière les tendances historiques, les politiques antérieures et les résultats des recherches précédentes dans ce domaine. Cette phase nous permettra d'établir une base solide de connaissances et de définir les lacunes à combler.

Ensuite, nous mettrons en œuvre des méthodes quantitatives et qualitatives, telles que l'analyse statistique des données économiques, des entretiens avec des experts du secteur, et des études de cas spécifiques. Ces approches complémentaires nous aideront à recueillir des informations variées et à obtenir une compréhension approfondie des mécanismes à l'œuvre dans le secteur des transports en Algérie.

L'objectif principal de notre recherche est de fournir des insights pertinents et des recommandations pratiques pour guider les décideurs politiques, les acteurs du secteur des transports, et les investisseurs. Nous cherchons à identifier les opportunités d'amélioration, les défis à surmonter, et à proposer des solutions novatrices qui favoriseront un développement économique durable et équilibré à travers le renforcement du secteur des transports en Algérie. En somme, notre recherche vise à contribuer de manière significative à la compréhension et à l'optimisation du rôle crucial que joue ce secteur dans le tissu économique du pays.

Chapitre 01

**Généralités sur le
transport et la logistique
en Algérie**

Introduction

L'économie régionale s'intéresse à l'analyse des processus économiques à l'échelle des entités spatiales infranationales en considérant que les hommes et les formes d'organisation groupés sur le territoire restreint possèdent une logique et des intérêts propres¹. Ainsi que certains phénomènes économiques ne s'appréhendent que dans le cadre territorial infranational.

La science régionale, cherche manifestement à redéfinir la science économique à travers la prise en considération de la notion d'espace et son rôle dans l'analyse économique pour expliquer la localisation des agents, les phénomènes de concentration et de répartition des activités et des hommes. Les notions d'économie d'agglomération, de proximité... supposent au préalable définir le concept d'espace lui-même².

Les recherches en sciences régionales ne sont jamais sorties du giron transport: le concept *distance* demeure l'élément clé de tout ce qui touche à la macro ou à la microéconomie régionale. En effet, le problème économique de transport se trouvait au cœur des problèmes de la localisation. C'est essentiellement à travers la variable transport que sont nées au milieu du siècle ce que l'on convient d'appeler maintenant les sciences régionales³.

Le succès et la croissance des régions seraient essentiellement dus à leur dynamique interne. Étant donné que le transport de marchandises est un bon indicateur qui reflète le dynamisme économique des territoires, nous allons aborder dans le présent chapitre le problème de transport de marchandises.

Les transports, en permettant la mobilité des hommes et des marchandises, constituent une activité charnière indispensable au fonctionnement de l'économie et à la satisfaction des besoins de la population. L'activité de transport et notamment des transports de marchandises, continue à former dans le système économique un monde à part.

Ce chapitre s'inscrit donc dans ce contexte, et apporte des éléments de définition au transport de marchandises afin de se familiariser avec ce secteur considéré comme une parente pauvre de la littérature économique⁴. Mais avant d'en venir sur cette question nous essayerons dans une première section de concevoir la place du transport et plus particulièrement le transport de marchandises dans cette discipline puis nous exposerons les principales notions relatives à l'économie régionale que nous avons utilisées dans ce mémoire.

¹ Aydalot P. (1985) «*Économie régionale et urbaine* », Economica. P 101

² Derycke P.H. (2001) «*Quarante ans de science régionale francophone* » ASRDLF. P8

³ Vermot Desroches. B « L'économie des transports, un champ novateur, intégrateur et ambitieux ». L'Actualité économique, vol. 69, n° 3, 1993, pp. 213-225. P 221

⁴ Sur le plan académique, on note l'insuffisance des travaux et des recherches consacrés à ce secteur surtout dans les pays maghrébins et particulièrement en Algérie.

Dans une deuxième section on se penchera sur le problème de mesure de l'activité de transport de marchandises ; ainsi nous évoquerons tous les indicateurs de la comptabilité nationale qui nous permettent la quantification du volume de l'activité. Puis, sur le plan qualitatif, nous rappellerons les principaux déterminants de l'efficacité de transport de marchandises.

Enfin, en raison de l'importance du transport de marchandises dans l'économie, nous consacrerons toute une section qui visera à la fois à évoquer les principaux rôles de transport dans l'économie, à analyser les échelles territoriales du fret dont l'objectif est de mettre en relation l'activité de transport et l'espace au sein duquel elle se déroule, et enfin, à traiter les caractéristiques et les atouts du secteur routier, son fonctionnement et sa position par rapport aux autres modes pour aboutir à déduire l'importance du transport routier de marchandises dans l'économie régionale.

1. le transport régional de marchandises : de quoi s'agit-il ? éléments de définition

Depuis l'antiquité les transports jouent un rôle déterminant dans le développement des sociétés et la formation des Etats. L'avènement de la société industrielle a renforcé ce rôle.

Les transports exercent une influence horizontale sur tout le système productif. Ils structurent l'espace des grandes cités modernes, influencent l'implantation des entreprises et stimulent la croissance des échanges internationaux.

Le secteur du transport apparaît clairement comme un secteur clé de l'économie régionale tant par ses caractéristiques propres (présence sur l'ensemble du territoire, capacité de création d'emplois etc.) que du fait de son impact sur les autres activités régionales.

Depuis l'antiquité les transports jouent un rôle éminent dans la vie économique et sociale. Les transports constituent un secteur privilégié au sein de la théorie économique⁵.

A. Smith (1776) dans son livre *La richesse des Nations* soulignait déjà l'importance des transports par eau pour l'industrialisation des villes côtières, grâce à l'extension des aires de marché que ces moyens de transport offraient. En outre, alors que leurs économies stagnaient jusqu'à la fin du 18ème siècle, l'apparition des moyens de transport rapide (bateau à vapeur, chemin de fer) au moment de la révolution industrielle, a joué un rôle fondamental dans le formidable essor industriel qu'ont connu les pays développés dès le début du 19ème siècle.

Dés ce siècle les économistes se sont intéressés aux transports en tant que spécialité : leurs recherches se bornaient la plupart du temps à décrire les activités de transport, se limitant souvent et en dehors des questions purement techniques, aux

⁵ Quinet. E (1992) « *Transport et théorie économique* », Presses de l'Ecole des ponts, Paris. P 7.

aspects institutionnels, juridiques ou administratifs de l'organisation et de l'exploitation des transports, à la géographie ou à l'évolution historique des différents modes de transport⁶.

Les questions économiques relatives aux transports se limitaient à certains problèmes caractéristiques tels que la formation des prix du transport, la concurrence et la coordination entre modes de transport.

Le transport, sous toutes ses formes, constitue donc l'une des variables déterminantes des sciences régionales et partantes, de l'économie et de la géographie. Ce terrain d'observation a été un peu abandonné, au profit des autres disciplines, cependant vers le milieu du XX^{ème} siècle, il a connu un regain d'intérêt, en particulier au niveau des recherches qui portaient sur les effets structurants des infrastructures de transport.

L'économie des transports est quasi toujours étudiée de manière isolée, sans qu'apparaissent nettement ses rapports avec les autres secteurs de l'économie et, notamment, sans que soient précises les effets du progrès des transports sur la croissance et le développement économiques.

La question des transports constituait un problème central dans les réflexions de la géographie économique celle-ci est fondée sur la prise en considération de l'espace dans la théorie économique, dès lors la distance apparaît comme une notion clé comme le souligne Martin Beckmann(1976) : « *distance is the fundamental concept, the distinguishing element of our science* »⁷. Seul le transport peut abolir les distances il consiste à vaincre l'espace par le temps. Ainsi les auteurs de cette discipline se sont intéressés à la question des transports, en témoignent les ouvrages de VON THÜNEN, HOTTELING, LÖCSH qui ont traité les sujets de localisation des activités humaines où les coûts de transport constituaient un élément fondamental de leurs analyses⁸.

Elle est une parente pauvre de la science économique, néanmoins de nombreux auteurs se sont spécialisés dans ce domaine citons pour nommer que quelques uns, EMILE QUINET (principes d'économie des transports 1999) MICHEL SAVY (transport de marchandises 2006, le territoire à l'aire des flux 2007) FRANÇOIS PLASSARD (effets structurants des infrastructures de transport) MAURICE BERNADET (les transports en France 1998) Roger VICKERMAN ; E. VAN DE VOORDE. Nous trouvons leurs nombreuses contributions dans les différentes conférences et rapports consacrées au transport.

A ceci il faut ajouter l'important nombre de laboratoires de recherche et d'organismes qui se chargent des études consacrées au transport. Citons à titre

⁶ Greffe. X, Mairesse. J, Reiffers J. L (1990) « *Encyclopédie économique* », volume 2, Economica. PP 1707 - 1708.

⁷ Thisse J.F. (1997) « *L'oubli de l'espace dans la pensée économique* », revue région et développement n°6 1997. P4.

⁸ Vermot-Desroches. B (1993) « *L'économie des transports, un champ novateur, intégrateur et ambitieux* », L'Actualité économique, vol. 69, n° 3, 1993, p. 213-225. P220.

d'exemple : le LET; Laboratoire d'Économie des Transports Lyon. Institute for Transport Studies au Royaume- Uni, l'Institut National de Recherche sur les Transports (INRETS), le Centre de recherche sur les transports, Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC), Montréal, et les rapports du CEMT⁹.

1.1. notion du transport :

Le transport est un élément fondamental de toute activité humaine, qu'il s'agisse d'activité économique, de loisirs, de sport, de secours ou d'action militaire. Il se réalise par le déplacement d'engins mobiles (voitures, trains, bateaux, avions,...), généralement motorisés, sur une installation qu'on appelle infrastructure.

Les hommes, les marchandises, l'information et la communication constituent les éléments essentiels du transport.

Selon le dictionnaire Le Robert le transport est « le fait de porter pour faire parvenir en un autre lieu ; manière de déplacer ou de faire parvenir par un procédé particulier, véhicule, récipient, etc.¹⁰»

Le transport est le moyen d'acheminement des hommes et des marchandises échangés par voie terrestre, maritime aérienne. Les transports incluent la nature des produits transportés (marchandises, information, hommes) ; le mode de transport concerné (rail, route, tubes) ; les flux (déplacements) ; l'espace de déplacement qui en résulte et les conditions d'exploitation¹¹.

L'exercice d'une activité de transport se fait généralement dans le cadre de procédures qui dépendent d'un système d'exploitation et est régi par une réglementation qui touche divers aspects depuis l'homologation des moyens de transport (véhicules...), l'agrément des conducteurs et les règles de fonctionnement (vitesse, règles de sécurité, etc.).

- *Une autre définition¹² :*

Le transport est considéré comme la catégorie d'activités consistant à déplacer des objets matériels (biens et /ou personnes), grâce à la mise en oeuvre des moyens spécifiques et déterminés. Certains de ces moyens sont mobiles : les véhicules ou engins moteurs (il s'agit des voitures, wagon, locomotives, navires, avions, etc.). Les autres moyens de transport sont immobiles : les infrastructures de circulation (routes, voies ferrées, canaux, etc.) ou de transbordement (gares, ports, aéroports, etc.).

⁹ La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

¹⁰ « *Petit Robert, Dictionnaire alphabétique et analogique de langue française* », Paris, Dictionnaire le Robert 1970

¹¹ Nonjon A. (1995) « *comprendre l'économie mondiale* », Ellipses. P 264.

¹² Netter M. (1974) « Capacités de transport, coûts de transport et organisation de l'espace », *Revue économique*. Volume 25, n°2, 1974. pp. 257-274. P 257

Cette définition tend à distinguer « transports » et « déplacements » ces derniers y apparaissent comme les effets utiles d'activités mettant en oeuvre des moyens matériels de transport ; cette mise en oeuvre s'effectue pour une bonne partie dans le cadre d'une des branches de la production à savoir la branche de transport.

Après avoir bien cerné la notion de transport, nous abordons dans les paragraphes suivants les principales caractéristiques de transport qui marquent sa spécificité et sa distinction par rapport aux autres secteurs.

1.2. Les principales caractéristiques du secteur de transport:

Le transport conserve des spécificités qui marquent fortement son évolution et continuent de le distinguer. Nous dégagons certaines de ses caractéristiques dans les points suivants¹³:

- C'est un service de consommation intermédiaire, il constitue un auxiliaire de l'activité professionnelle, des loisirs ou de production. Sa demande n'est pas érudable, ou encore à court terme, il n'y a pas de substitution possible à ce facteur.
- Le transport est une autoconsommation mal appréciée par la comptabilité nationale du fait qu'une large part du travail nécessaire au transport est fournie par les usagers eux même qui conduisent leurs propres véhicules.
- La FBCF de la branche transport permet de caractériser les transports, par exemple le pourcentage de la FBCF dépensé dans les transports par rapport à la FBCF totale croît de 6,1% à 8,4% entre 1984 et 1992 ce qui nous amène à dire que la production de services de transport est une activité à forte intensité capitalistique¹⁴. Le transport motorisé met en jeu du capital (des routes, des chemins de fer, des camions, des locomotives, des avions, etc.), des inputs (des carburants, de l'électricité), du travail (des camionneurs, des cheminots, des pilotes), et du temps. La part du capital est considérable, tant en infrastructures qu'en matériels de transport.
- Les infrastructures de transport sont caractérisées par leur longue durée de vie, ainsi que la longueur de la période de leur construction. Le secteur des transports est dit à fortes indivisibilités, ce qui signifie que l'adaptation continue de l'offre et de la demande est difficile.
- Le transport requiert du temps dont la vitesse est un attribut majeur. Les gains de temps engendrés constituent un des principaux éléments du choix du moyen de transport.

¹³ Didier. M ; Prud'homme .R(2007) « *Infrastructures de transport, mobilité et croissance* », la documentation française. Paris. P 15.

¹⁴ Zentelin J-L(2005), « *initiation à l'économie des transports* », CELSE. P 33.

- Le transport recouvre une multiplicité de services et peu substituables. La notion de «marché des transports » est une abstraction dangereuse. Elle regroupe en effet des services et des champs d'activité bien différents en termes de demande, d'offre, de technologie, et de coûts. Il faut pour comprendre et agir utilement décomposer le «marché des transports » entre différents services de transport qui ne sont en rien substituables. Cette observation montre qu'aucun mode de transport n'est en soi supérieur à un autre. Cela dépend du trajet et du besoin de l'utilisateur.

1.3. Les différents modes de transport :

Les opérations de transport se répartissent entre différents modes ou moyens de transport qui mettent chacun en jeu des engins et infrastructures complémentaires.

Qu'est ce qu'on entend par mode de transport ?

On entend généralement par mode de transport une technique spéciale ou la combinaison d'un type de véhicule et d'un type d'infrastructure : trains et sillons ferroviaires, camions et routes, etc¹⁵.

La disponibilité de plusieurs formes ou modes de transport permet au transporteur de choisir le moyen de transport le plus approprié selon le coût, la vitesse, et cela en fonction de ses objectifs, les caractéristiques de chaque moyen de transport et les produits transportés.

Les modes de transport se décomposent selon les moyens utilisés (trains, voitures, camions, bateau, avions, tubes) en transport par voies navigables, transport terrestre, transport maritime, transport aérien et le transport par conduites. Dans ces différents modes de transport on distingue les moyens qui mettent en évidence les différents types de véhicules (ex : camion de 15 T et camion de 40 T) qui sont utilisés par le mode concerné.

1.3.1. Les transports fluviaux:

Le transport par voie d'eau intérieure est l'un des plus anciens modes. Certes, la voie d'eau représente un obstacle à la circulation terrestre transversale, mais elle offre une infrastructure gratuite, porteuse, et dans le sens du courant elle constitue un élément moteur. Les avantages naturels et les héritages pluriséculaires ont donné à certains pays l'avantage en matière du transport fluvial. Le cabotage et la navigation

¹⁵ Zentelin J-L, op.cit p44

fluviale, sous ses formes les plus diverses, créent dans certaines régions, des conditions d'accessibilité et de desserte¹⁶.

Les moyens mis en oeuvre dans ce mode sont essentiellement les infrastructures proprement dites, les flottes de navigation intérieure et le réseau de ports fluviaux.

Les infrastructures sont soit naturelles (fleuves, rivières) soit artificielles (canaux). Du point de vue technique deux flottes s'opposent : les automoteurs où le véhicule est à la fois porteur et moteur et la flotte moderne de convois poussés évoluant sur les axes à grand gabarit. Outre les infrastructures et les flottes, le système de navigation intérieure s'appuie sur un réseau de ports fluviaux qui constituent les lieux de contacts entre la voie navigable et les autres modes de transport, lieux de stockage des marchandises et instruments de desserte de zone industrielle¹⁷.

1.3.2. Les transports maritimes:

Ils ont une importance déterminante dans la prospérité économique et le rayonnement politique des nations. Il est vital pour le commerce international, les $\frac{3}{4}$ des échanges internationaux de marchandises transitent par les navires océaniques. Pour les échanges massifs à longue distance, il possède un quasi monopole pour lesquels, il est sans conteste le mode le plus économique sinon le seul possible. Les transports maritimes comportent aussi du transport intérieur, sous la forme du cabotage qui peut être important pour certains pays, pour des raisons géographiques notamment.

1.3.3. Les transports par conduites :

Les transports par conduite ou par oléoduc sont obtenus à l'intérieur d'une infrastructure fixe, par différence de pression, sans utilisation d'un engin mobile. L'infrastructure peut être matérialisée par une canalisation (en forme tubulaire) ou par une ligne (filiforme), ligne électrique¹⁸.

L'usage de ce mode se limite à des catégories très particulières de produits. Il concerne les produits gazeux ou liquide ayant un coefficient de fluidité relativement élevé, comme les produits pétroliers, ou certains de leur dérivés.

1.3.4. Les transports terrestres :

Les systèmes de transport terrestre rassemblent deux modes principaux: la route et le rail.

- **Les transports routiers :**

La route est le grand vainqueur de la concurrence intermodale. Il existe une large gamme de services qu'elle est la seule à pouvoir assurer dans des conditions économiquement efficaces. Sa croissance spectaculaire s'explique par de nombreux

¹⁶ Caron F. (1992) « Introduction : l'évolution des transports terrestres en Europe (1800-1940) ».histoire, économie et société.1992, n°1. P6

¹⁷ Bernadet. M, Lasserre. J.C (1985) « Le secteur des transports. Concurrence, compétitivité ». Paris, Economica, P 37.

¹⁸ Wickhman.S (1969) « Economie des transports ». Sirey Paris. P24.

facteurs techniques, économiques, psychologiques, sociologiques, etc. Mais il faut souligner que c'est le facteur technique qui marque le succès du mode, et plus particulièrement, la qualité de souplesse et d'adaptation aux progrès techniques. Il peut assurer plusieurs opérations : transports de personnes, transports de marchandises, transports urbains, transports de rase compagne, sur des distances courtes, moyennes et longues avec des unités de charges allant jusqu'à 25 tonnes.

- **Les transports ferroviaires :**

Le transport par rail fut au coeur de l'ère industrielle, jouant un rôle central dans le développement économique des pays d'Europe occidentale, d'Amérique du Nord ainsi qu'au Japon. Le rail fut la première grande innovation en technologie de transport terrestre et a fourni une impulsion à une série d'importantes mutations en matière d'affrètement et de mouvements de passagers. Le rail s'est implanté différemment selon le contexte géographique.

Le transport par rail est très flexible en ce qui a trait aux véhicules; il en existe une variété affectée à différents usages. Cette flexibilité est toutefois minée par la fixité des lignes ferroviaires ainsi que par une distance standard séparant les deux rails d'une voie.

1.3.5. Les transports aériens :

C'est le mode de transport le plus récent et celui qui connaît le développement le plus rapide. Infrastructures et matériels ont connu une évolution considérable. Il s'adresse principalement aux voyageurs ; mais le transport de fret se développe de plus en plus avec la mise en service d'avions cargos spécialisés¹⁹.

Tout mode de transport présente des avantages et inconvénients qu'il est nécessaire d'étudier afin d'optimiser sa solution transport.

