

Université d'Oran

Faculté des Sciences Economiques, de Gestion et des Sciences Commerciales.



Mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Magister

Option

Economie régionale et urbaine appliquée

Thème

TRANSPORT DE MARCHANDISES ET IMPACT SUR L'ACTIVITÉ
ÉCONOMIQUE RÉGIONALE
CAS DE LA RÉGION NORD-OUEST

Présenté et soutenu publiquement par :

M^{elle}. Harrar Sabéha

sous la direction :

Pr : AIT HABOUCHE Abdelmadjid

M.C : MIHOUB Ouahiba

Devant le jury :

M. MEBTOUL Abderrahmane	Président	Professeur	Université d'Oran
M. AIT HABOUCHE Abdelmadjid	Rapporteur	Professeur	Université d'Oran
M ^{me} . AIT HABOUCHE Ouahiba	Co-rapporteur	Maitre de conférences (A)	Université d'Oran
M.FKIH Abdelhamid	Examineur	Maitre de conférences (A)	Université d'Oran
M.DELLIL Mohamed	Examineur	Maitre de conférences (A)	Université d'Oran

Remerciements

Je tiens tout d'abord à témoigner toute ma reconnaissance à mon directeur de thèse, Monsieur Ait HABOUCHE Abdelmadjid, Professeur à l'Université d'Oran, qui m'a proposé ce sujet intéressant et qui a accepté de le diriger. Ses conseils et ses recommandations m'ont guidé tout au long de ce travail. La pertinence de ses idées et ses encouragements m'ont grandement aidé à avancer dans mes travaux de recherche et aussi à approfondir mes connaissances scientifiques.

Je tiens tout particulièrement à remercier très chaleureusement, Mme AIT HABOUCHE Ouahiba, qui en encadrant cette thèse a été au plus près de mes questionnements, mais également de mes difficultés. Merci aussi pour les nombreuses relectures, les corrections, les encouragements et l'intégration progressive dans ce monde qui m'était inconnu.

Un grand merci à Monsieur MEBTOUL Abderrahmane, Professeur à l'université d'Oran qui a fait l'honneur de présider ce jury.

Je tiens à remercier Monsieur FKIH Abdelhamid et Monsieur DELLIL Mohamed qui ont participé dans ce jury.

Merci à toutes les personnes qui m'ont reçue lors des entretiens, pour le temps qu'elles ont bien voulu m'accorder pour répondre à mes questions et pour m'avoir fait partager leurs points de vue sur l'organisation du transport au quotidien, me permettant ainsi de faire le lien avec mes statistiques. Je m'adresse tout particulièrement aux directeurs des directions des transports et aux chefs des bureaux de transport de marchandises de toutes les wilayas de la région nord ouest.

Je tiens à remercier le personnel des DPAT de toute les wilayas de la région nord ouest, et à Mr Hamed et Mr Madani de la DPAT de Tlemcen. Je remercie également Mr Khliifa de la DTP d'Oran.

J'adresse également tous mes remerciements à l'ensemble des personnes que j'ai côtoyé durant ces trois années au sein de la faculté des sciences économiques d'Oran.

Je tiens à remercier Mlle Ghoumari Souhila, pour tous ses conseils et son soutien.

Je remercie également le personnel de la bibliothèque d'Oran notamment Sakina.

Je tiens à remercier très chaleureusement Mme Touatia pour son soutien sa patience, et sa disponibilité pendant tout ce parcours.

Je ne manquerais pas non plus de remercier mes collègues à l'université d'Oran et ma promo.

J'exprime ma plus vive gratitude aux familles : boubekeur, Bouhmidi et Nessar.

Et pour finir en amitié, je remercie très chaleureusement ma copine qui était présente dans tous les moments les bons et les mauvais. Raja merci pour ta compréhension tes encouragements et surtout ta patience, un grand merci à ta famille et plus particulièrement ta merveilleuse maman.

Et enfin merci à tous ceux qui ne laisseront pas trop vieillir cette thèse seule en la parcourant de temps à autre.

Sabéha Harrar

Dédicace

A mes parents, qui par leur dévouement, leur disponibilité, et leurs encouragements, ont su favoriser un contexte propice à la réalisation de ce travail. Aucune dédicace ne pourra compenser les sacrifices que vous avez consentis pour mon bien être et mon bonheur.

*A mes sœurs,
A mes neveux et nièces,
Aux époux de mes sœurs
A toute ma famille.*

Sommaire

Introduction générale

Chapitre I- Transport de marchandises et économie régionale : éléments d'introduction

Section I Le transport régional de marchandises : de quoi s'agit-il ? Éléments de définition

Section II Comment mesurer l'activité régionale de transport de marchandises ?