¹⁹ Merlin. P (2000) « *Le transport aérien* ».La documentation française, études de la df-économie. 2000. P43.

Tableau (I-01): avantages et inconvénients des différents modes de transport

Mode de Transport	Caractéristiques et Techniques	Avantages	Inconvénients
Transport par mer	<ul style="list-style-type: none"> -Diversité et adaptation des différents types de navires (porte-conteneurs, navires routiers, polyvalents ou spécialisés) - Très forte utilisation du conteneur car (gains de temps et de sécurité), réduit le coût de la manutention et des assurances. 	<ul style="list-style-type: none"> -Taux de fret intéressant sur certaines destinations - Possibilité de stockage dans les zones portuaires - Possibilité de desservir le monde Entier 	<ul style="list-style-type: none"> -Délais de transport assez long - Encombrement portuaire de certaines zones - Certaines lignes ne sont pas conteneurisées - Ruptures de charges et manutention source d'avarie - Assurance plus élevée et emballage plus coûteux
Transport aérien	<ul style="list-style-type: none"> -Appareils mixtes et tout cargo - Chargement en ULD (igloos, palettes, conteneurs) 	<ul style="list-style-type: none"> -Rapidité, sécurité pour la marchandise - Emballage peu cher - Frais financiers et de stockage moindre 	<ul style="list-style-type: none"> -Prix élevé qui limite l'envoi de marchandises denses ou de faibles valeurs. - Capacité limitée - Prohibé à certains produits dangereux - Rupture de charge
Transport routier	<ul style="list-style-type: none"> Possibilité d'utiliser la conteneurisation et possibilité de combiner rail et route 	<ul style="list-style-type: none"> -Service en porte à porte, sans rupture de charge - Délais relativement Rapides 	<ul style="list-style-type: none"> Sécurités et délais varient selon les pays parcourus et les conditions climatiques - Utilisé beaucoup plus en Europe continentale pour les distances moyennes

Transport par fer	<ul style="list-style-type: none"> -Expédition par wagon isolé entre 5 et 60 tonnes et possibilité de trains entiers pour des tonnages supérieurs (automobiles pondéreux, granulats, etc.) - Diversité du matériel disponible et utilisations de caisses mobiles 	<ul style="list-style-type: none"> Développement du transport combiné et possibilité de porte à porte - Fluidité du trafic et respect des délais - Adaptation aux longues distances et aux tonnages importants 	<ul style="list-style-type: none"> - Inadapté aux distances courtes. - Réseau ferroviaire limité - Nécessite un préet un post - acheminement en dehors du combiné - Rupture de charge
Transport fluvial	Utilisation des voies navigables naturelles et des canaux (Europe du Nord, bassin Rhéna, quelques livraisons fluvio-maritimes)	<ul style="list-style-type: none"> -Bonne capacité d'emport, 300 à 2500 tonnes selon les convois - Moindre coût 	<ul style="list-style-type: none"> -Lenteur et donc immobilisation de la marchandise pendant le transport - Coût de pré-et post-acheminement - Rupture de charge
Services postaux	<ul style="list-style-type: none"> - Expéditions dans le monde entier de colis et de marchandises en faible quantité - Simplicité et diversité des services 	<ul style="list-style-type: none"> Formalités douanières simplifiées - Possibilité d'utiliser des formules à délais Garantis 	<ul style="list-style-type: none"> -Priorité des envois et des services offerts variant selon les destinations - Utilisation limitée aux petits-envois

Source : LEGRAND.G & MARTINI.L, « *Management des opérations de commerce international* », 6^{ème} édition – DUNOD, Paris, 2003 .PP 11-12.

Si nous avons examiné jusqu'à ici les transports d'une manière générale, nous nous pencherons dans ce qui suit sur la question des transports de marchandises où nous exposerons quelques considérations relatives à la fonction économique du transport de marchandises et nous passerons en revue les composantes de ce système.

1.4. Le transport de marchandises

Le transport de marchandises est un élément clé de l'économie. Il constitue une composante indispensable du processus de production et de distribution des biens matériels, il assure leur mobilité spatiale, qu'il s'agisse d'alimenter les activités de fabrication par des matières premières, d'acheminer les produits jusqu'à leur lieu d'échange puis jusqu'à leur lieu de consommation ou encore de recueillir, pour les

traiter et parfois les réutiliser, les déchets qui demeurent à l'issue de la consommation. Le transport est ainsi présent à chaque pas du cycle de transformation (fabrication / distribution / consommation / récupération) de tous les biens matériels.

1.4.1. Marchandises, bien ou fret ?

Il est utile de réfléchir sur la notion de marchandises avant de définir le transport. Le terme **marchandises** est utilisé pour désigner les objets transportés, l'usage de ce terme assigne au transport une fonction essentielle : assurer la liaison entre le monde de la production et celui de l'échange, c'est-à-dire permettre de transformer les produits en marchandises. Les anglo-saxons parlent plutôt de transport de **biens** (goods transport), dans la mesure où tous les biens transportés ne sont pas destinés à la vente. Quant au terme **fret**²⁰, il est plus riche, il désigne à la fois le transport et l'objet transporté. Il a d'autres significations : la cargaison ; le prix de la location ou le louage du véhicule lui-même.

Les divers sens du mot fret reflètent bien la diversité des acteurs qui participent au transport et leurs rôles respectifs, dans un fonctionnement de système. Selon le Dictionnaire historique de la langue française d'Alain Rey (Paris, Dictionnaires Le Robert, 1992, 2 vol.), « fret désigne le prix du transport par mer de marchandises (XIII e s.) – aujourd'hui aussi par route, par avion –, par métonymie et couramment la cargaison elle-même (1596), le prix de location d'un navire (1606) et le louage d'un bateau de transport utilisé au transport de marchandises (1681, à fret), puis s'applique à tout moyen de transport ».

1.4.2. Définition du transport de marchandises :

L'INSEE 2010, définit le transport de marchandises comme suit : « Le transport de marchandises comprend tout mouvement de marchandises à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien ... Il se mesure en tonneskilomètres ou, sur un trajet donné en tonnes».

Le transport de marchandises consiste à acheminer des marchandises - le fret - d'un lieu à un autre à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien ... Il se mesure en tonnes-kilomètres ou, sur un trajet donné en tonnes. Il est effectué en compte propre ou par des tiers ; les transporteurs publics de marchandises.

Quand le transport de marchandises est assuré par des tiers, il s'effectue dans le cadre d'un contrat de transport. La nature du contrat de transport est commerciale. Ce contrat énonce jusqu'où et par quel moyen la marchandise sera livrée (et dont le transporteur aura la responsabilité). Le transporteur est soumis à l'obligation de résultat. Le transport de marchandises est étroitement lié à la logistique²¹.

²⁰ Savy. M(2005). « *Economie du fret, le processus de transport* » techniques de l'ingénieur. p1

²¹ Documentation française vie-publique.fr

Le transport consiste en quelques sortes à tenter constamment de vaincre l'espace par le temps. Il permet aux activités utilisatrices de transport de participer activement à la diversification de la demande et aux flux de biens.

D'un point de vue technique, le transport a les caractéristiques d'une activité industrielle. D'un point de vue organisationnel et juridique, il revêt, quand il est exécuté par une entreprise spécialisée pour le compte d'un client, les caractères d'un service, c'est-à-dire d'une relation entre deux parties.

Selon M. Savy, le transport de marchandises est un service dans la mesure où il ne modifie pas la marchandise à laquelle il s'applique, et la production transport ne s'incarne pas dans un objet ou un bien identifiable. Mais on ne peut pas limiter l'opération de transport dans le caractère de service, et donc la considérer comme une activité ancillaire.

Le transport est tout à la fois une activité particulière, dont les caractéristiques justifient une approche propre, et une activité mêlée aux autres. D'une part, le transport est une activité industrielle dont la technique, les conditions de travail (notamment l'itinérance de nombre de postes de travail), l'utilisation d'un patrimoine productif collectif énorme (la plus grande part des infrastructures) la différencient fortement des autres activités. Les cultures professionnelles y sont particulièrement accentuées : un marin n'est pas un cheminot ni un routier, et ni les uns ni les autres ne ressemblent à un employé de bureau ou à un ouvrier d'usine... D'autre part, le transport s'applique nécessairement à un produit issu et destiné à une autre activité économique : le transport de marchandises n'est jamais une fin en soi, il s'insère dans les filières de production et de distribution.

Ainsi on peut affirmer que le transport est une opération productive, c'est un process, il apporte une valeur additionnelle aux marchandises. Il forme une industrie particulière qui a pour clients d'autres industries. Il transforme les biens, en modifiant leurs propriétés physiques (coordonnées spatio-temporelles) en les transportant d'un endroit à un autre. En outre de ces considérations naturelles, le transport agit aussi sur des données sociales, ainsi le même produit n'a pas la même valeur d'usage dans deux endroits différents.

Transformer un sac de blé en le transportant de sa région de récolte à son lieu de consommation change la valeur d'usage de ce même sac de blé. En outre, l'opération de transport se déroule dans le temps, et le temps de transport s'ajoute intégralement au cycle de rotation du produit depuis l'engagement de sa fabrication jusqu'à sa vente sur le marché. L'influence du transport sur la gestion industrielle est donc double, jouant à la fois sur le coût de production et sur le volume du capital engagé.

Pour conclure, le transport de marchandises est un bien de consommation intermédiaire et doit être considéré comme un facteur de production dans le processus de mise à disposition des produits sur un marché²².

²² Josse. P. (1977) « *Aspects économiques du marché des transports* », édition EYROLLES Paris, p3.

Le deuxième volet de la définition de transport de marchandises s'attache à l'organisation de ce secteur, plus précisément aux deux types de transport de marchandises à savoir le transport public et le transport privé²³.

1.4.3. Le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui.

L'accomplissement du process de transport se répartit entre deux régimes :

- Les **transporteurs pour compte propre** sont des industriels ou des commerçants qui, à l'occasion de l'exercice de leur activité principale, exécutent, en se dotant des moyens en personnels et en véhicules adéquats, des déplacements de marchandises concernées par leur activité professionnelle.
- Les **transporteurs pour compte d'autrui** sont des professionnels des transports qui assurent le déplacement des marchandises pour le compte de leurs clients. Cette distinction traditionnelle, concerne le mode routier, mais aussi le transport fluvial ou le transport maritime.

De manière générale, les types de transport effectués pour compte d'autrui correspondent à des parcours en moyenne plus de trois fois plus longs que ceux effectués pour compte propre. Ainsi, en 2002, la distance moyenne de transport d'une tonne s'élevait à 131kms en compte d'autrui contre 38 kms en compte propre. Sachant que la distance moyenne de transport d'une tonne est le rapport entre les tonnes-kilomètres et les tonnes. Nous rappelons dans ce qui suit la définition et les caractéristiques de chacun d'eux²⁴.

1.4.3.1. Le transport privé :

Il est effectué par un chargeur pour son propre compte. Parmi ses caractéristiques:

- Il se fait sur de courtes distances ;
- Il est organisé selon des itinéraires réguliers ;
- Il est intimement lié à l'activité principale de la firme, ainsi pour les industries alimentaires le transport est nécessaire pour la collecte de produits agricoles, ou encore pour un groupe industriel ; il assure les liaisons inter-usines.

1.4.3.2. Le transport public :

Il est effectué par une entreprise spécialisée, sur la base d'une transaction marchande. En d'autres termes, une entreprise travaillant pour compte d'autrui pour le compte du chargeur.

- Définition des entreprises routières de marchandises :

²³ On désigne par transport privé le transport pour compte propre, et par transport public le transport pour compte d'autrui.

²⁴ Savy, M, Coulombs. F(1989) « *A la charnière du changement, les auxiliaires de transport* ». Centre de recherche sur la culture technique, Neuilly-sur-Seine (FRA), P 225.

Un transporteur routier de marchandises est une entreprise commerciale spécialisée dans le transport de marchandises. Il exerce, dans la plupart des pays une profession règlementée. Le transporteur routier de marchandises appartient aux transporteurs terrestres, comme les transporteurs ferroviaires (transport par voie ferrée, de marchandises, de personnes ou de biens), les déménageurs (transport routier de biens), les autocaristes (transport routier de personnes), et d'autres ...

De son côté, le transport public représente quelques caractéristiques :

- Il assure surtout les liaisons à longue distance ;
- Les prestations des entreprises de transport peuvent inclure, à côté du transport, quelques services que le chargeur peut les dissocier de ses activités, telle que l'entreposage et le conditionnement ;
- Il constitue une branche industrielle autonome.

Le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui nécessitent des moyens pour l'accomplissement de leur activité, que nous allons exposer dans la sous section suivante.

1.5. Les moyens afférents au transport de marchandises :

Le transport est représenté comme un système c'est-à-dire comme organisateur. Il est constitué, comme chaque système, d'une structure bien définie, d'un ensemble d'éléments distincts et nécessaires les uns aux autres, insérés dans un cadre formel permettant à la fois d'identifier leur rôle et de démontrer leur interdépendance.

Pour mieux comprendre et gérer le système de transport, il est courant de le décomposer en réseau selon des couches superposées. La décomposition part, de l'élément le plus tangible et fixe constitué par l'infrastructure, pour inclure tous les éléments du dispositif de transport de fret, jusqu'au niveau supérieur constitué des installations des sites d'expédition et de réception, et des relations économiques qui motivent l'opération de transport²⁵.

Le schéma suivant identifie les couches structurant les réseaux :

Service _____
Info structure _____
Infrastructure _____

Schéma (I-01): Structure générale des réseaux (Savy, 2006).

L'infrastructure est un élément clé du système de transport, sa division en différents modes permet la segmentation la plus courante du transport (routier, ferroviaire, etc.). Le troisième niveau qui est le service est plus complexe à appréhender car il est constitué de deux éléments distincts l'objet du service qui est le véhicule et l'instrument du service qui est la cargaison, ces deux couches ressortissent à deux agents économiques, le chargeur et le transporteur.

²⁵ 25 Savy .M (2006) «Transport de marchandises ». EYROLLES 2006.

Et enfin, il est nécessaire pour l'accomplissement du mouvement de marchandises ça veut dire pour l'expédition et la livraison des marchandises, la présence des installations du site d'origine et du site de destination.

La nature de ces installations influe sur le type de transport mis en oeuvre. Ainsi nous aboutissons à un système de transport constitué de quatre couches identifiées dans le schéma suivant :

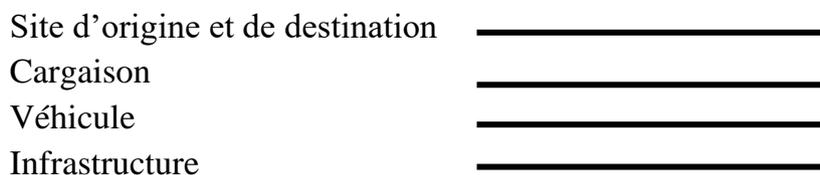


Schéma (I-02) : Structure en couches des systèmes de transport (Savy 2006).

Il y a une interdépendance entre les couches, dont l'intensité des liens varie selon ce qu'on considère telle et telle couche. L'interaction entre deux niveaux de couches se traduit par un procès, ainsi le trafic résulte de l'interaction entre l'infrastructure et le véhicule, il se mesure en véhicules- Kilomètres, il intéresse les gestionnaire de l'infrastructure pour le dimensionnement des nouveaux projets, et les usagers qui subissent des ralentissements quand l'infrastructure est saturée.

L'interaction entre le véhicule et la cargaison réalise le transport proprement dit. Le volume de transport se mesure en Tonnes-Kilomètres qu'on peut le traduire en véhicules- Kilomètres pour mesurer le trafic nécessaire à l'écoulement de cette même quantité de transport.

Et enfin, l'interaction entre la cargaison et le circuit reliant le site d'expédition et le site de réception relève de la logistique.

1.5.1. L'infrastructure :

Les infrastructures de transport sont des biens immeubles. Larousse de langue française (2007) définit le terme « infrastructure » comme étant un ensemble d'installations et d'équipements nécessaires à une collectivité. C'est ce que the Canadian Oxford dictionary considère comme étant les fondations structurelles constituant l'assise économique d'un pays (routes, ponts, égouts, etc.).

Les infrastructures sont, au même titre que les moyens d'acheminement, une ressource de base du transport. Les opérations de transport ne peuvent se réaliser que sur des infrastructures adéquates. A chaque mode correspond ses infrastructures propres. Lorsqu'on analyse le système de transport en réseau, on ne considère pas uniquement les infrastructures linéaires (routes, voies ferrées...) ; les infrastructures nodales sont aussi prises en compte, qu'elles soient terminales pour l'entrée et la sortie du dispositif c'est à dire les arcs (routes ...), ou qu'elles soient intermédiaires pour la connexion des arcs du dispositif comme les ports, les gares qui constituent les point nodaux.

Chapitre I : Généralités sur le transport et la logistique en Algérie

L'importance des infrastructures en tant que « support » de la mobilité des personnes et des marchandises en fait un élément capital de l'économie générale du pays. Les montants des investissements à consentir pour construire et maintenir ces équipements sont très élevés. Les autorités publiques sont donc, de façon naturelle, les régulateurs de ces infrastructures. Très souvent ce rôle de régulateur est associé au rôle de gestionnaire mais pas nécessairement. Les autorités responsables fixent les modalités d'utilisation et les

règles de circulation pour commander le débit maximum du réseau.

L'infrastructure de transport constitue un équipement collectif, et par conséquent elle participe aux choix et à la politique des autorités intéressées (Etat, collectivité publique, etc.), pour répondre aux objectifs de l'aménagement du territoire.

Elle constitue l'ensemble des installations qu'il faut aménager pour un bon fonctionnement des systèmes de transport; comme les routes, les gares, les ports et aéroport, etc. La puissance publique à un rôle important à jouer dans la programmation, la réalisation et le financement.

Lorsqu'on évoque le débat sur les infrastructures, on se focalise souvent sur les autoroutes, les grandes lignes ferroviaires ou les lignes électriques à haute tension. Mais au niveau mondial, le sujet clé pour ce siècle sera celui des infrastructures urbaines.

Tableau (I-02) : modes de transport et infrastructures associées

Modes de transport	Infrastructure associée
Aériens	Aéroports, radars, tours de contrôle
Routiers	Routes, autoroutes, ponts, tunnels
Ferroviaires	Rails, gares
Fluviaux	Canaux, écluses
Maritimes	Ports, phares
Urbains	Métros, rues, systèmes d'information, feux

Source : « rapport sur les méthodes d'évaluation des infrastructures » cahier de recherche CHSITQ 01-2009.

Pour assurer le transport d'un produit donné, il faut qu'un moyen de transport soit disponible au lieu et au moment requis, dans ce qui suit nous aborderons la deuxième composante de transport de marchandises à savoir; le véhicule.

1.5.2. Le véhicule :

C'est le moyen de transport, il sert à transporter la marchandise. Il détermine dans une large partie la performance du système de transport. Il y a une cohérence entre le type de véhicule et l'infrastructure, ce couple forme le mode de transport. Le véhicule se compose d'une partie matérielle (la machine) et d'une partie humaine (conducteurs ou plus généralement l'équipage). Il peut être automobile (camion, navire...) ou alimenté en énergie par le réseau d'infrastructure (chemin de fer électrifié). Selon certaines techniques on distingue le véhicule moteur (tracteur, locomotive,...) et le véhicule porteur (remorque, wagon...). L'innovation dans les véhicules de transport sert à l'évolution de l'ensemble du système de transport.

Le type et la taille du véhicule ont une influence importante sur le coût du transport et sur sa vitesse potentielle. Les moyens de transport de grande capacité ont un coût d'opération proportionnellement plus faible que les moyens de petite capacité. Ils ne sont pas attractifs du fait de la mauvaise qualité du service qu'ils procurent, chose qui se répercute sur la fréquence de livraison ou sur le temps d'acheminement. De façon générale la vitesse commerciale diminue avec la capacité du véhicule²⁶.

Le véhicule peut appartenir à son propriétaire et dans ce cas de figure on parle du transport privé, ou il appartient à des entreprises de transport qui prennent en charge l'acheminement des produits qui leur sont confiés par des clients, c'est le transport public.

Il existe d'autres cas où le véhicule est loué. La location se divise en deux situations qui donnent aux transports le caractère privé ou public, le premier se réalise lorsque le chargeur lui-même loue le véhicule, et le deuxième résulte du fait que le locataire soit l'entreprise de transport.

La location apparaît comme une bonne solution pour les locataires. Elle leur permet d'obtenir des économies d'échelle, en leur évitant l'entretien d'une part et de centrer leurs actions sur leur métier principal.

1.5.3. La cargaison :

Envoi ou cargaison, c'est l'ensemble de marchandises qui seront transportées par le même moyen de transport. Elle se caractérise par divers paramètres, la nature de la marchandise et le poids en sont les principaux, ils déterminent le conditionnement de marchandises (vrac liquide, vrac solide, grands conteneurs, etc.), et celui là détermine à son tour les exigences en matière du moyen de transport, en d'autres termes, il assure l'adéquation entre le véhicule et la cargaison.

Le véhicule est spécialisé pour chaque famille de produit, d'où le problème de la difficulté de trouver un fret de retour compatible avec le véhicule.

²⁶ Sevestre. A (2007) « *Pôles de développement économique et logistique d'entreprise* » thèse de doctorat en sciences économiques, École polytechnique fédérale de Lausanne.

Le transporteur qui transporte des objets qui ne lui appartiennent pas, est soumis à plusieurs risques de détérioration des biens lors des manutentions, les pertes et les vols, et à des aléas de circulation et de climat, ce qui explique la nécessité voire l'obligation des assurances dans le dispositif du transport. Le recours au droit explicite les rôles des agents et leurs relations.

1.5.4. Origine et destination du transport :

Cette couche donne sens au schéma du transport. Le transport se définit par le déplacement dynamique de marchandises d'un point de départ à un point d'arrivée, ces deux extrémités sont reliées par de multiples liens de coordination. L'origine et la destination du transport constituent une relation transactionnelle, et les installations du site d'origine et du site de destination sont nécessaires à l'accomplissement du procès de transport d'une part, et leur nature décide directement ou indirectement du moyen de transport mis en oeuvre.

Il convient d'examiner ces sites en prenant en considération la distance qui les sépare, leur branchement sur tel ou tel réseau d'infrastructure, leur équipement en engins de manutention, parkings... le transport met en relation plusieurs sites (usines, magasins, etc.), pour chaque site il y a des logiques de gestion économiques et techniques propres.

Le dispositif de transport ne peut s'accomplir sans information, cette dernière occupe une place très importante et elle est présente dans toutes les étapes du système. Elle sert à diffuser des conseils et des instructions aux conducteurs, de suivre le parcours des marchandises. Les technologies de l'information et de la communication (TIC) contribuent d'une manière efficace dans la gestion du transport, le suivi en temps réel des véhicules et des marchandises, et l'optimisation des tournées et de l'allocation des conducteurs et des véhicules permettant une meilleure utilisation des capacités de transport

2. comment mesurer l'activité régionale de transport de marchandises ?

Après avoir présenté l'activité de transport de marchandises, nous nous intéressons dans la présente section au problème de la mesure de cette activité qui cherche à répondre à la question suivante : « que pèse cette activité productive dans l'économie considérée dans son ensemble ? ».

Plusieurs méthodes peuvent être proposées pour répondre à cette question que nous aborderons dans l'ordre suivant²⁷:

²⁷ Savy M., Horn C. (2004) « L'emploi dans le transport de marchandises et la logistique : une évaluation temporelle en France et en Allemagne » les Cahiers Scientifiques du Transport - N° 45-2004 pp101 123 ; P102.

- L'appréciation de la production de l'activité de transport de marchandises et de sa valeur ajoutée à partir des données de la comptabilité nationale.
- L'évaluation du nombre d'emplois impliqués par l'activité de transport de marchandises.

Mais avant de répondre à cette question, il convient de s'intéresser au volume de cette activité, en évoquant les principaux indicateurs de mesure relatifs au volume de l'activité de transport de marchandises.

La valeur de l'activité de transport peut s'appréhender sur un autre plan : celui de la qualité de service. En effet, outre la mesure du poids de l'activité de transport de marchandises dans l'économie, Il ya lieu aussi de s'interroger sur la qualité de service rendu par cette activité. Les éléments de qualité apportent un complément significatif à la mesure du service rendu.

Les déterminants de l'efficience de transport de marchandises reflètent la performance du service de transport.

2.1. La mesure de l'activité de transport de marchandises en unités physiques :

Concernant le volume de l'activité de transport de marchandises, plusieurs indicateurs sont disponibles et qui se basent sur l'observation directe des quantités physiques : nombre de tonnes ou de tonnes-kilomètres de marchandises transportées, nombre de véhicules, de véhicules-kilomètres.

La tonne kilomètre est l'unité synthétique la plus couramment utilisée, elle reflète le poids des marchandises et la distance parcourue, elle correspond au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre. Par rapport aux tonnes, les tonnes-kilomètres ont l'avantage d'être « additives » : un déplacement de 10 tonnes sur 100 kilomètres suivi d'un déplacement de 10 tonnes sur 50 kilomètres donnent au total 1 500 tonnes-kilomètres, alors que l'addition des poids transportés n'a pas de sens²⁸. Elle ne donne pas une image tout à fait claire de la réalité de l'activité, par exemple, selon les produits, la tonne transportée ne coûte pas le même prix en transporteur, et n'a pas le même intérêt pour le chargeur, de même ; un kilomètre en milieu urbain dense ou dans la forêt tropicale n'est pas équivalent à un kilomètre sur un océan, sur une autoroute ou sur une voie ferrée²⁹.

L'indicateur T/Km, laisse sous silence l'ensemble des services associés au transport, qui constitue une part prédominante de la prestation transport. L'activité du secteur ne se résume pas à des tonnes kilomètres.

Le trafic routier peut se mesurer aussi en tonnes transportées. Mais il est souvent souhaitable de raisonner en tonnes kilomètres plutôt qu'en tonnes, notamment pour

²⁸ <http://www.insee.fr/fr/ffc/tef/tef2010/T10F208/T10F208.pdf>

²⁹ Merlin. P (1991), « Géographie, économie et planification des transports » Puf P104.

éviter les risques de double compte : en effet, les ruptures de charge multiplient le trafic en tonne mais non en T/Km.

2.2. Approche macro/ méso : indicateurs de la comptabilité nationale

En termes de valeur, la mesure de l'activité repose sur des indicateurs purement comptables, qui retracent les chiffres d'affaires réalisés par cette activité. Il s'agit de la branche et du secteur du transport.

Branche ou secteur ces deux mots sont souvent utilisés indifféremment. Mais la comptabilité nationale leurs donne des sens différents : la branche transports ne se confond pas avec le secteur des transports.

Le secteur ; regroupe toutes les entreprises de transport et recouvre donc aussi des activités qui ne sont pas du transport exercées par les entreprises de transport à titre secondaire par exemple la SNCF assure elle-même l'entretien des voies pour le compte du maître d'ouvrage RFF activité ressortissant à une autre rubrique de la nomenclature³⁰.

Le secteur des transports ne recouvre pas toutes les activités de transport réalisées par les entreprises. Ainsi il peut exister des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport mais qui assurent, à titre secondaire le transport de personnes ou de marchandises. Les chiffres du secteur des transports ne sont pas homogènes, c'est la raison pour laquelle la comptabilité nationale se réfère également au concept de branche des transports.

La branche, décrit plus fidèlement l'activité marchande de transport, elle repose sur un découpage des entreprises en segments dits « unités de production homogène » et regroupe ces unités quelle que soit les entreprises dont elles relèvent et que le transport constitue ou non leur activité principale (Savy 2006, Bernadet 1998).

Les deux concepts de secteur et de branche sont utilisés par la comptabilité nationale, selon l'objectif recherché. Toutefois, les comptes nationaux et plus particulièrement les comptes du transport, se réfèrent fréquemment au concept de branche³¹.

Mais cette approche pose un problème à la fois conceptuel et méthodologique, du fait qu'une large part du transport de marchandises est produite par des agents économiques (entreprises industrielles, agricoles...) qui assurent avec leurs propres véhicules le déplacement des marchandises. Ce transport, dit transport « privé » ou « pour compte propre », est donc inclus dans leur périmètre et il n'est pas recensé dans la production de la branche de transport échappant ainsi à la comptabilité nationale dont la branche des transports n'englobe que le transport « public » ou « pour compte d'autrui », produit comme un service vendu à des clients, les « chargeurs »³².

³⁰ Savy M (2006), op.cit P 1.

³¹ Bernadet. M (1998), « *Les transports en France* », ECONOMICA, Paris, P 5.

³² M. Savy, C. Horn. Op. cit; P 102.

2.3. L'emploi comme indicateur de l'activité de transport de marchandises:

Pour mesurer le poids économique de l'activité de transport de biens, englobant à la fois le compte d'autrui et le compte propre, une méthode est néanmoins possible: l'évaluation du nombre d'emplois impliqués, à partir des données du recensement de la population.

2.4. La mesure de l'efficacité des services de transport

Pour les expéditions courantes, l'entreprise traite souvent avec le même transporteur ce qui permet d'obtenir un service personnalisé ainsi que des tarifs avantageux. Elle peut cependant réaliser des « appels d'offre » pour des opérations plus élaborées ou simplement pour faire jouer la concurrence. On obtiendra alors plusieurs devis qu'il faudra comparer en fonction de critères multiples où le prix n'est pas toujours le facteur essentiel³³.

Avant d'aborder les éléments de qualité de transport, il convient de préciser la notion de « qualité de transport ». On peut caractériser la qualité de service d'un transport en le positionnant dans un espace multidimensionnel dont les axes mesurent la rapidité, la ponctualité, la sécurité et enfin la production de l'information liée à la circulation des marchandises³⁴.

L'analyse des déterminants de la performance du service de transport de marchandises ne repose pas uniquement sur le prix de transport, d'autres éléments de qualité de service interviennent sur l'efficacité de la circulation des biens ; ceux-ci sont : la fiabilité par rapport aux délais de livraison, la durée d'acheminement, la capacité de transport à satisfaire une demande inattendue (flexibilité) et enfin la sécurité.

2.4.1. **le prix** : le prix de transport apparaît comme un facteur décisionnel essentiel pour le chargeur. La sensibilité de la demande de transport de marchandises au prix de transport dépend dans une large mesure de l'importance de ce coût dans la valeur de la marchandise considérée. Ainsi les produits dont la part du transport dans leur valeur est élevée, l'effet des tarifs sur le niveau de la demande de transport peut avoir une influence importante.

Pour les autres produits, pour lesquels le transport ne représente qu'une très faible part de leur valeur, l'élasticité de la demande globale de transport par rapport aux tarifs est généralement très faible³⁵.

2.4.2. **La fiabilité** : le respect des délais apparaît comme un paramètre déterminant et il la remporte sur la vitesse dans la mesure où les chargeurs accordent et ont plus d'intérêt de savoir le nombre d'heures ou de jours exacte que va prendre le transport de marchandises.

³³ Savy M (2006).op, cit.

³⁴ Bernadet. M (1985) « Réflexions sur l'évolution de la qualité de service dans les transports de marchandises ». *Cahiers scientifiques du transport* », 11-12, pp. 87-99

³⁵ Wickhman.S (1969) « *Economie des transports* ». Sirey Paris.;PP168-169

En d'autres termes, la marchandise doit non seulement arriver au bon endroit mais, y arriver au bon moment. Selon une enquête commandée par la Direction Générale de Mer et des Transports, réalisée en 2005 en Belgique, les chargeurs interrogés considèrent le respect du délai de la livraison comme important ou crucial pour 90% des envois. 95% des chargeurs déclarent préférer une meilleure fiabilité pour leurs envois plutôt qu'un temps de parcours plus court³⁶.

Le facteur de fiabilité est déterminant dans le transport de marchandises. Un manque de fiabilité se traduit souvent par un report de trafic d'un mode vers un autre.

2.4.3. **La flexibilité** : elle se traduit par la capacité de transport à satisfaire une demande inattendue. Cette flexibilité est permise entre autres par le recours aisé à la sous-traitance, lui-même facilité par la concurrence. Par ailleurs, le transport routier peut s'appuyer sur des organisations telles que les relais, qui permettent d'optimiser les temps de travail, d'améliorer la productivité et de réduire les temps d'acheminement.

2.4.4. **La sécurité** : la sécurité des marchandises dépend du mode de transport utilisé, du caractère approprié de l'emballage et de la solution globale élaborée par le transporteur, nombre de ruptures de charge, itinéraire retenu, contrôle du chargement et du déchargement de marchandises³⁷.

2.4.5. **La rapidité** : la vitesse constitue une caractéristique essentielle de la demande de transport de certaines marchandises. Les chargeurs sont prêts à payer cher pour que leurs marchandises soient transportées le plus vite possible. La livraison rapide est l'une des conditions de l'utilité de transport dans le cas de certaines denrées périssables, et pour d'autres produits la vitesse contribue à diminuer les stocks et donc les capitaux immobilisés.

3. Le transport régional de marchandises : importance et enjeux

3.1. L'importance des transports dans l'économie

Indubitablement, le transport joue un rôle capital au sein de l'économie de par son omniprésence dans la chaîne de production et ce, à toute échelle géographique. Le transport se conçoit comme une composante intégrale du cycle de production consommation.

Le bon fonctionnement des activités de production et du marché - concurrence entre producteurs, division des tâches tant au plan national qu'international entre les divers facteurs de production et entre les différentes localisations - se heurte à l'obstacle de la distance, contrainte spatiale que seul le transport permet de surmonter.

En réduisant cet obstacle majeur qu'est la distance, c'est-à-dire en abaissant le coût du déplacement physique des biens et des personnes, le transport, comme le

³⁶ Blardone J-D (2007) « *Les préférences des chargeurs pour leurs transports à travers les Pyrénées* ». Notes de synthèse du SESP n° 164.P 38.

³⁷ Legrand G ; Hubert M(2003), « *Management des opérations de commerce international* », Dunod ; 6eme édition. P 7.

commerce auquel il est intimement liée, permet l'expansion des échanges, étend les activités de production et contribue à la création des richesses. Il est donc créateur d'utilités et constitue, au sens économique, une activité de production³⁸.

Le lien entre les transports et le développement économique fait l'objet d'un débat depuis de nombreuses années. L'idée selon laquelle les transports sont non seulement nécessaire à la croissance économique, mais constituent l'un des principaux moteurs est cependant largement répandue.

Dans ce qui suit nous résumons le rôle de transport dans trois grands points :

- Dans la croissance économique
- Dans l'amélioration de l'efficacité des entreprises
- Et enfin son rôle dans le marché du travail.

3.1.1. transport et croissance économique :

Les transports exercent une fonction d'interface dans l'économie en gommant les distances entre les facteurs de production et en reliant des branches d'activité entre elles et en mettant des sujets économiques en contact les uns avec les autres, et permet ainsi de pousser la division du travail plus avant et la productivité du travail et du capital à la hausse.

L'abolition des distances permet en outre d'exploiter les avantages comparatifs des coûts ainsi que des avantages de taille et de savoir, et d'exploiter aussi les équipements qui existent tout en assurant la rentabilité des investissements en équipements supplémentaires.

Le transport remplit encore d'autres fonctions plus ambitieuses dans la où il ouvre la voie à certaines innovations et techniques de production³⁹.

On peut résumer tout ça dans les points suivants :

- Diminution du prix et du coût des biens et des services
- Apparition de nouvelles formes de division du travail et progrès dus à la réorganisation ;
- Extension des marchés et économies d'échelle (sur le marché du travail et les marchés d'approvisionnement) ;
- Naissance de nouveaux produits et élargissement de la gamme des qualités ;
- Avantages procurés par la concentration ;
- Multiplication des innovations et enrichissement du savoir technique ;
- Mise en place de nouvelles structures spatiales, spécialisation de l'utilisation des sols et exploitation de lieux d'implantation moins coûteux ;
- Accélération de la restructuration et rationalisation de l'utilisation des facteurs de production ;

³⁸ Huybrechts .A (1971), « Le rôle du progrès des transports dans les économies sous développées »; revue économique : V 22 n°1 janvier 1971 pp. 140-162. P 141

³⁹ Baum. H et Korte. J (2001); « Transport et développement économique » rapport de les cent dix-neuvième tables rondes d'économie des transports Paris, CEMT(2001) les 29-30 mars 2001. P 24.

- Développement des ressources humaines.

3.1.2. transport et amélioration de la productivité des entreprises :

Le transport est un facteur de compétitivité des entreprises à plus d'un titre. La rapidité de livraisons des biens apparait comme un élément supplémentaire de concurrence entre producteurs et parfois même susceptible de donner l'avantage à un fabricant moins performant que ses concurrents en terme de coût de fabrication⁴⁰. Il constitue un coût de fonctionnement non négligeable pour plusieurs entreprises, par exemple selon une enquête faite au compte du ministère des transports au Canada, le transport représente en moyenne 4% du coût du produit vendu et livré par les établissements manufacturiers de la région Montréal à leurs clients⁴¹.

Le transport a une incidence sur le capital de l'entreprise. Le temps de transport constitue une partie intégrale du cycle de rotation de capital industriel, ainsi la non disponibilité d'une composante pour l'incorporer au produit ,fait subir à l'industriel un temps de transport qui va s'ajouter intégralement au cycle du capital industriel et a donc une incidence sur son taux de rotation.

Le transport a également une incidence sur le stock de capital. Le volume du capital immobilisé est sensible à l'organisation du transport, à la vitesse et à la fréquence des liaisons. Un système de transport performant réduit le cout du capital immobilisé transporté.

Et enfin, le transport a une incidence sur la concurrence spatiale. Un mauvais accès en termes de transport, à un marché peut agir comme une entrave à la concurrence (Hotteling 1929).

Les effets en termes de concurrence spatiale ont été décrits dans le cadre de la nouvelle géographie économique (Krugman 1991), cette discipline souligne l'importance des interactions entre taille du marché, les économies d'échelle et les coûts de transport. Toute réduction des coûts de transports peut se traduire par une concentration de l'activité économique, ce qui va engendrer des économies d'échelle et par là même une concurrence entre les entreprises.

3.1.3. transport et marché du travail :

En termes de contribution à l'emploi le secteur des transports est fortement générateur d'emploi, compte tenu de la multiplicité et la diversité de ses activités. Aux emplois directs qu'il offre (pilotes, transporteurs, gestionnaires, manutentionnaires,...) s'ajoutent également les postes d'emploi indirectement liés aux transports comme par exemple les industries produisant des moyens ou des équipements de transport.

Sur le marché du travail, l'amélioration des vitesses de transport revient à accroître la taille du marché de l'emploi d'une région, puisque davantage de demandeurs d'emploi seront en mesure d'atteindre des emplois distants.

⁴⁰ Savy(2006). Op,cit p 36

⁴¹ Ministère des transports Canada, « *Le diagnostic sur la congestion routière et le transport des marchandises*», Décembre 1999.P 4

Le transport permet aux travailleurs d'accéder aux lieux et aux types de travail qui correspondent à leurs qualifications et leurs compétences. La répartition rationnelle de la main-d'oeuvre est garante d'une productivité élevée.

3.2. Les échelles territoriales du fret

« Le transport est une industrie spatiale. Il n'existe pas en dehors du territoire, c'est même sa raison d'être : le desservir »⁴².

La dimension spatiale ne saurait être ignorée de l'analyse économique, dans l'approche de l'espace, le transport de marchandises n'a perdu son rôle de moteur et de révélateur de mécanismes essentiels. En effet, le fret est un indicateur permettant de se rendre compte de l'organisation du fonctionnement de l'espace. Il constitue une clé de lecture efficace de l'organisation et du fonctionnement du territoire, car l'observation des flux de marchandises invite à considérer le territoire comme un système d'échanges et de complémentarités entre zones et non comme une juxtaposition d'entités spatiales.

La liaison entre échelle spatiale et la fréquence des échanges n'est pas stricte. En effet, les flux s'établissent sur des distances très variables, qui permettent d'identifier les échelles du fonctionnement du territoire notamment la distance d'acheminement des marchandises.

Les distances varient selon la valeur des produits concernés, elle augmente avec la valeur à la tonne des produits transportés. Ainsi les produits à faible valeur ne supportent pas une longue distance. Cette loi consiste à garder la proportion des coûts de transport de ce type de marchandises par rapport à leur coût de fabrication inférieure à un seuil fixé par la concurrence des autres producteurs. Sur la base de cette loi, on constate que les matières premières sont le plus souvent transportées sur de plus courtes distances que les produits élaborés. En fonction de ces distances, le transport est d'abord local avant d'être régional, régional avant d'être national, national avant d'être international. Sachant que les flux les plus intenses sont toujours des flux locaux. Plus de la moitié des marchandises transportées par route en France parcourent moins de 50 kilomètres.

Qu'il soit local, régional national ou encore international, le transport joue un rôle majeur dans le développement économique. Voyons à présent l'importance du sous secteur de transport routier de marchandises dans l'économie.

⁴² Savy M. (2009) « *Les enjeux liés à la mobilité* » communication au colloque Accessibilité et fluidité des transports en Rhône-Alpes du 16 février 2009 Actes n° 2009-02.

3.3. L'importance de transport routier de marchandises dans l'activité régionale

Dans les paragraphes précédents nous avons mis en lumière l'importance des transports dans l'économie. Dans la présente section nous nous intéresserons d'une manière particulière au rôle du transport routier de marchandises dans l'activité économique et ceci à travers la présentation de ses atouts et sa particularité par rapport aux autres modes.

Le transport routier de marchandises est, une activité essentielle et multiforme dont la souplesse inimitable, le faible coût de revient, la capacité d'adaptation sont aussi indispensables à notre économie.

En effet, le principal atout compétitif du transport routier est sa capacité à transporter des marchandises partout, avec une flexibilité inégalée et à moindre prix. . Cette flexibilité est particulièrement indispensable aux produits à haute valeur ajoutée que produit l'économie contemporaine et elle est associée à un coût raisonnable permis par des gains de productivité récurrents. Ces différents facteurs expliquent sa part modale dominante et croissante parmi les modes de transport.

Les atouts du transport de marchandises sont acquis dans leur majorité des propriétés des infrastructures. Dans cette perspective, nous allons voir dans un premier point les principales caractéristiques des infrastructures de transport routier avant de présenter les atouts de ce mode de transport. Ces atouts sont à l'origine du succès de la route par rapport aux autres modes que nous développerons dans un dernier point où nous montrerons la part prédominante de la route.

3.3.1. Caractéristiques des infrastructures routières :

Les caractéristiques générales des infrastructures routières expliquent en grande partie le succès du mode, dont on peut les résumer dans les points suivants :

- Le pouvoir de pénétration de la route est le plus supérieur parmi les autres modes terrestres.
- Le pouvoir des routes à desservir des zones au relief tourmenté grâce à leur capacité de dénivellation et à leurs faibles rayons de courbure.
- La facilité d'accès en de nombreux points sans que cela nécessite un aménagement spécifique.
- La capacité de la route de transporter sans changer le mode et sans rupture de charge.

3.3.2. Les atouts du transport routier de marchandises :

Le transport routier de marchandises représente plusieurs atouts⁴³:

- Le transport par camion est le seul mode qui peut atteindre les zones Montagneuses, et d'une façon générale les lieux d'accès difficiles, tel que les milieux urbains.
- La grande souplesse d'usage de transport routier permise par l'utilisation de la voirie banale.
- Cette souplesse permet, pour les distances courtes ou moyennes un service rapide que celui assuré par le chemin de fer.
- L'utilisation de la voirie locale permet d'éviter les transbordements, mais permet aussi l'usage du camion comme complément du chemin de fer, de la voie navigable, du transport maritime ou aérien pour les transports terminaux.
- Sa capacité (en tonnes ou quelques dizaines de tonnes) réduit les groupages et le rend apte aux transports de marchandises en petites quantités les plus fréquentes dans l'économie contemporaine.
- Le bénéfice d'une infrastructure construite par les pouvoirs publics et entretenue par eux.
- La possibilité d'une organisation de la profession en petites entreprises qui assurent souvent une bonne rentabilité et une utilisation optimale des investissements et du personnel.

3.3.3. La route par rapport aux autres modes

La part du transport routier dans le transport terrestre de marchandises croît de façon régulière depuis plusieurs années et à l'échelle mondiale. Entre 1970 et 2004, la route a multiplié par plus de 3,5 fois des prestations au sein des pays de l'Europe centrale et orientale⁴⁴.

Ceci est le résultat d'évolutions divergentes : une forte progression de la route, une faible progression de la voie d'eau et un fort recul du fer.

La position dominante de la route est le résultat de sa capacité à s'adapter à l'économie contemporaine et aux évolutions de la logistique, en raison de ses qualités intrinsèques (souplesse, unités de transport plus petites et plus flexibles), du plus grand effort de la collectivité pour les routes par rapport aux autres modes, du prix très bas des hydrocarbures et à sa capacité d'adaptation et de modernisation ; en effet, la route a bénéficié d'un progrès technique incrémental et continu, elle a su mettre en place un modèle innovant, fondé sur l'organisation, la circulation de l'information et une grande capacité à comprendre et à assimiler les besoins logistiques des entreprises.

Les modes alternatifs à la route demeurent quand à eux moins compétitifs par rapport à celle-ci. La raison d'une chance de report modal, assez faible, réside dans

⁴³ Merlin P. (1991), op. cit P 173

⁴⁴ CEMT (2006), « Evolution des transports 1970-2004 ». P 28

l'incapacité des modes alternatifs, en particulier le ferroviaire, à assurer, en l'état actuel, un service de transport efficace présentant des qualités de souplesse et de fiabilité.

Le transport ferroviaire est fortement positionné sur le transport de biens intermédiaires et de produits énergétiques mais la décroissance de leur transport a impliqué le recul du fer. Ceci d'une part il ya lieu aussi de souligner que le fer souffre de la faible progression de sa productivité et d'une crise de confiance de la part de ses clients due notamment aux phénomènes de rupture de charge mal maîtrisés.

Les voies navigables au même titre que le chemin de fer, transportent les biens intermédiaires et les produits énergétiques ont vue leur activité reculer au profit de la route. Pour les trois modes de transports intérieurs leur évolution est explicable d'une part par l'évolution structurelle de l'économie, engendrant des produits plus ou moins susceptibles d'être transportés par un mode ou un autre et d'autre part par l'évolution de la compétitivité de chacun des modes⁴⁵.

- **Route** : sur un gain de part de marché de 14 points, 3,8 sont expliqués par le changement de la structure des productions et 9,2 par des gains de compétitivité par rapport aux autres modes.
- **Fer** : l'évolution défavorable de la structure des productions explique seulement une part minoritaire des pertes de marché, l'essentiel s'expliquant par une perte de compétitivité.
- **Voie d'eau** : l'effet dominant est par contre l'évolution structurelle de l'économie.

Le transport routier de marchandises est un secteur vital pour l'activité économique, comme le montrent paradoxalement les conséquences des interruptions de service lors de certaines crises qu'a connues ce secteur. Mais il relève des enjeux tant sociétaux, environnementaux politiques, qu'économiques pour lesquels des débats d'ordre politique et institutionnel font toujours l'actualité. Les paragraphes suivants résument ces enjeux.

Le transport de marchandises n'est pas juste un service qui consiste à déplacer les choses d'un endroit à un autre. Il est par contre, un processus et un facteur qui intervient dans la production d'autres biens, et sans lequel l'activité économique se paralyse.

Au cours de toutes les sections de ce chapitre, nous avons vu le rôle et l'importance du secteur de transport routier dans une économie basée sur les échanges. Cette importance lui confère un intérêt et une préoccupation majeure dans les politiques de l'Etat en vue d'une recherche permanente pour l'améliorer et le

⁴⁵ Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique (DRAST) (2008) « *Prospective fret 2030* » Juillet 2008.PP 60- 61.

Chapitre I : Généralités sur le transport et la logistique en Algérie

développer pour qu'il puisse remplir ses fonctions de moteur de développement dans la société.

Après avoir fait le contour des concepts et des principales notions relatives au transport de marchandises, nous analyserons dans le chapitre suivant la situation de ce secteur en Algérie.

Chapitre II

La politique économique est l'ensemble des moyens mis en œuvre par l'Etat pour atteindre les objectifs qu'il s'est fixé dans le but d'améliorer la situation économique générale du pays"⁴⁶. Cette politique définit les dispositions prises par l'État pour l'affectation des ressources, réguler la conjoncture, et redistribuer le revenu national. L'Etat joue en Algérie le rôle de premier plan dans certaines activités de production, bien que après 1995, il s'est désengagé des secteurs du bâtiment, de l'industrie et des transports.

L'Algérie, grand producteur d'hydrocarbures (pétrole et gaz naturel) est le quatorzième exportateur de pétrole au monde et il fournit 20% du gaz naturel de l'Europe. Le pays a tiré parti au cours des dernières années de recettes-hydrocarbures abondantes et croissantes, et dispose des huitièmes plus grandes réserves de gaz prouvées dans le monde. Des opportunités nouvelles apparaissent dans le secteur pétrolier et gazier. La Société nationale des hydrocarbures (Sonatrach) veut investir dans des biens d'équipement et en accroître la performance. L'Etat prévoit des travaux d'infrastructure pour améliorer le réseau routier et augmenter les capacités portuaires. Il existe également des possibilités dans le secteur de la construction, les télécommunications, l'approvisionnement en eau, les soins de santé, l'alimentation et le secteur agricole.

1. Les principaux secteurs de l'économie

L'économie algérienne continue à bénéficier de recettes de plus en plus importantes dégagées par le secteur des hydrocarbures. La croissance du PIB réel devrait se poursuivre à un rythme voisin de 5%, sous l'effet conjugué de la production d'hydrocarbures et de l'activité soutenue des secteurs de la construction et des services. Malgré la bonne tenue des indicateurs macroéconomiques, l'Algérie subit la persistance de fragilités structurelles, au premier rang desquelles la très forte dépendance aux revenus des hydrocarbures qui représentent 50% du PIB, 75% des revenus fiscaux et plus de 98% des exportations.

1.1. Le secteur d'hydrocarbures

En 2004, le secteur des hydrocarbures représentait 38% du PIB, 98% des exportations et 71% des recettes budgétaires. La production pétrolière était de 1,0 million de barils par jour (environ 2,5% de la production mondiale) et la production commercialisée de gaz se chiffrait à 225 millions de mètres cubes par jour (environ 3 % de la production mondiale). En 2005, le secteur des hydrocarbures représentait 36.5% du PIB, 65% des recettes de l'État et 97% des recettes d'exportation, comblant ainsi 24% des besoins en gaz naturel de l'Europe, mais ne contribuant directement que

⁴⁶ Conférence du chef du gouvernement Mr A Ouyahia, mars 2006.

pour 3% à la création d'emplois. L'Algérie a exporté 97% de sa production de gaz naturel vers l'Europe. Deux nouveaux gazoducs en construction, ont porté à quatre le nombre total de pipelines à 2010.

En 2006 et 2007, la part des hydrocarbures brut ou semi-brut dans le PIB, avoisinait 40 à 50%. Mais cela est pondéré par l'effet des dépenses publiques, avec des infrastructures clefs en main, mais non matures et mal ciblées, dont des projets voyant des réévaluations incessantes, parfois à plus de 300% ; voir aussi l'importance des dépenses improductives. En 2007 les hydrocarbures ont représenté la part la plus importante dans l'accroissement du PIB, avec 45% du volume global. Le secteur a connu une augmentation de sa valeur ajoutée en se situant à près de 4 140 milliards de dinars (équivalent à 57 milliards de dollars).

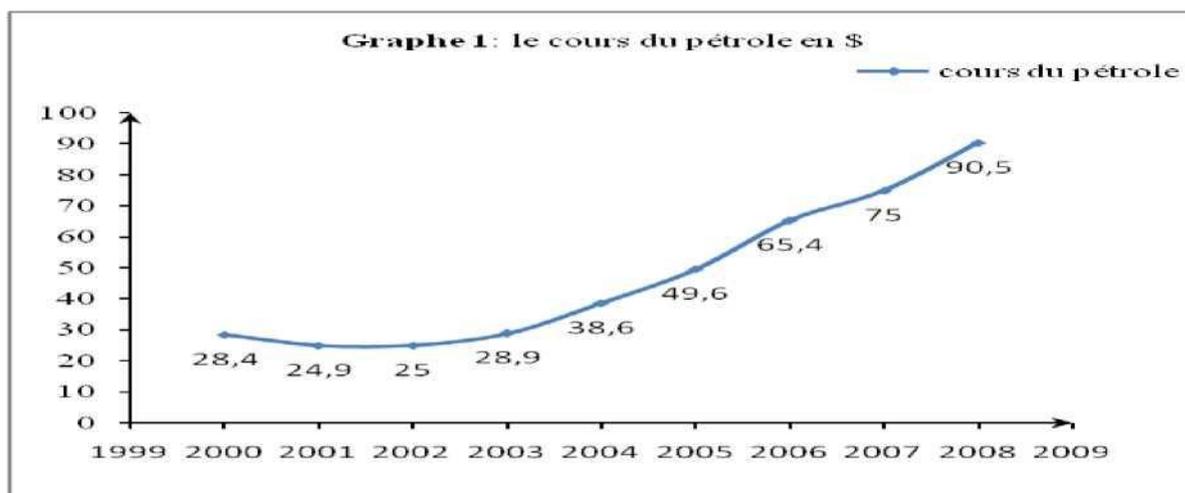
L'Algérie est considérée comme encore relativement sous-explorée. Le pays envisage d'accroître ses exportations de gaz naturel de 64 milliards de mètres cubes en 2008 à 100 milliards de mètres cubes en 2015⁴⁷. Les exportations de pétrole brut de l'Algérie culminent en 2010 à 1,1 millions de barils (bbl) par jour, contre 1,0 million de barils/jour en 2005. Le pays a tablé pour l'avenir sur le maintien d'un niveau important de recettes budgétaires provenant des exportations d'hydrocarbures, avec la mise en valeur d'importantes réserves de gaz naturel. L'envolée du prix du pétrole a accru les revenus de l'État et permis une amélioration importante des finances publiques.

- **Les cours du pétrole**

Au début des années 80, les cours du pétrole étaient à 40 dollars le baril, mais ont plongé ensuite en dessous de 18 dollars le baril au milieu des années 80 et dans les années 90 (à l'exception de 1990 et 1991). En 2000, les cours du pétrole ont grimpé pour atteindre la somme de 28.4 dollars le baril. En 2001 et 2002 le prix du pétrole a connu une régression à 24.9 et 25 dollars le baril. Le prix du pétrole est passé ensuite de 28.9 dollars en moyenne en 2003 à 38.6 dollars en 2004. Il est resté élevé, dépassant ainsi le niveau de référence de 40 dollars le baril en 2004 et ensuite des 50 dollars le baril en 2005. Au premier semestre 2005, le prix moyen a été de 49.6 dollars.

Le prix d'exportation du baril de pétrole s'est situé, en moyenne à 65.4 \$/bl en 2006, pour passer ensuite à 75\$/bl en moyenne annuelle en 2007. Le prix moyen du baril de brut a atteint 90.5 dollars en 2008, le FMI prévoyant pas de chute du prix du pétrole en dessous de 80 dollars avant 2012.

⁴⁷ Revue de dépenses publiques, p 11, rapport n°36270-DZ, document de travail de la banque mondiale février 2007



Données du FMI

Figure N (II-01) : le cours du pétrole en \$

Ce cours a permis à l'Algérie d'accroître l'excédent de son solde extérieur courant, malgré une progression importante des importations. La gestion raisonnée de la rente pétrolière a permis de réduire l'endettement, tout en maintenant les réserves à un bon niveau. À long terme, la hausse des prix mondiaux des hydrocarbures peu avoir quelques effets négatifs sur le secteur hors hydrocarbures.

1.2. Le secteur hors hydrocarbures

De 1980 à 1985, le secteur hors hydrocarbures a connu une croissance rapide de 5,1 % par année en moyenne, due à une stabilité politique relative, le niveau élevé des cours du pétrole et l'augmentation rapide des dépenses publiques. La tendance a été inversée de 1986 à 1994 par suite de la baisse des prix des hydrocarbures, de la lenteur et de l'inconstance des réformes et de la violence politique. Le PIB hors hydrocarbures (PIBHH) a chuté en moyenne d'environ 1 % par année entre 1986 et 1994.

La chute subite des cours du pétrole survenue en 1986 a eu un effet de dégradation sur les conditions économiques et sociales. Cette situation a perduré durant une décennie. Au lieu d'un ajustement progressif pour palier à l'érosion des recettes d'exportation, les autorités ont maintenu des politiques d'expansion budgétaire et monétaire, engendrant de l'inflation, un endettement important et une intensification des restrictions sur les importations.

Le secteur hors hydrocarbures représente deux tiers du PIB et 98% des emplois. Mais il ne produit qu'une part négligeable des exportations. La croissance du PIB réel hors hydrocarbures a ensuite augmenté depuis 2001, affichant un taux annuel de croissance d'environ 5,5% en moyenne au cours de la période 2002 - 2005⁴⁸. Cependant, cette performance est restée modeste par rapport à celle affichée par la

⁴⁸ Rapport du FMI n°07/61 février 2007, p 3

plupart des autres pays producteurs de pétrole de la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord (MENA). L'Algérie pourrait faire mieux en cette matière.

La croissance économique hors hydrocarbures a connu une progression légère, en 2007 s'établissant à 6,5% contre 5,5% en 2006. L'attractivité de l'économie algérienne hors hydrocarbures est limitée : l'essentiel des investissements directs étrangers se situe dans les secteurs du pétrole et du gaz. La dépendance de l'économie par rapport aux hydrocarbures (50% du PIB et 60% des recettes budgétaires) induit une faiblesse du tissu productif interne (l'industrie hors hydrocarbures ne représente que 5,8% du PIB), et d'autre part, la volatilité et l'instabilité de la croissance.

2. La croissance économique

La croissance économique enregistrée par l'Algérie peut être classée en trois périodes distinctes.

2.1. La période de récession

Une période de récession, de 1990 à 1995, est caractérisée par des taux de croissance négatifs du PIB par habitant. Au début des années 90, l'investissement public a été considérablement réduit à un peu plus de 6,2% en 1991. Cela n'a pas empêché une envolée des déficits budgétaires, qui ont atteint un niveau de -8,3 % du PIB en 1993. Entre 1986 et 1994, l'Algérie affiche un taux de croissance annuel un peu supérieur à zéro (0,2 %). Ceci s'est traduit par des taux par habitant négatifs et une aggravation de la pauvreté.

Les taux de croissance médiocres étaient dus à des sources d'influences externes défavorables. L'aggravation de la situation économique et financière en 1994 a conduit les autorités à mettre en place un programme de réformes appuyé par le FMI et la Banque mondiale, et à entamer des négociations pour le rééchelonnement de la dette extérieure. Ces réformes ont jeté les bases d'une reprise de la croissance. Mais au début, les réformes étant lentes et la récession se faisant durement ressentir, on assistait à l'aggravation des troubles civils.

Le gouvernement a donc décidé de mettre en place un programme d'ajustement devant lui permettre de stabiliser l'économie et de retrouver de la croissance, afin de réduire le chômage en forte augmentation et d'améliorer le niveau de vie de la population. Ce programme visait à corriger les déséquilibres budgétaires grâce à des mesures monétaires et fiscales, à la reprogrammation de la dette extérieure et à l'instauration de réformes structurelles où figuraient la libéralisation du commerce, une dévaluation en deux étapes du dinar algérien (70 % au total) entre avril et

septembre 1994 et un régime de flottement contrôlé en 1995, soutenu par un marché de change interbancaire et la restructuration des entreprises publiques⁴⁹.

2.2. La relance de la croissance

Sur la période 1996-2000, la croissance de l'économie algérienne est restée en-deçà de son potentiel, mais avec une moyenne annuelle de 3,3%. Les progrès de l'économie resteront suspendus à l'évolution de la situation politique et sociale : celle-ci demeure marquée par une forte instabilité de l'environnement politique et des problèmes de sécurité qui contribuèrent à détériorer le niveau de vie de la population, à freiner l'initiative privée et la mise en oeuvre des réformes économiques.

Entre 1994 et 2000, la performance macroéconomique s'est améliorée. La dette extérieure a diminué de 80% du PIB en 1995 à 46% du PIB en 2000. L'inflation est tombée de 29 à 0,3%. Le déficit budgétaire est passé de -4,4 % du PIB à un excédent de 7,8%. En revanche, le solde budgétaire hors hydrocarbures s'est détérioré, passant de 26 % du PIBHH à -33 % du PIBHH. L'écart entre les taux de change du marché parallèle et ceux du marché officiel s'est réduit d'environ 100%, et la croissance s'est située à un taux de 3,2%. Cependant, la fermeture de plus de 900 entreprises publiques a réduit de 320 000 (environ 40 %) les effectifs du secteur public, entraînant un coût social important. Le chômage s'est aggravé, avec un taux passant de 24% en 1994 à 30% en 2000. Et la masse salariale a baissé de moitié entre 1989 et 2000⁵⁰.

La stabilité économique a été laborieuse, au prix de lourds sacrifices, et s'est accompagnée d'un coût social élevé. La croissance est restée anémique et le chômage s'est accentué. Dans le contexte d'urgence qui prévalait en 2001, les pressions sociales et politiques ont conduit à la mise en place du premier programme d'investissement public.

2.3. L'accélération de la croissance

Le pays a atteint en 2002 un nouveau pallié de croissance qui, en restant lié aux performances du secteur des hydrocarbures, résulte des efforts de réforme déployés par le gouvernement. Des réformes ont été introduites dans des domaines variés comme la concurrence, la libéralisation du commerce extérieur et des paiements, la fiscalité, le secteur financier, la gestion des entreprises publiques ou la privatisation. Même si elles demeurent insuffisantes en termes de rythme et de niveau d'avancement, elles illustrent la volonté des autorités d'améliorer l'environnement des affaires et la réactivité du secteur privé.

⁴⁹ Koranchelian 2005.

⁵⁰ Rapport de la Banque mondiale 2003b.

Pendant la période 2001 à 2005, l'économie a pris son envol. Les taux de croissance se situaient en moyenne à 5%. Les taux d'inflation moyens sont restés en dessous de 3%. La manne pétrolière a aidé d'autres secteurs à atteindre des taux de croissance élevés. C'est le cas des secteurs de la construction, des télécommunications et des services. Le PIB par habitant était au-dessus de 3%, ce qui aurait dû contribuer à réduire les taux de pauvreté.

Suite au relèvement des prix du pétrole, les autorités ont lancé en 2001 un programme de relance économique suivi, en 2004, d'un programme de raffermissement de la croissance grâce auxquels le taux de croissance s'est encore redressé. À partir de 2002, la croissance du PIBHH réel s'est accélérée pour atteindre un taux moyen annuel de 5,5%. S'agissant de l'offre, la croissance a été particulièrement forte dans les secteurs de l'agriculture, de la construction, des travaux publics et des services non gouvernementaux. Côté demande, la croissance du PIBHH a été stimulée par l'absorption intérieure, les exportations de produits hors hydrocarbures représentant moins de 2% du PIBHH.

2.3.1. Le programme spécial de relance économique (PSRE)

En 2001, le gouvernement a mis en place le programme triennal de soutien à la relance de l'économie afin d'impulser une dynamique de croissance à l'économie dont les moindres performances, conjuguées à la situation socio - politique détériorée, ont débouché sur la création d'un cercle vicieux ne faisant qu'aggraver la détérioration du niveau de vie de la population. Le PSRE visait trois principaux objectifs : réduction de la pauvreté, création d'emplois, préservation des équilibres régionaux et redynamisation des espaces ruraux⁵¹. Le PSRE avait pour objet de créer 850.000 emplois au cours de la période 2001 - 2004 et de relancer la croissance à un rythme annuel de 5 à 6%.

Le PSRE était doté d'un montant de 525 milliards de dinars (équivalent à 7 milliards de dollars) répartis sur cinq volets : 45 milliards de dinars pour l'appui aux réformes, 65.3 milliards de dinars destinés à l'agriculture et à la pêche, 114 milliards de dinars à l'appui au développement local, 210.5 milliards de dinars consacrés aux grands travaux d'infrastructures et 90.2 milliards de dinars alloués au développement des ressources humaines. Ce programme a entraîné une progression des importations, et a contribué à une accélération de la croissance économique et à une baisse du chômage de près de 4 points pour se situer à 23,7%, alors qu'il avoisinait les 28% au début des années 2000.

Dans le domaine des routes, les initiatives ont concerné la réalisation de grands ouvrages tels que la route côtière, l'autoroute Est-Ouest, la rocade des hauts plateaux, les pénétrantes Nord-Sud et la route trans-saharienne, la mise en service de routes nouvelles ou restaurées permettant le désenclavement de 700 000 habitants et

⁵¹ Rapport de la Banque mondiale 2004 d

l'amélioration de la circulation dans les grands centres urbains. Dans le domaine des infrastructures aéroportuaires, la nouvelle aérogare Houari Boumediene et les aérodromes de Tougourt, Béchar et Constantine sont en cours d'achèvement, ainsi que les travaux engagés dans la région des hauts plateaux et du sud du pays.

Un intérêt particulier a été porté au développement de l'infrastructure portuaire par laquelle transitent 90% des échanges avec l'extérieur, en vue d'accélérer la restructuration de la CNAN (Compagnie de navigation nationale), de moderniser et accroître la capacité des ports, particulièrement celui d'Alger. Le PSCE prévoit aussi la construction de deux lignes de trains à grande vitesse, et la mise en service du métro d'Alger.

2.3.2. Evaluation du programme spécial de relance économique

En 2004 la Banque Mondiale a fourni une évaluation à mi-parcours du PSRE avec les conclusions suivantes: le PSRE aura un impact modeste sur la croissance (un accroissement de 1 % en moyenne par an). Les emplois créés dans le cadre des projets PSRE seront temporaires, avec un effet de 850 000 emplois (170 000 emplois directs et 664 000 emplois indirects). Les importations particulièrement celles liées aux secteurs du transport et des travaux publics) augmenteront plus rapidement que les exportations, réduisant ainsi l'excédent du compte courant à 1% du PIB pendant la période 2001 – 2005. Les projets font moindre référence à l'atteinte des objectifs stratégiques sectoriels. Leur qualité est inégale, et la préparation technique du personnel d'exécution demeure insuffisante.

La part des insuffisances du PSRE découle de l'urgence qui a accompagné le lancement des projets, de la variété de demandes auxquelles les projets sont supposés répondre et de la multiplicité des acteurs. Une analyse des coûts montrerait que les projets sélectionnés dans le cadre du PSRE étaient extrêmement coûteux.

2.3.3. Le cadre économique 2005/2009

L'espace budgétaire créé par l'avènement d'une manne pétrolière prolongée a permis au pays d'entreprendre un important programme d'investissement public pour la période 2005-2009. La croissance économique sera soutenue au cours de cette période⁵². Le PIB progressera en moyenne annuelle de 5,3% en volume durant la période considérée. Une croissance supérieure est possible mais elle dépendrait des réformes qui seront menées pour capter une part plus importante de la demande fuyant vers l'importation, en l'absence d'une offre locale suffisante et compétitive dans

⁵² Les projections du cadre économique pour la période 2005-2009 ont été faites sur la base des hypothèses suivantes: un prix du baril de 19 US\$ pour toute la période 2005-2009; un taux de croissance annuel des importations de 5%; un taux d'inflation de 3%, cohérent avec la politique budgétaire préconisée pour la période; un taux de change de 76 DA/US\$ pour la période 2005-2009 et une progression des exportations de 6,2% par an pendant la période.

l'ensemble des branches de l'activité économique, particulièrement dans l'industrie et les services modernes.

L'amélioration du pouvoir d'achat passera par une croissance soutenue hors hydrocarbures couplée avec une politique salariale soutenant les segments utiles pour plus de production et de productivité dans le cadre des nouvelles mutations mondiales, et non rentiers, conciliant efficacité économique et équité avec plus de cohésion sociale, si l'on veut combattre efficacement le chômage et la pauvreté.

Le gouvernement reconnaît les faiblesses structurelles de l'économie reflétée par des taux de croissance inférieurs en 2006 - 2007 par rapport à 2004 - 2005 déjà faibles en termes réels, le faible niveau des exportations hors hydrocarbures (2% en 2006 - 2007, une production d'hydrocarbures de 40% du PIB et représentant 70% des recettes fiscales), un différentiel entre le taux d'épargne public et le taux d'investissement (environ 30% du PIB). Les dysfonctionnements de la réforme globale, expliquent la stagnation (croissance faible combinée avec un retour de l'inflation en 2007 - 2008).

2.3.4. Le programme complémentaire de soutien à la croissance (PCSC)

Lus ambitieux que le PSRE, au plan de la consistance physique et de la dimension financière, le PCSC, de durée quinquennale, sera exécuté sur la période 2005-2009. Comparativement, la consistance financière du PCSC représente 2,1 fois celle du programme d'équipement global 2001 - 2004. Ce programme intègre un financement de près de 500 milliards de DA sous forme de prêts du Trésor, à long terme à des conditions favorables, dont 405 milliards de DA au profit des ecteurs des transports et des travaux publics, pour le financement partiel de l'axe autoroutier Est - Ouest et pour l'acquisition d'équipement ferroviaire et d'équipements du métro d'Alger.

Les objectifs de ce programme sont principalement : le rééquilibrage territorial à travers le développement et la modernisation du réseau routier et ferroviaire ; l'amélioration des conditions de vie en matière d'habitat et d'accès aux soins, la prise en charge de besoins croissants en matière d'éducation, d'enseignement supérieur et de formation, le desserrement de la contrainte en matière de ressources en eau, et enfin le développement et la modernisation du service public. La bonne conduite de ces objectifs exige l'amélioration de l'efficacité de la dépense publique, son aspect qualitatif devant être aussi important que son aspect quantitatif.

❖ Consistance physique du PCSC

Avec l'incorporation du précédent portefeuille de programmes, des budgets supplémentaires, et l'adjonction de nouveaux programmes pour les régions du Sud et des Hauts Plateaux, l'enveloppe initiale affectée au PCSC qui s'élevait à 4 203 milliards DA (soit environ 55 milliards de dollars) a plus que doublé, passant à 8 705 milliards (environ 114 milliards de dollars). Au total, le programme d'investissements

publics se chiffre à 74 milliards de dollars EU (72 % du PIB de 2005). L'envergure du PCSC est sans précédent, et s'explique par la manne pétrolière.

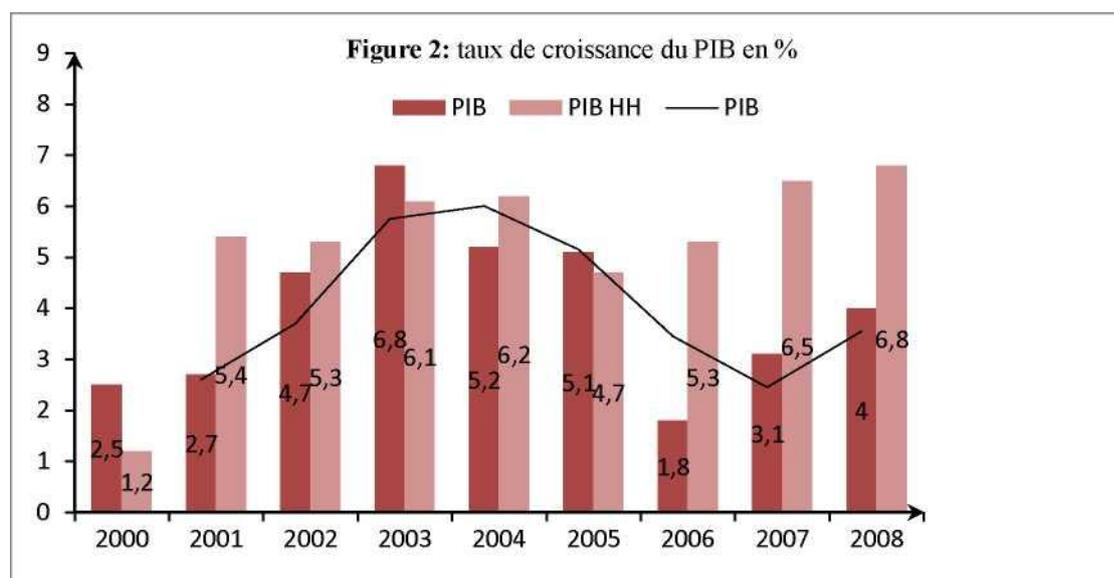
Le PCSC prévoyait au départ des dépenses d'équipement de 4202,75 milliards de dinars échelonnées sur la période 2005 – 2009 ; 40% de ces dépenses portant sur le développement des infrastructures socio-éducatives (logements, éducation, santé, développement régional), 40,5% concernant les infrastructures de base (transports, travaux publics, secteur de l'eau) et près de 8% consacrés au soutien à l'agriculture. L'action budgétaire entend entretenir la croissance économique, en dotant le pays d'infrastructures afin d'améliorer le climat des affaires et d'inciter le secteur privé à s'impliquer davantage dans la relance de la croissance.

2.4. L'évolution du taux de croissance

La croissance du Produit Intérieur Brut est passée de 2,5% en 2001 à 2,7% en 2002. La croissance du PIB réel s'est nettement rétablie après le ralentissement observé en 2000. D'une croissance économique de 1,2%, le taux est passé à 5,4% en 2001. En 2002, le PIB a connu une croissance de 4,7%, soit un dépassement de 2 point par rapport à l'année 2001. Le PIB hors secteur des hydrocarbures a connu une croissance réelle de 5,3%. En 2003, la croissance s'est accélérée pour atteindre 6,8%, dépassant ainsi de 1.8 point de pourcentage le plus haut niveau de croissance des années 90 (atteint en 1998). Le PIB hors hydrocarbures a en effet progressé, en termes réels, de 6,1% en 2003.

En 2004, le Produit Intérieur Brut s'est établi, en valeur courante, à 6 136 milliards de DA, la croissance économique s'est située à 5,2%, suite au ralentissement de la croissance de la production d'hydrocarbures et de la baisse de la production agricole par rapport à 2003 (qui avait été une année marquée par des récoltes exceptionnelles). Le PIB hors hydrocarbures a été de 6,2%. en 2005, la croissance économique a enregistré un taux global de 5,1%, soit 1,7 point de moins qu'en 2003. Cette croissance économique est tirée par les secteurs du BTP (+7,1%), des hydrocarbures (+ 5,8%) et des services (+ 5,6%). Le secteur pétrolier et gazier a généré en 2005 près de 45% du PIB.

L'année 2006 a enregistré une croissance économique de 1,8%, en liaison avec le recul de la production du secteur des hydrocarbures (-2,5% en volume). La baisse de la production d'énergie de cette année là – due à d'importants travaux d'entretien – est en grande partie responsable du ralentissement de la croissance de l'économie algérienne. Hors hydrocarbures, la croissance du PIB se situe à 5,3%, tirée essentiellement par le secteur du BTP (+11,6%), en relation avec la poursuite de l'exécution du PCSC.



Source : Données du FMI

Figure (II-02) : taux de croissance du PIB en %

En date du 22 janvier 2008⁵³, est annoncé 9374 milliards de DA de PIB pour fin 2007 (le triple par rapport à 1999) dont 4140 pour les hydrocarbures, soit 135 milliards de dollars US. Le taux de croissance économique a été de 3,1% en 2007 et sera de 4% en 2008 et 3,8% en 2009. Ces chiffres mettent en évidence l'extrême dépendance de la croissance vis-à-vis des hydrocarbures en raison de leur poids dans le PIB. Suivant ces prévisions, la croissance restera assez élevée, mais insuffisante pour réduire un chômage important chez les jeunes.

2.5. Le taux de chômage

Le taux de chômage en Algérie était plus élevé que la moyenne des pays de la région MENA et que celle des anciens pays en transition entre 1990 et 2004. Bien qu'étant toujours élevé, le taux de chômage a été réduit au cours de la dernière décennie. L'accélération de la croissance dans les années 2000, stimulée par le PSRE, a contribué à la réduction de ce taux. Cependant ses résultats pourraient ne pas se pérenniser à plus long terme. La croissance annuelle moyenne de l'emploi a surtout augmenté dans les secteurs de l'agriculture et du bâtiment/travaux publics, qui comptent parmi ceux qui ont le plus bénéficié de l'investissement public.

Selon les données officielles, le taux de chômage est passé de 29% en 2000 à 28,4% en 2001. Le taux de chômage est passé de 25,9% en 2002 à 23,7% en 2003. En 2005 ce taux a diminué à 15,3% contre 17,7% en 2004. Cette baisse s'explique

⁵³ Selon le dernier rapport de la Banque mondiale de 2008.

davantage par une augmentation du travail à domicile que par une augmentation du nombre d'emplois. En 2006, le taux de chômage à reculé de 3 points par rapport à 2005, atteignant un taux de 12,3%. Les chiffres communiqués par l'ONS indiquent que le taux de chômage a augmenté de 1.5% pour atteindre 13,8% pour l'année 2007. Grâce à la réalisation de grandes infrastructures, le gouvernement s'est donné pour objectif de faire passer le taux de chômage en dessous de la barre des 10% cent en 2009.

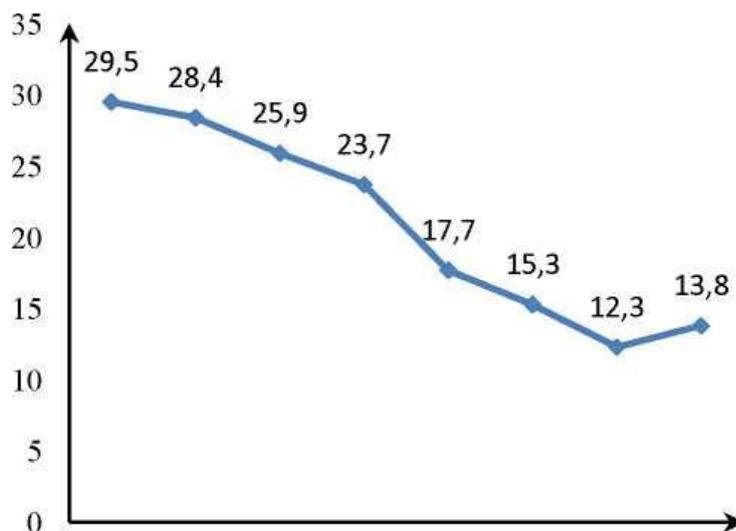


Figure (II-03) : Taux de chômage %

❖ Baisse du chômage impossible en croissance faible

Après la stabilisation politique de 1999 - 2004, la nouvelle politique de l'emploi du gouvernement entre 2004 - 2009 devait viser à consolider les efforts pour un taux de croissance soutenu hors hydrocarbures afin de réduire le chômage. Sur le plan économique, le constat est que le premier plan de soutien à la relance économique 1999 - 2004 de plus de 70 milliards de dollars US, et le second 2004 - 2009 doté d'une enveloppe de plus de 180 milliards de dollars US n'ont pas réussi à inverser les tendances profondes de la crise économique que connaît le pays depuis deux décennies, où l'on assiste à un renforcement de la dynamique rentière.

D'une manière générale et concernant ce problème complexe, la propension de l'administration du pays, à présenter des chiffres attestant de l'amélioration nette et constante du niveau de vie des algériens, et de la baisse du taux de chômage, est contredite par la réalité. La définition du chômage est souvent ambiguë. Dans la plupart des pays du Tiers-Monde, l'importance de la sphère informelle joue le rôle de soupape de sécurité tant par l'importance de l'emploi que par des mécanismes de redistribution de revenus, et du fait qu'elle entretient des rapports avec la bureaucratie.

Le taux de chômage officiel contredit les lois élémentaires de l'économie (le taux d'emploi est fonction du taux de croissance) et le rapport du FMI de 2007 donne un taux de chômage de 20%, et indique une dualité croissante entre les emplois permanents en décroissance et les emplois temporaires en croissance. Le chômage frappe les personnes mal formées, mais également les diplômés de l'enseignement supérieur, ce qui démontre un ralentissement de l'activité économique et l'inadaptation de l'appareil économique aux nouvelles mutations internationales. Dans le contexte du taux de chômage élevé, la diversification de l'économie algérienne est devenue une nécessité.

3. Contribution des secteurs de l'économie à la croissance

On présente souvent l'Algérie comme un pays pétrolier. Les hydrocarbures y tiennent une place centrale. Il s'agit de pétrole et de gaz naturel, mais également de produits présentant une valeur ajoutée, sur les plans industriel et commercial (GPL, hydrocarbures gazeux, produits raffinés...). Les services représentent le deuxième poste de production intérieure brute, le commerce en constituant plus de la moitié.

Dans le secteur des hydrocarbures, ouvert à la compétition, les investissements sont très significatifs. Le secteur du BTP enregistre sur la période 2002-2006 des taux de croissance record et ce en relation avec les actions de mise en oeuvre du PSRE et du PCSC. 67% de la production du secteur BTP sont déterminés par le budget de l'État. Le quatrième poste est le secteur agricole, qui profite de la libéralisation. Il existe encore aujourd'hui des espaces disponibles qui permettent de produire davantage, tant pour le marché algérien que pour les marchés européens. Et enfin, le service de l'industrie participe le moins à la croissance globale.

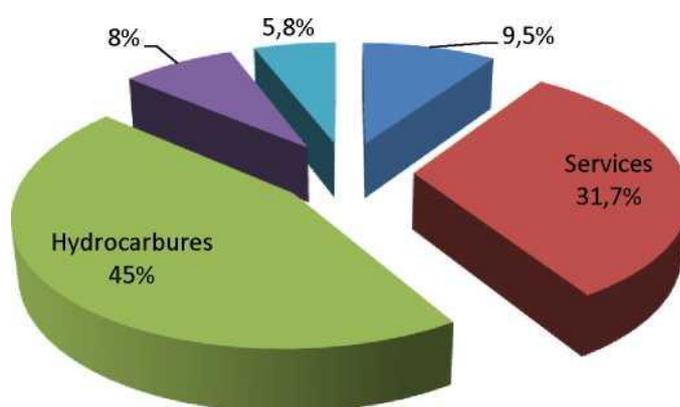


Figure (II-04) : Ventilation sectorielle du PIB EN 2020

Source : Estimations des auteurs sur la base des données des autorités algérienne.

3.1. Le secteur des hydrocarbures

La part des hydrocarbures dans le PIB à prix courants est passée de 40% en 2000 à 35,5% en 2001. Cela est due principalement à la baisse du prix du baril du pétrole qui a été en moyenne, sur 2001, de 24,8 dollars contre 28,5 dollars en 2000. L'évolution de la valeur ajoutée de l'année 2002 indique un redressement avec une croissance d'environ 3,7%, après une baisse de 1,6% en 2001. Les quantités produites en 2002 ont été en légère progression pour le brut, stables pour les hydrocarbures gazeux et en baisse pour les produits raffinés et le condensât.

Le secteur des hydrocarbures a consolidé en 2003 sa position prépondérante dans l'économie. Avec une croissance réelle de 8,8%, ce secteur a enregistré sa plus forte progression des dix dernières années, grâce à l'entrée en production de nouveaux gisements. Les progressions des branches de pétrole brut et de liquéfaction du gaz naturel ont été, respectivement, de 33% et de 5,3%, dans un contexte de bonne tenue des prix sur le marché international de l'énergie. Cette évolution a permis de porter à 2,2 points de pourcentage, la contribution du secteur à la croissance en 2003, contre 1,1 point seulement en 2002.

La part des hydrocarbures dans le PIB a encore augmenté en 2005 en s'établissant à 43,1 % contre 25% en 2004. La croissance globale du secteur a été de 5,8% en 2005, pour une croissance du PIB de 5,1%. La production de pétrole brut a enregistré une croissance d'environ 5,4%, due essentiellement à l'augmentation de la production des associés de la Sonatrach. En 2006, la production pétrolière a affiché une légère baisse, en raison de problèmes techniques; et la part des hydrocarbures dans le PIB a été de 44%. En 2007 Le secteur pétrolier représentait 45% du PIB⁵⁴.

3.2. Le secteur des services

Le secteur des services a enregistré un taux de croissance stable en 2001, soit 3.8% contre 3.1% en 2000. Sa part dans le PIB a connu en 2001 une légère croissance, soit 21.8% contre 20.5% en 2000. La branche la plus importante de ce secteur, les transports, souffrait d'une situation de marasme. Le plan de soutien à la relance économique prévoyait un vaste plan d'action pour la modernisation de ce secteur à travers le développement de partenariats, la gestion par concession, et un important plan d'investissement.

Les services ont connu en 2002 une croissance élevée de 5,4% et ont atteint 7,3% en 2004. Cette croissance a été tirée par le développement des activités des transports, induit par l'expansion du commerce et de la distribution, résultat de l'augmentation des importations de marchandises.

En repli relatif, avec 34% du PIB en 2005 contre 39% en 2004, le secteur des services a connu une croissance de 5,6%, en diminution de 2 points par rapport à

⁵⁴ Selon le dernier rapport de la Banque mondiale de 2008.

l'année 2004, mais supérieure au taux de croissance global. Le secteur des services contribue de par son poids dans le PIB à 24% de la croissance globale de l'économie et il emploie 53% de la population totale occupée. En 2006 la part des services dans le PIB a été de 29%, et a enregistré une augmentation de 6,9% en volume en 2007 pour atteindre un pourcentage de 31,7 du PIB.

3.3. Le secteur du bâtiment et travaux publics (BTP)

Le secteur du bâtiment et travaux publics a représenté 8,5% du PIB en 2001 contre 8,2% en 2000. La croissance du secteur a été de 2% en 2001. La valeur ajoutée du BTP a connu en 2002 sa plus forte croissance (8%) depuis six ans. Cette expansion vigoureuse, a été impulsée et soutenue par les dépenses considérables d'équipement public, dans un contexte budgétaire lié aux augmentations consacrées à l'habitat, aux routes et à l'hydraulique.

Le secteur du bâtiment et travaux publics est resté dynamique en 2003. Sa croissance, de 5,8% pour cent en termes réels, a relativement baissé par rapport à son taux de 8,2% pour cent en 2002. Les autorités imputent ce fléchissement au nombre insuffisant d'entreprises de taille appropriée et disposant des compétences requises. Ce qui a empêché le BTP de profiter pleinement des programmes d'investissement mis en oeuvre, tels que ceux de la reconstruction des infrastructures détruites par le séisme, la poursuite de la réalisation des programmes d'infrastructures et de logements (décidés dans le cadre du PSRE) et l'extension des travaux publics pétroliers.

En 2004, le secteur du BTP a contribué au PIB à hauteur de 7,5%. Il bénéficie d'une attention particulière des pouvoirs publics du au déficit en logements et en infrastructures de base. Le secteur conserve ces dernières années une croissance importante. Elle a été de 7,9 % en 2005, soit 0,4 point de plus qu'en 2004, et de 10% en 2006. En 2007, les résultats donnent une contribution supplémentaire du BTP de +9,5% en termes réels.

3.4. Le secteur de l'agriculture

En 2001, la part de l'agriculture dans la production totale a été de 9,2% du PIB contre 8% en 2000. Le secteur a enregistré une croissance de 13,2% en 2001 alors qu'il était en décroissance de 4,3% en 2000. Cette performance est due à de bonnes conditions climatiques et également aux premiers effets du Plan national de développement de l'agriculture (PNDA) mis en oeuvre en 2000.

La croissance du secteur agricole a régressé de 1,3% en 2002 du fait d'une pluviométrie insuffisante sur la production céréalière (-24 pour cent). La chute de la production céréalière a été partiellement compensée par le bon comportement de la production animale qui a continué à progresser (5%).

A la faveur d'une pluviométrie suffisante, la campagne agricole a enregistré en 2003 des résultats remarquables, avec une progression du secteur en termes réels de 19.7%. Cette évolution s'explique par la politique sectorielle et la bonne gestion financière des terres agricoles publiques. Le secteur agricole a représenté près de 10% du PIB et sa contribution à la croissance globale s'est améliorée puisqu'elle est passée de -0.1 point de croissance en 2002 à 1.8% en 2003.

Le poids de l'agriculture dans le PIB enregistre un nouveau recul en 2005. Il était de 7,7% contre 8,3% en 2004. La faible croissance du secteur est très influencée par les aléas climatiques.

L'agriculture a enregistré une croissance de 1,9% contre 3,1% en 2004. En 2006, l'agriculture contribue à 9% du PIB et emploie 25% de la population active. En 2007 les résultats exposés devant le conseil de gouvernement donnent une contribution du secteur de l'agriculture de 8% du PIB.

3.5. Le secteur de l'industrie

Hors hydrocarbures, la part de l'industrie dans le PIB a été de 7,2% en 2001 contre 7,0% en 2000. La croissance du secteur, faible en 2001, 0,9% par rapport à l'année 2000, a été le fait du secteur privé qui a enregistré une croissance de 4,5%, tandis que le secteur public affichait une baisse de 0,7%. Après une période de baisse, l'industrie manufacturière connaît à nouveau un regain d'activité avec 2% de croissance de sa valeur ajoutée en 2001 et 2.9% en 2002. Ces résultats témoignent d'un dynamisme du secteur privé, de nature à inciter l'administration du pays à s'engager plus nettement dans l'ajustement structurel de l'économie en faveur d'un rééquilibrage des rôles entre les secteurs public et privé dans la stratégie de développement.

Hors hydrocarbures et BTP, la croissance du secteur industriel algérien a connu en 2003 un ralentissement de son rythme de 1,7 point de pourcentage pour se situer à 1,2%, reflétant les problèmes structurels de l'industrie manufacturière. Grâce au privé, le secteur industriel hors hydrocarbures et BTP a enregistré en 2004 une progression de l'ordre de 3,2% et une contribution à la croissance globale de 0,2%.

L'industrie hors hydrocarbures clôture l'année 2005 avec une croissance en hausse : 2,5%, contre 1.9% en 2004. Le secteur public a connu un taux de croissance de 3,4% contre 1,7% pour le privé. L'activité des industries manufacturières continue à stagner avec une croissance de 0,2% en 2005. Dans ce secteur, les performances de croissance du secteur privé (2,3%) sont supérieures à celles du secteur public, dont l'activité a baissé (moins 4,5%). En 2006 la valeur ajoutée de l'industrie dans le PIB ne représente que 5,3%, hors hydrocarbures. Le secteur représente 5,8% du PIBHH en 2007.

Le secteur des hydrocarbures est donc le plus grand pourvoyeur de richesses du pays. Il détient la plus grosse part dans le développement (25%) tandis que d'autres secteurs - industrie et agriculture - évoluent de façon épisodique. La croissance économique en dehors du secteur pétrolier et gazier reste tributaire de la production et des prix de l'énergie. Une importante partie des revenus issus du secteur énergétique est utilisée pour le financement d'investissements publics dans des projets non énergétiques.

4. L'investissement public

Le budget d'investissement du gouvernement est assez important. Il représentait environ 10% du PIB pour la période 2000 - 2004, à comparer avec le taux de 7,3 % du PIB pour le Maroc durant la période 2000 - 2004 et de 7,5% pour la Tunisie pour 2001 - 2003⁵⁵. Ce niveau est élevé au monde lorsqu'on le compare à la moyenne de moins de 4% du PIB dans les pays de l'OCDE, moins de 5% du PIB en Amérique latine, et moins de 8% du PIB dans les pays asiatiques.

Pendant la période quinquennale de 2005 à 2009, les dépenses ont augmenté. Les investissements en 2005 ont atteint 1200 milliards de dinars soit 16 milliards de dollars. Les dépenses publiques d'investissement devaient augmenter, dans un premier temps, de 16,5 % du PIB hors pétrole en 2004 à 30,3% en 2006, et à plus de 30% en 2007 pour tomber par la suite à 15,5 % en 2009 (niveau inférieur à celui de 2001 - 2003). Compte tenu d'une capacité d'absorption limitée, la concentration des investissements en début de période pourrait compromettre la qualité des dépenses et accroître l'inflation.

En tant qu'investisseur principal, l'Etat a injecté 730 milliards de dinars dans le domaine des infrastructures et socioculturels, le programme d'investissement se focalisant sur la construction des bâtiments publics indispensables, la valorisation des ressources humaines, l'amélioration du service publique, le soutien à l'activité économique et la construction de logements.

4.1. Les infrastructures

En matière de patrimoine d'infrastructures, l'Algérie soutient la comparaison avec les autres pays de la région. Certains goulets d'étranglement freinent cependant les mesures prises dans le secteur pour faire face aux besoins économiques et sociaux. D'importants investissements ont été consentis pour construire des infrastructures de transport, reflétées par des indicateurs positifs de densité du réseau. Le pays compte 107 000 km de routes (72 % sont revêtues) ; 4940 km de voies ferrées ; 10 ports commerciaux le long de la côte ; 11aéroports internationaux et 22 aéroports nationaux.

⁵⁵ Rapport du FMI 2004c, 2005a

A moins d'1 million d'unités de trafic par km, les chemins de fer ne sont pas utilisés à leur pleine capacité. De nombreux aéroports connaissent la même situation : 3/4 d'entre eux enregistrent moins de 10 mouvements d'avions par jour.

Les partenariats publics-privés (PPP) peuvent s'avérer utiles pour gérer l'investissement et les dépenses d'exploitation dans les projets d'infrastructure. Divers modèles de PPP sont possibles et plusieurs sont actuellement mis en oeuvre dans le secteur de l'eau et du transport (un contrat de gestion aéroportuaire, ou une concession pour les ports...). Il manque cependant un cadre réglementaire commun. La coordination fait défaut entre les administrations de supervision. Le risque est d'avoir des modèles incompatibles. Les ressources humaines pour assurer les opérations d'évaluation sont limitées, et la capacité de suivi est insuffisante.

4.2. Les transports et travaux publics

Le secteur des transports et travaux publics a souffert de la crise sécuritaire de la décennie 1990. L'Algérie a connu une grave crise de violence et de terrorisme liés aux mouvements politiques extrémistes. Cette crise sécuritaire a eu un impact important sur le secteur des transports, sur le choix des modes, l'impossibilité d'installer des chantiers d'entretien routier, ou par les dégâts directs causés aux infrastructures, notamment dans le secteur ferroviaire.

Certains goulets d'étranglement perdurent ; comme l'encombrement chronique de la route reliant les grandes villes du Nord. L'autoroute est-ouest d'une longueur de 1 260 km permettra de régler ce problème. La croissance démographique et l'urbanisation pèsent lourdement sur les infrastructures de transport en zones urbaines, notamment à Alger où la construction du premier métro a été lancée en 1982 pour finir récemment.

Les tentatives d'exécution au-delà d'une capacité d'absorption raisonnable aboutiront à des gaspillages de ressources, comme cela s'est vu par le passé avec les problèmes d'exécution des grands projets. La réalisation d'investissements publics comporte des défis majeurs. Des ressources peuvent être déviés vers des objectifs différents, ou mal dépensés, et ne pas faire leur contribution prévue à la croissance.

4.3. L'impact de l'investissement public

L'impact de l'investissement public sur l'économie dépend de son efficacité. Dans une perspective keynésienne, toute augmentation de la demande agrégée (qu'il s'agisse de la consommation, des exportations, ou de l'investissement) peut donner lieu à une augmentation du PIB réel, qui se poursuivra aussi longtemps que l'investissement augmente. Tout investissement influence positivement le PIB potentiel ; mais son impact en tant que source de croissance réelle dépend de son

efficacité. Un investissement de qualité demande des solutions à faible ratio coûts-avantages. D'importantes ressources d'investissement peuvent être mal affectées et gaspillées plutôt qu'orientées dans la voie d'une croissance durable.

Dans les secteurs de l'eau, des chemins de fer, et aéroportuaire, les ressources ont été mal affectées, et les projets d'investissement trop grands. Le surinvestissement constitue une pression supplémentaire sur les dépenses de fonctionnement ainsi que sur la capacité à maintenir les immobilisations. Les investissements publics, appréhendés à travers les allocations de ressources, se maintiennent aux mêmes niveaux que ceux des deux années antérieures à 2008. Ces niveaux devaient assurer la couverture financière des projets et permettre une bonne conduite des programmes d'investissement publics. Il convient d'accélérer le rythme de consommation des crédits pour répondre à la demande sociale, tout en préservant l'efficacité de la dépense publique.

Les hydrocarbures continuent à peser d'un grand poids sur la croissance économique et la macro-économie. Cette influence s'exerce par deux canaux : la croissance spécifique du secteur des hydrocarbures, compte tenu de leur poids dans le PIB. Et la fiscalité des hydrocarbures (plus de 75% des recettes budgétaire en 2006) qui permet de financer les grands programmes publics générateurs de croissance dans les services, le BTP et la construction. Le pays enregistrait un taux de croissance compris entre 3 et 5%; les pays producteurs de pétrole, ayant une structure économique proche, réalisaient un taux de croissance moyen de 7%. Cet indicateur explique le retard de l'économie algérienne et montre que la politique et les approches suivies ne sont pas performantes et font subir au pays des dépenses importantes pour des résultats insuffisants.

En matière de lutte contre le chômage, l'Algérie enregistre un taux de chômage officiel situé entre 12 et 15%, soit 7 points de plus que le taux moyen atteint par les pays MENA (pays du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord)⁵⁶. Ces pays ont réduit le taux de chômage à moins de 7%. Le chômage touche particulièrement les diplômés universitaires. Dans un domaine aussi sensible, on utilise plusieurs approches aussi coûteuses que peu efficaces les unes que les autres, et qui pourraient à moyen terme être nuisibles aux jeunes et à l'économie.

Le système algérien des investissements publics comporte donc plusieurs lacunes. En premier, les coûts des projets sont importants. Deuxièmement, la préparation technique du personnel d'exécution et la qualité des projets sont inégales, les projets contribuant ainsi faiblement à l'atteinte des objectifs stratégiques sectoriels. Troisièmement, de nombreuses faiblesses trouvent leur origine dans l'urgence qui accompagne la préparation de projet de grande échelle, la diversité de demandes spécifiques auxquelles les projets sont supposés répondre et le chevauchement des

⁵⁶ Rapport publié par le FMI « Pourquoi le chômage en Algérie est plus élevé que dans les pays MENA ?... » septembre 2007.

responsabilités entre les diverses autorités. Les enjeux institutionnels et de gouvernance contribuent aussi à limiter la réussite.

Les services du FMI ont insisté sur la nécessité de gérer judicieusement les ressources hydrocarbures pour maintenir la stabilité macroéconomique et renforcer la compétitivité de l'économie hors secteur des hydrocarbures. Ils ont recommandé d'inscrire la politique budgétaire dans un horizon de plus long terme. Il sera nécessaire aussi de bien coordonner les politiques budgétaire et monétaire, et de continuer à utiliser de manière transparente les recettes du secteur des hydrocarbures.

Chapitre III

Chapitre III Le rôle du secteur de transport dans le développement économique en Algérie (cas pratique)

Introduction

La rapidité de l'urbanisation (2 500 000 citadins en 1954, 17 millions en 1998 (Kouzmine et Fontaine, 2018) et plus de 30 en 2020) oblige enfin le gouvernement algérien à se poser la question de la mobilité urbaine quand la paix et la stabilité politique sont revenues, d'autant plus que, le prix des hydrocarbures augmentant, les disponibilités financières s'accroissent. Cette politique va concerner essentiellement deux points, le développement des transports urbains en site propre et la mise en place d'une gestion moderne.

1. Le développement des transports urbains en site propre

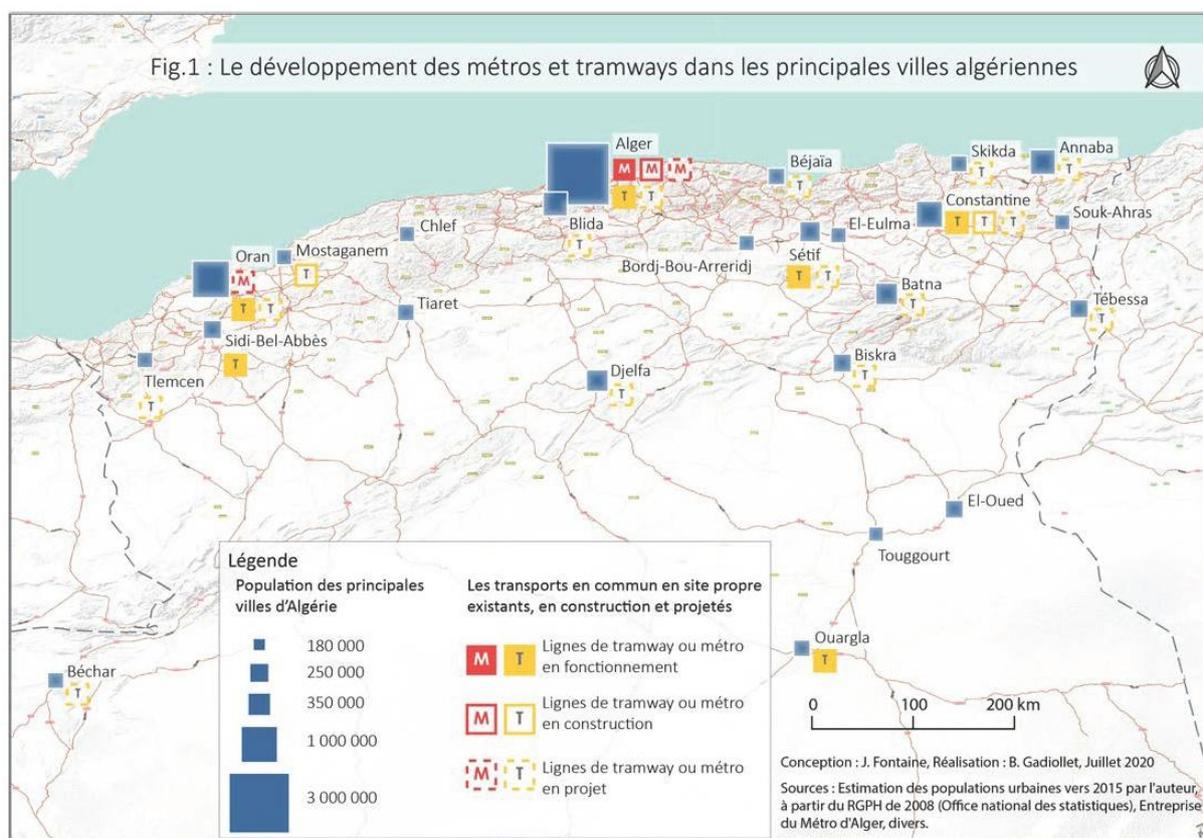
À l'exception du métro d'Alger, il n'existe aucun projet de transport en commun en site propre en Algérie 40 ans après l'indépendance Il n'est pas tenu compte ici de quelques télécabines ou.... Au ministère des Transports (qui sera le financeur de tous les projets), la réflexion va très vite se porter sur le tramway et la capitale sera la première servie : suite à un appel d'offres international en 2005, c'est un groupement d'entreprises françaises (dont Alstom), italiennes et algériennes qui est choisi et qui débute les travaux le 5 juillet 2006 sous la responsabilité de l'Entreprise du Métro d'Alger (EMA) qui sera maître d'ouvrage délégué pour tous les projets de TCSP.

À Oran et Constantine – les deux principales métropoles régionales algériennes –, les études de faisabilité ont lieu en 2005-2006 et les travaux commencent en 2008-2009. Un peu plus tard, le pouvoir algérien lance des études de faisabilité à Annaba, Batna, Mostaganem, Ouargla, Sétif et Sidi-Bel-Abbès (figure 1), les travaux devant débiter en 2013-2014 ; on remarque que ce pouvoir, très centralisé depuis l'indépendance, décide de servir aussi bien l'Est algérien (3 villes), l'Ouest (2 villes) que le Sud (une ville), dans un souci (apparent) d'équilibre du territoire. Mais les travaux ne commencent pas à Batna ni à Annaba. À première vue, cela paraît assez surprenant pour Annaba, quatrième agglomération algérienne dont la population est le double des villes de Ouargla ou Mostaganem, le désaccord sur le tracé d'une partie de la population et des édiles (qui ne voulaient pas d'un passage sur le Cours de la Révolution, la plus prestigieuse artère de la ville) n'y est sans doute pas pour rien (Jakin, 2014), mais le pouvoir algérien réel – au mode de décision particulièrement opaque et souvent clientéliste – a pu aussi jouer un rôle, favorisant une ville et/ou en défavorisant une autre, mais ce n'est là qu'une

Chapitre III Le rôle du secteur de transport dans le développement économique en Algérie (cas pratique)

hypothèse... En 2012, des études de faisabilité se déroulent dans huit autres villes (El Moudjahid, 2012) : Blida, Djelfa, Biskra, Tébessa, Skikda, Béjaïa, Tlemcen et Béchar (cf. figure 1). Ainsi, à cette date, 17 des 19 premières villes algériennes peuvent espérer avoir, à court ou moyen terme, une ligne de tramway *a minima*, voire un réseau pour les plus grandes où l'on réfléchit déjà à des projets d'extension. Mais la baisse du prix des hydrocarbures à partir de 2014-2015 ne permet pas la mise en œuvre de ces nouveaux projets.

Figure (III-01) : Le développement des métros et des tramways dans les principales villes algériennes (situation 2020)



2. La création d'une usine d'assemblage et de maintenance des rames de tramways

À la différence du métro dont seule Alger est actuellement équipée (et peut-être Oran à long terme), les tramways se sont multipliés en Algérie depuis une dizaine d'années. La question de la fourniture des rames est donc particulièrement importante : après les premiers contrats avec Alstom (Alger [2006], puis Oran [2009] et Constantine), les autorités algériennes ont voulu

Chapitre III Le rôle du secteur de transport dans le développement économique en Algérie (cas pratique)

avoir une production locale. C'est ainsi que fut créée en 2011 à Annaba la co-entreprise Cital (Compagnie industrielle des transports algériens) dont les actionnaires étaient Alstom (49 %) et deux entreprises algériennes, Ferroviaire (41 %) et EMA (10 %) (Turner, 2011). En 2016, Ferroviaire a réduit sa participation à 31 % pour permettre l'entrée au capital de la SNTF (Société nationale des transports ferroviaires) à hauteur de 10 %. Le but de Cital est la production de tramways de type Citadis et de trains régionaux de type Coradia pour les besoins algériens. Début 2016, Cital employait 240 personnes, sans compter les sous-traitants. Au départ, la production de tramways se résumait à l'assemblage de « kits » provenant des autres usines du groupe Alstom ; le taux d'intégration était donc très faible, de l'ordre de 15 %, mais en 2019, il atteignait 32 % (APS 1, 2020). À la fin de l'année 2019, 140 rames avaient été produites (cf. tableau 1), mais l'arrêt de la création de nouvelles lignes de tramway en Algérie pose problème à l'entreprise qui cherche à se tourner vers l'exportation. Le projet de la ville tunisienne de Sfax (2 lignes de tramway à construire en plusieurs phases d'ici 2030 avec 57 rames) est la cible prioritaire de Cital (APS 2, 2020), la maintenance de tous les tramways déjà en service en Algérie ne permettant pas de faire travailler ses 460 salariés.

Tableau (III-01): Les réseaux de TCSP en Algérie

Réseau	Mise en service	Extensions	Longueur initiale, actuelle	Stations initiales, actuelles	Rames (1) par tranche de commande
Alger métro	11-2011	2015, 2018	9,5 km, 18,2 km	10, 14, 19	14+14
Alger tram	05-2011	2012, 2015	7,2 km, 23,2 km	13, 27, 32, 38	48+4
Oran tram	05-2013		18,7 km	32	30+4
Constantine	07-2013	2019, 2021	8,1 km, 14,7 km	10, 15	27+20
Sidi-Bel-Abbès	07-2017		13,7 km	22	30

Chapitre III Le rôle du secteur de transport dans le développement économique en Algérie (cas pratique)

Réseau	Mise en service	Extensions	Longueur initiale, actuelle	Stations initiales, actuelles	Rames (1) par tranche de commande
Sétif	05-2018		22,4 km	26	34
Ouargla	03-2018		9,7 km	16	23
Mostaganem	2021		14,2 km	24	25

(1) : les rames du métro d'Alger ont été fournies par la société espagnole CAF, les rames de tramway par Alstom, les unes (en maigre) par ses usines européennes, les autres (**en gras**) par Cital dont l'usine est à Annaba. Toutes ces rames appartiennent à la gamme Citadis 402 (415 places), sauf celles d'Oran (Citadis 302, 325 places).

(sources : EMA, divers)

2. La modernisation de la gestion des transports urbains

La gestion des transports urbains a été quelque peu erratique en Algérie. Il a fallu attendre la fin des années 1990 pour que l'État s'intéresse à nouveau à la gestion des transports urbains, en premier lieu à Alger : en 1998, la RSTA est transformée en société par actions et devient l'Entreprise des transports urbains et suburbains d'Alger (ETUSA) ; elle prend le statut d'EPIC (Établissement public à caractère industriel et commercial) en 2002, mais la concurrence des milliers de micro-entreprises subsiste. L'ouverture de la première ligne de tramway, puis celle de métro (2011) avec des tarifs assez élevés (50 dinars algériens le ticket de métro ou de tramway, soit presque 50 centimes d'euro) va encore complexifier la situation avec l'introduction de nouveaux gestionnaires : la RATP El-Djazaïr pour le métro et la Setram (Société d'exploitation des tramways), co-entreprise formée de la RATP Dév (49 %), de l'ETUSA (36 %) et de l'EMA (15 %). Une réflexion sera bientôt menée sur les tarifs (ceux du tram vont être modifiés, des abonnements tram-métro vont être proposés) et sur l'organisation des transports urbains : c'est ainsi que, dès 2012, a été promulgué un décret sur la création d'AOTU (Autorité organisatrice des transports urbains) dans les grandes villes algériennes, mais c'est seulement en 2015 que la première application en sera mise en place à Alger avec la création de l'AOTU-

Chapitre III Le rôle du secteur de transport dans le développement économique en Algérie (cas pratique)

A, unique pour l'instant en Algérie. L'AOTU-A propose, depuis le 7 février 2016, un abonnement mensuel à 2500 DA (soit environ 20 €) valable pour le métro, le tramway, les téléphériques et les lignes de bus de l'ETUSA, ce qui ne peut qu'encourager l'intermodalité. Le contrat de la RATP El-Djazair (arrivé à échéance le 31 octobre 2020) n'a pas été renouvelé ; elle a été remplacée par une société algérienne, l'Algérie ayant pu former ses propres cadres grâce au partenariat avec la RATP (AFP 2, 2020).

3. Des réalisations importantes

Après 40 années d'immobilisme et de fausses solutions à la sauce libérale qui n'ont fait que profiter à la voiture individuelle, parfois transformée en taxi « clandestin » pour arrondir les fins de mois de son propriétaire, le gouvernement algérien se décide, au début des années 2000, à prendre la question des transports urbains à bras-le-corps et à ne plus se contenter des bonnes paroles du genre « demain on circulera mieux ». La capitale, déjà largement bimillionnaire au tournant du siècle, est la première servie avec une relance efficace du projet de métro et le lancement de la première ligne algérienne de tramway. Les deux grandes métropoles de l'Ouest (Oran) et de l'Est (Constantine) suivent rapidement, et d'autres villes ultérieurement. En dix ans, le bilan est impressionnant : une ligne de métro d'une vingtaine de kilomètres à Alger (en cours de prolongement) et désormais sept villes disposent d'une ligne de tramway – plus que dans tout le reste du continent africain. Mais il semble bien que cette période faste (liée aux revenus élevés des hydrocarbures) est aujourd'hui terminée : la chute du cours des hydrocarbures depuis 2014-2015, et accélérée depuis le début de l'année 2020, a rogné toutes les marges d'investissement dans le domaine des transports urbains.

3.1. Le métro d'Alger

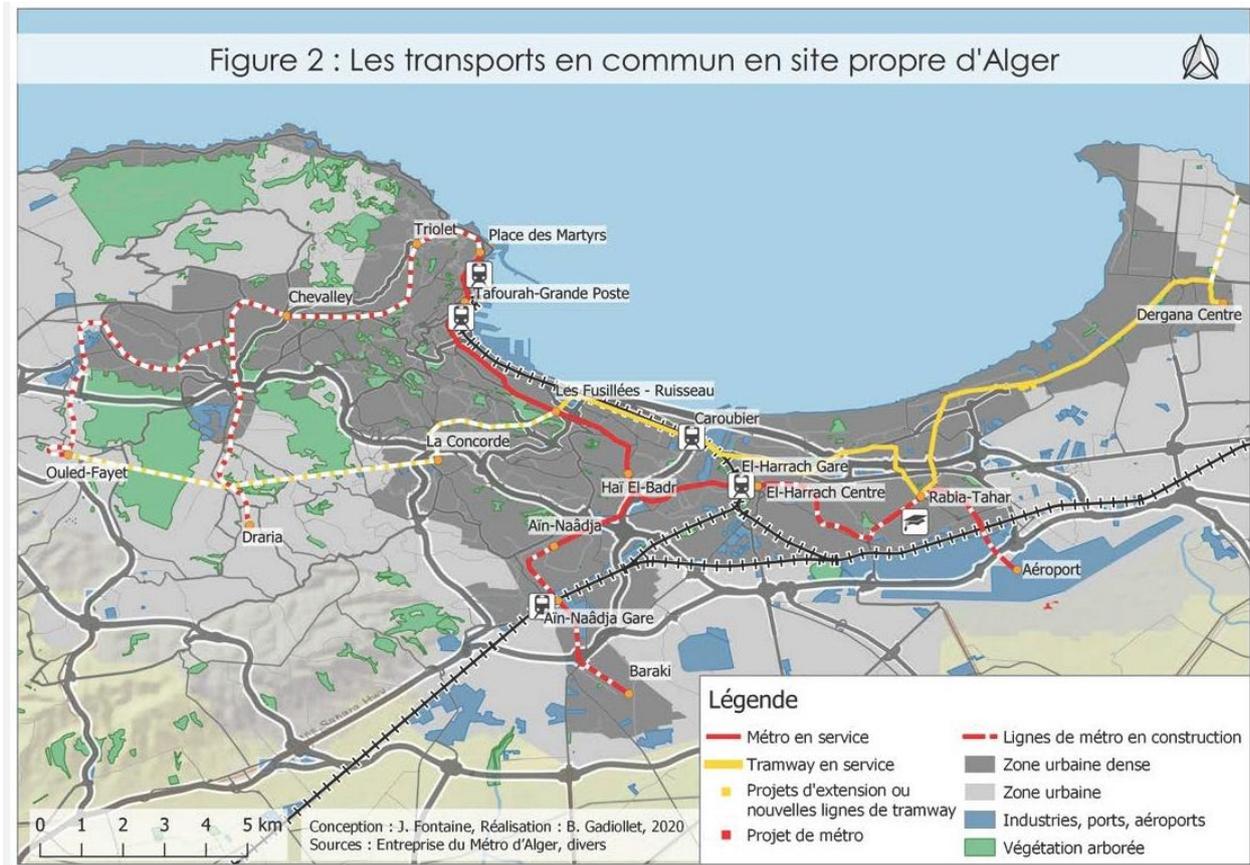
Après l'indépendance, l'idée de création d'un métro à Alger (dont la population s'est fortement accrue pendant la guerre de libération et dans les premières années qui ont suivi) n'est pas abandonnée (cf. plan d'aménagement de 1969-1970), mais c'est seulement au début des années 1980 que le projet semble pouvoir avancer avec les études de la SOFRETU (filiale ingénierie de la RATP) qui prévoient la réalisation d'un réseau de 64 km composé de trois lignes et la création en 1984 de l'Entreprise du Métro d'Alger (EMA). Une première ligne

Chapitre III Le rôle du secteur de transport dans le développement économique en Algérie (cas pratique)

de 12,5 km est prévue entre Bab-el-Oued et Haï-el-Badr, reprenant l'essentiel du tracé des premiers projets de l'époque coloniale et desservant le centre-ville et ses faubourgs proches densément peuplés. Las, les crises, économique (chute du prix du pétrole en 1986), puis politique, ralentissent la réalisation du projet et l'hypothèse de l'ouverture d'un premier tronçon en 1989 (Algérie-Actualités, 1984) est repoussée aux calendes grecques : si les premiers coups de pioche sont donnés dès 1990, seuls 3500 m de tunnel ont été creusés dix ans plus tard dans un sous-sol particulièrement difficile. En 2002, le gouvernement algérien relance le projet par un avis d'appel d'offres international et les travaux reprennent en 2003, mais les retards se multiplient.

Il faut donc attendre encore huit ans avant que les premières rames, construites par la société espagnole CAF, commencent à rouler. C'est en effet le 1^{er} novembre 2011 que le premier tronçon de la première ligne (9,5 km, 10 stations ; la partie nord de la ligne, jusqu'à Bab-el-Oued ayant été reportée) est mis en service entre Tafourah-Grande Poste, dans l'hyper-centre de la ville, et Haï-el-Badr où est situé le centre de maintenance (figure 2). Le coût global de cette première phase aurait avoisiné les 1200 millions d'euros (Scasso, 2008). Un second tronçon de 4 km et 4 stations a été mis en service le 5 juillet 2015 entre Haï-el-Badr et El-Harrach. La création de ce prolongement, qui reprend la partie est de la ligne 2, marque l'abandon du projet initial d'un réseau de trois lignes au profit d'un réseau (?) composé d'une seule ligne avec deux fourches au sud-est, à partir de Haï-el-Badr et à l'ouest ultérieurement, à partir de Chevalley (figure 2).

Figure (III-02) : Les transports en commun en site propre d'Alger



Deux nouvelles extensions ont été mises en service en 2018, l'une au nord jusqu'à la place des Martyrs (1,7 km et 2 stations) qui permet de mieux desservir le centre-ville, en particulier la Casbah, l'autre en embranchement vers les importants quartiers d'habitat de Aïn-Naâdja, au sud (3 km et 3 stations). Les travaux d'extension vers la place des Martyrs ont traversé une zone archéologique particulièrement riche, ils en ont été ralentis et quelques pièces découvertes sont exposées dans des vitrines de la mezzanine de la station Place des Martyrs (Duchemin, 2014). Des travaux de prolongement sont en cours sur les deux branches est de la fourche, d'une part entre El-Harrach et l'aéroport (9,5 km et 9 stations) et d'autre part entre Aïn-Naâdja et Baraki (dont l'étymologie dit bien le caractère défavorisé) (4 km et 5 stations) ; ils devraient aboutir en 2022-2023. Enfin, les travaux de l'extension nord (2 km et 3 stations)

Chapitre III Le rôle du secteur de transport dans le développement économique en Algérie (cas pratique)

devraient incessamment commencer pour désenclaver Bab-el-Oued, la plus petite commune d'Algérie (1,2 km²), mais la plus densément peuplée (54 000 hab./km²). Le métro atteindrait ainsi le carrefour de Triolet, près duquel arrivent deux télécabines desservant les hauts d'Alger. Quand ces travaux seront terminés, le métro d'Alger comptera 28 km et 31 stations ; l'hypercentre sera alors correctement desservi de même que les banlieues est (où le tramway joue aussi un rôle important, cf. *infra*). De nouvelles extensions sont prévues, en particulier vers les quartiers plus favorisés de l'ouest (El-Biar, Chevalley, Chéraga, Ouled-Fayet et Draria) : ainsi en 2030, le métro d'Alger devrait atteindre 54 km et comprendre 50 stations, mais ces prévisions ont été établies avant la baisse du prix des hydrocarbures, ce qui a entraîné des restrictions de crédit. Ces prévisions sont donc, de fait, obsolètes.

Si la fréquentation a été décevante au début (15 millions de voyageurs en 2013), en raison en particulier d'un coût du ticket élevé (cf. *supra*), elle a régulièrement augmenté et a fortement crû suite aux prolongements de la ligne en 2015 et 2018 (tableau 2). Elle a atteint plus de 45 millions d'usagers en 2019, soit une moyenne voisine de 150 000 voyageurs par jour ouvrable.

Tableau (III-02) : Évolution de la fréquentation des réseaux de TCSP en Algérie (2015 à 2019)

Réseau	Mise en service	Extensions	Fréquentation		
			2015	2017(1)	2019
Alger métro	11-2011	2015, 2018	21,5 M	27 M	45,3 M
Alger tram	05-2011	2012, 2015	14,4 M	21 M	25,6 M
Oran tram	05-2013		8,5 M	13 M	12,9 M
Constantine	07-2013	2019, 2020	6,8 M	9 M	10 M
Sidi-Bel-Abbès	07-2017			4 M(2)	16,9 M
Sétif	05-2018				14,1 M
Ouargla	03-2018				7,4 M

Chapitre III Le rôle du secteur de transport dans le développement économique en Algérie (cas pratique)

- (1) : Estimation à partir des données partielles de 2017.
(2) : Estimation sur les cinq derniers mois de l'année

3.2. Le retour du tramway à Alger

Si la gestation du métro d'Alger fut particulièrement longue (40 ans), ce ne fut pas le cas du retour du tramway, malgré quelques difficultés qui entraînèrent un retard de la mise en service. Les travaux du tramway d'Alger, sous maîtrise d'ouvrage EMA, furent lancés le 5 juillet 2006, puis un contrat fut signé avec Alstom pour la fourniture de tramway Citadis. La gestion du tramway d'Alger fut confiée dans un premier temps à Keolis (2009) avant que son contrat ne soit résilié en 2010... pour non-conformité à la législation algérienne (Sinut, 2011). Le premier tronçon fut inauguré en mai 2011, puis d'autres le furent entre 2012 et 2015. Cette ligne dessert les banlieues plus ou moins proches du centre-ville ; ce sont des zones en fort accroissement démographique, mais qui restent néanmoins beaucoup moins denses (5000 à 12 000 hab./km²) que le centre d'Alger (10 à 55 000 hab./km²). Aujourd'hui, une ligne de 23 km et 38 stations relie « Les Fusillés » (où elle est en correspondance avec le métro) à Dergana dans la banlieue est d'Alger via l'Université des Sciences et Techniques Houari-Boumediene (USTHB) (cf. figure 2). Un second pôle d'échanges avec le métro est prévu à la station Rabia-Tahar (à proximité de l'USTHB) quand l'extension du métro vers l'aéroport sera mise en service (2022-2023). Un prolongement est envisagé à l'ouest dans les hauts d'Alger ; une première phase (4,6 km et 6 stations) permettrait de desservir Bir-Mourad-Raïs où est prévue la construction d'une importante gare routière au lieu-dit « La Concorde » ; une seconde, encore hypothétique, pourrait rejoindre les deux extrémités de la future fourche occidentale du métro. Enfin est évoquée aussi depuis peu une extension au nord de Dergana, jusqu'à la localité côtière de Aïn-Taya. La ligne atteindrait alors la quarantaine de kilomètres, voire les dépasserait. La fréquentation s'est accrue progressivement, surtout après de 2012 ; plus de 25 millions d'usagers ont été transportés en 2019 (cf. tableau 2), soit environ 90 000 voyageurs par jour ouvrable, ce qui est à peine la moitié de l'objectif initial du projet : 185 000 voyageurs par jour (Berchache et Baouni). Mais se pose le problème de la validité des statistiques de fréquentation du tramway qui est en accès libre : la

Chapitre III Le rôle du secteur de transport dans le développement économique en Algérie (cas pratique)

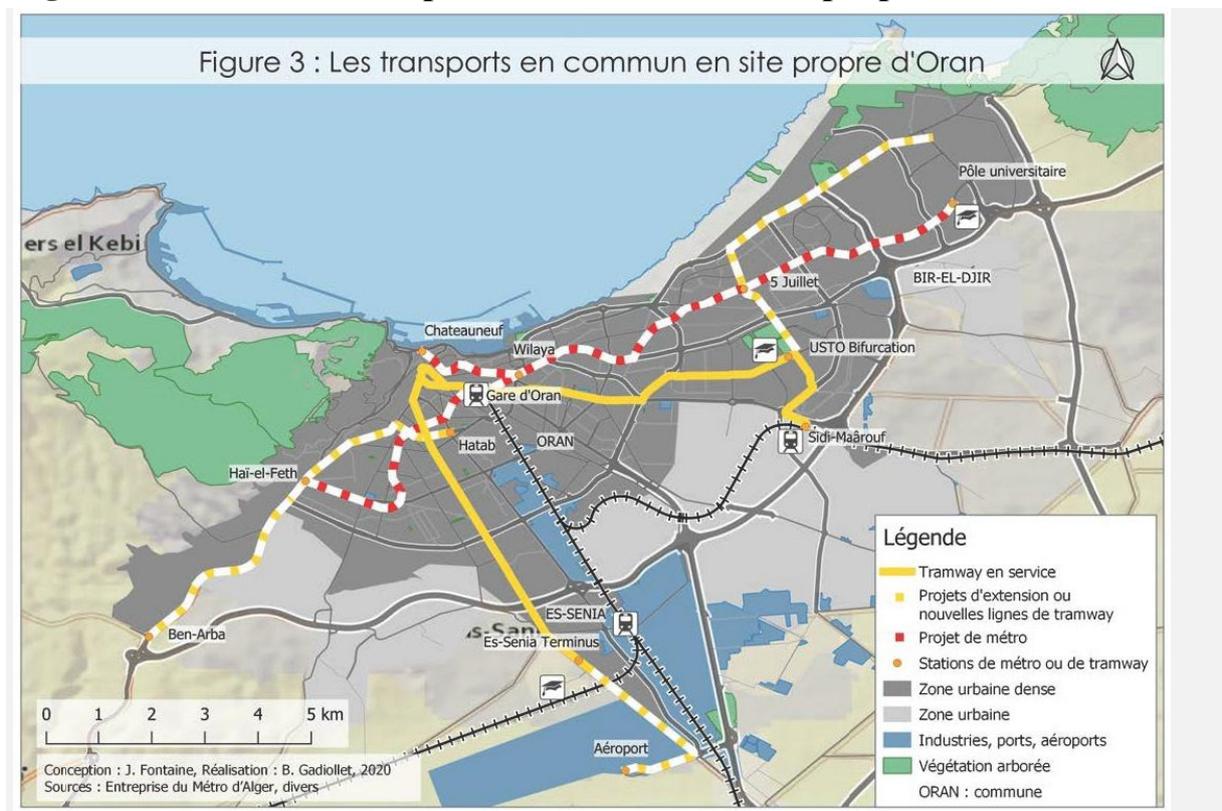
fraude y est importante et le problème est connu depuis le début de l'exploitation (Sinut, 2012). Selon un article récent de *Jeune Afrique*, le taux de fraude pourrait atteindre 40 % (Aït-Hatrit, 2019) ; si cela est le cas, cela signifierait que les fréquentations du métro (où la fraude est quasi impossible) et du tramway seraient équivalentes.

3.3. Le retour du tramway à Oran et le projet de métro

Après la capitale, les deux grandes métropoles, Oran (plus d'un million d'habitants) et Constantine (500 000 habitants), sont à leur tour dotées d'une première ligne de tramway. Après des études commencées en 2006 vient le temps des travaux puis de la mise en service de ces deux lignes, assez différentes, en 2013.

Oran dispose d'une ligne de tramway urbain tout à fait classique (cf. figure 3), reliant la banlieue sud (Es-Sénia) et la périphérie est (Sidi-Maârouf), par la place du Premier Novembre, en plein centre-ville (18,7 km, 32 stations). Elle passe à proximité immédiate de la gare centrale d'Oran ; au terminus de Sidi-Maârouf (commune de Bir-el-Djir), le tramway est en correspondance avec la petite gare ferroviaire sur la ligne d'Arzew et une importante gare routière. Dès 2010, des extensions ont été prévues, mais non financées à ce jour : l'une concerne l'est d'Oran et le nord de la commune de Bir-el-Djir, principale zone d'expansion de l'agglomération oranaise ; au sud, la ligne devrait desservir l'aéroport ; enfin, une autre ligne irriguerait les quartiers de la route de Tlemcen jusqu'à Ben Arba et se connecterait à la première ligne à la station Palais des Sports avant de rejoindre la gare routière de Hatab. La fréquentation officielle de la ligne (cf. tableau 2) est faible, environ 13 millions de voyageurs par an, à peine plus qu'à Besançon, agglomération huit fois moins peuplée ! Il est évident que, comme à Alger, les statistiques officielles sont largement obérées par la fraude.

Figure (III-03) : Les transports en commun en site propre d'Oran



Nous mentionnons pour mémoire le projet de métro d'Oran, mais dans la conjoncture actuelle sa réalisation, à court ou moyen terme paraît totalement utopique. Ce projet a été élaboré entre 2008 et 2014 (cf. figure 3) ; d'une longueur de 19,7 km et comprenant 20 stations, il se composerait de deux lignes dont la principale (18 km et 18 stations) aurait relié les quartiers sud-ouest de la ville aux nouvelles extensions urbaines à l'est selon un tracé en grande partie parallèle à la côte ; elle aurait croisé deux fois la première ligne de tramway et aurait aussi été en correspondance avec deux extensions. Une seconde ligne très

Chapitre III Le rôle du secteur de transport dans le développement économique en Algérie (cas pratique)

courte (1,7 km et 2 stations) aurait permis la desserte du centre-ville et aurait pu être l'amorce d'une liaison avec les quartiers du sud-est de l'agglomération oranaise. La réalisation d'une première phase (13,3 km et 10 stations) entre Haï-el-Feth et le boulevard du Cinq Juillet aurait dû être lancée fin 2014 et ouvrir en 2022 ; deux autres phases auraient suivi...

Conclusion

Conclusion

Le secteur du transport est incontestablement un levier majeur du développement économique en Algérie. Cette étude a permis de mettre en lumière les multiples dimensions par lesquelles ce secteur influence et stimule l'économie nationale, tout en identifiant les défis et les opportunités qui se présentent.

Tout d'abord, les infrastructures de transport constituent l'épine dorsale de toute économie moderne. En Algérie, les réseaux routiers, ferroviaires, aériens et maritimes jouent un rôle primordial en assurant la mobilité des personnes et des biens. La qualité et l'efficacité de ces infrastructures déterminent en grande partie la fluidité des échanges commerciaux, tant au niveau national qu'international. Un réseau de transport bien développé et bien entretenu facilite l'intégration des différentes régions du pays, soutient les activités économiques et favorise l'attraction des investissements étrangers. Les projets récents de modernisation, tels que l'extension des autoroutes et le développement des ports, illustrent l'engagement du gouvernement à renforcer ce secteur stratégique.

Ensuite, l'impact du transport sur la réduction des coûts de transaction et l'amélioration de l'efficacité logistique est significatif. Une connectivité accrue permet de diminuer les temps de déplacement et les coûts associés, améliorant ainsi la compétitivité des entreprises algériennes. Par exemple, la réduction des délais de livraison et l'optimisation des chaînes d'approvisionnement contribuent à un meilleur accès aux marchés, tant pour les exportateurs que pour les importateurs. Cette dynamique est cruciale pour diversifier l'économie algérienne, traditionnellement dépendante des hydrocarbures, en stimulant des secteurs tels que l'agriculture, le tourisme, et les industries manufacturières.

De plus, le secteur du transport est un important générateur d'emplois. Les activités liées à la construction, la maintenance, la gestion des infrastructures de transport, ainsi que les services associés, offrent de nombreuses opportunités d'emploi. Ces emplois ne se limitent pas aux centres urbains mais s'étendent également aux régions rurales, contribuant ainsi à une répartition plus équilibrée

Conclusion

de la croissance économique. L'amélioration des infrastructures de transport peut également jouer un rôle clé dans la réduction des disparités régionales, en facilitant l'accès aux marchés et aux services publics pour les populations éloignées.

Cependant, notre étude a également identifié plusieurs défis majeurs qui entravent le plein développement du secteur des transports en Algérie. Le financement des infrastructures reste une question critique. Bien que des investissements considérables aient été réalisés, la durabilité de ces investissements dépend largement de la capacité à mobiliser des ressources financières diversifiées. Le partenariat public-privé (PPP) pourrait être une solution viable pour combler les lacunes de financement tout en apportant des innovations et une gestion plus efficace.

La modernisation des infrastructures existantes est également un enjeu de taille. De nombreux réseaux de transport souffrent de vétusté et nécessitent des rénovations urgentes pour répondre aux standards internationaux. Par ailleurs, la sécurité dans les transports, qu'il s'agisse de la sécurité routière, ferroviaire ou maritime, demeure une préoccupation majeure. Des politiques rigoureuses doivent être mises en place pour améliorer les normes de sécurité et réduire les accidents.

Le secteur doit évoluer vers une approche plus durable sur le plan environnemental. La transition vers des modes de transport plus écologiques, tels que les transports en commun électriques et les solutions logistiques vertes, est indispensable pour réduire l'empreinte carbone du secteur. Cette transition nécessite des investissements en technologies vertes et une sensibilisation accrue aux pratiques durables.

Et aussi le secteur du transport en Algérie est à la fois une opportunité et un défi pour le développement économique. Les avancées réalisées sont prometteuses, mais une vision stratégique à long terme est essentielle pour surmonter les obstacles actuels. En intégrant des politiques innovantes, en

Conclusion

diversifiant les sources de financement, en modernisant les infrastructures et en adoptant des pratiques durables, le secteur des transports peut devenir un véritable moteur de croissance pour l'Algérie. Il est impératif que les efforts se poursuivent et s'intensifient pour que ce secteur puisse pleinement contribuer à la prospérité économique et au bien-être social du pays.

Référence

Référence

- 25 Savy .M (2006) «*Transport de marchandises* ». EYROLLES 2006.
- Aydalot P. (1985) «*Économie régionale et urbaine* », Economica. P 101
- Baum. H et Korte. J (2001); « *Transport et développement économique* » rapport de les cent dix-neuvième tables rondes d'économie des transports Paris, CEMT(2001) les 29-30 mars 2001
- Bernadet. M (1985) « *Réflexions sur l'évolution de la qualité de service dans les transports de marchandises*». *Cahiers scientifiques du transport* »
- Bernadet. M (1998), « *Les transports en France* », ECONOMICA, Paris
- Bernadet. M, Lasserre. J.C (1985) « *Le secteur des transports. Concurrence, compétitivité* ». Paris, Economica,
- Blardone J-D (2007) « *Les préférences des chargeurs pour leurs transports à travers les Pyrénées* ». Notes
- Caron F. (1992) « *Introduction : l'évolution des transports terrestres en Europe (1800-1940)* ». *histoire, économie et société*. 1992, n°1
- CEMT (2006), « *Evolution des transports 1970-2004* ».
- Conférence du chef du gouvernement Mr A Ouyahia, mars 2006.
- de synthèse du SESP n° 164
- Derycke P.H. (2001) «*Quarante ans de science régionale francophone* » ASRDLF
- Didier. M ; Prud'homme .R(2007) « *Infrastructures de transport, mobilité et croissance* », la documentation française. Paris
- Documentation française vie-publique.fr
- Greffe. X, Mairesse. J, Reiffers J. L (1990) « *Encyclopédie économique* », volume 2, Economica
- Huybrechts .A (1971), « *Le rôle du progrès des transports dans les économies sous développées* »; revue économique : V 22 n°1 janvier 1971
- Josse. P. (1977) « *Aspects économiques du marché des transports* », édition EYROLLES Paris
- Koranchelian 2005.
- La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.
- L'Actualité économique, vol. 69, n° 3, 1993, p. 213-225. P220.
- Legrand G ; Hubert M(2003), « *Management des opérations de commerce international* », Dunod ; 6eme édition

Référence

- Les projections du cadre économique pour la période 2005-2009 ont été faites sur la base des hypothèses suivantes: un prix du baril de 19 US\$ pour toute la période 2005-2009; un taux de croissance annuel des importations de 5%; un taux d'inflation de 3%, cohérent avec la politique budgétaire préconisée pour la période; un taux de change de 76 DA/US\$ pour la période 2005-2009 et une progression des exportations de 6,2% par an pendant la période.
- Merlin. P (1991), « *Géographie, économie et planification des transports*»
- Merlin. P (2000) « *Le transport aérien* ».La documentation française, études de la df-économie. 2000
- Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique (DRAST) (2008) « *Prospective fret 2030* » Juillet 2008.
- Ministère des transports Canada, « *Le diagnostic sur la congestion routière et le transport des marchandises*», Décembre 1999
- Netter M. (1974) « Capacités de transport, coûts de transport et organisation de l'espace », Revue économique. Volume 25, n°2, 1974
- Nonjon A. (1995) « *comprendre l'économie mondiale* », Ellipses.
- On désigne par transport privé le transport pour compte propre, et par transport public le transport pour compte d'autrui.
- *Petit Robert, Dictionnaire alphabétique et analogique de langue française*», Paris, Dictionnaire le Robert 1970
- Quinet. E (1992) « *Transport et théorie économique* », Presses de l'Ecole des ponts, Paris
- Rapport de la Banque mondiale 2003b.
- Rapport de la Banque mondiale 2004 d
- Rapport du FMI 2004c, 2005a
- Rapport du FMI n°07/61 février 2007,
- Rapport publié par le FMI « Pourquoi le chômage en Algérie est plus élevé que dans les pays MENA ?... » septembre 2007.
- Revue de dépenses publiques, rapport n°36270-DZ, document de travail de la banque mondiale février 2007
- Savy M. (2009) « *Les enjeux liés à la mobilité* » communication au colloque Accessibilité et fluidité des transports en Rhône-Alpes du 16 février 2009 Actes n° 2009-02.
- Savy M., Horn C. (2004) « *L'emploi dans le transport de marchandises et la logistique : une évaluation temporelle en France et en Allemagne* » les Cahiers Scientifiques du Transport - N° 45-2004
- Savy. M(2005). « *Economie du fret, le processus de transport* » techniques de l'ingénieur

Référence

- Savy. M, Coulombs. F(1989) « *A la charnière du changement, les auxiliaires de transport* ». Centre de recherche sur la culture technique, Neuilly-sur-Seine (FRA),
 - Selon le dernier rapport de la Banque mondiale de 2008.
 - Sevestre. A (2007) « *Pôles de développement économique et logistique d'entreprise* » thèse de doctorat en sciences économiques, École polytechnique fédérale de Lausanne.
 - Sur le plan académique, on note l'insuffisance des travaux et des recherches consacrés à ce secteur surtout dans les pays maghrébins et particulièrement en Algérie.
 - Thisse J.F. (1997) « *L'oubli de l'espace dans la pensée économique* », revue région et développement n°6 1997
 - Vermot Desroches. B « *L'économie des transports, un champ novateur, intégrateur et ambitieux* ». L'Actualité économique, vol. 69, n° 3, 1993
 - Vermot-Desroches. B (1993) « *L'économie des transports, un champ novateur, intégrateur et ambitieux* »,
 - Wickhman.S (1969) « *Economie des transports* ». Sirey Paris
 - Wickhman.S (1969) « *Economie des transports* ». Sirey Paris.
 - Zentelin J-L(2005), « *initiation à l'économie des transports* », CELSE.
-
- Site Web
-
- <http://www.insee.fr/fr/ffc/tef/tef2010/T10F208/T10F208.pdf>