Section III Le transport régional de marchandises : importance et enjeux.

Chapitre II- L'offre du transport routier de marchandises en Algérie : une approche macro économique

Section I Le secteur des transports routiers de marchandises : une analyse sectorielle

Section II L'activité de transport routier de marchandises : quel diagnostic ?

Section III les forces et les faiblesses du secteur

Chapitre III : L'impact du transport de marchandises sur l'activité économique

Section I Contexte d'ouverture et impact de l'activité des transports

Section II Transport et activité économique quels impacts ?

Chapitre IV : L'impact économique régional du transport de marchandises : cas de la région nord ouest

Section I L'impact économique régional : un enjeu pour l'activité de transport de marchandises

Section II Le transport de marchandises dans la région nord ouest : un essai de diagnostic

Section III Essai d'analyse de l'impact du transport routier de marchandises sur l'activité économique de la région nord ouest

Conclusion générale

Introduction générale

Le secteur des transports 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.

Il représente une part importante du secteur économique. En Algérie et selon les statistiques de l'ONS, en 2010, ce secteur représente plus de 10 % du produit intérieur brut. En effet, l'activité économique nécessite un volume de transport de marchandises conséquent, qui reflète les quantités produites par les diverses branches d'activités.

Aussi, l'importance du transport est inséparable des échanges et n'est plus à démontrer dans une économie basée sur une multitude d'échanges tant sur le plan intérieur qu'avec l'extérieur. Dans la mesure où le bon fonctionnement des activités de production et du marché se heurte à l'obstacle de la distance que seul le transport permet de surmonter. En effet le transport 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 production¹.

Cette question du lien entre le transport de marchandises et l'activité économique n'est abordée que d'une manière superficielle ou purement descriptive. Les études existantes s'intéressent quasi uniquement aux effets des activités économiques sur les transports sans se préoccuper des influences au sens inverse. A ce sujet, les études des effets du transport sur l'activité économique sont très peu nombreuses, et surtout quand il s'agit d'étudier l'impact du transport de marchandises sur l'activité économique².

Le transport routier de marchandises, de par sa souplesse d'utilisation et grâce aux infrastructures, est devenu le mode de transport prépondérant. Le cheminement par route est fortement sollicité par les différentes activités. Au sein de l'ensemble de transport, le secteur routier occupe une place absolument prépondérante dans les transports extérieurs.

¹ En effet, les transports ont dans le monde moderne une importance primordiale. La vie économique est basée sur des transports massifs et à bon marché ; toute les activités agricoles, industrielle, et tertiaires sont utilisatrices de transport.

² L'intérêt dans ce sens est porté à l'effet des infrastructures de transport (surtout les autoroutes) sur l'activité économique. De plus, les recherches existantes s'intéressent à la modélisation de la demande de transport ou le choix modal, ou encore les recherches qui s'inscrivent dans un contexte de développement durable où elles examinent l'impact du transport de marchandises sur l'environnement. Cela étant, il faut souligner aussi l'influence des sujets des transports de voyageurs qui a amené à réduire le champ du transport de marchandises.

Le développement économique peut dès lors se mesurer à la rapidité et à la densité de la circulation des biens, c'est à dire au volume du transport. Le fret est donc un indicateur permettant de se rendre compte de l'organisation et du fonctionnement de l'espace et d'appréhender le niveau de l'activité économique. La contribution des flux de marchandises à la vitalité, au développement de notre société est une évidence. Pour autant, le transport, la mobilité des choses et des individus resteront des composantes essentielles de la vie économique et des territoires.

Dans cette perspective, le poids économique d'un territoire au sens large (pays, région, wilaya...) est révélateur de sa capacité économique à faire appel aux activités de transports pour échanger des marchandises à l'intérieur de ses frontières et en dehors.

Partant de l'hypothèse que le transport de marchandises par les fonctions qu'il remplit affecte directement l'activité économique d'un espace donné, notre problématique est la suivante :

Quel est l'impact du transport de marchandises sur l'activité économique régionale ?

De cette problématique découlent deux questions qui constituent les préoccupations scientifiques essentielles du mémoire :

- Comment fonctionne le système de transport de marchandises et quelles sont ses relations avec les autres secteurs économiques ?
- Comment l'activité économique peut être affectée par le transport de marchandises ?

L'objet principal de ce mémoire est donc d'examiner l'impact de transport de marchandises sur l'activité économique régionale cas de la région nord ouest. D'où :

- L'analyse du secteur de transport de marchandises, et l'identification de ses forces et faiblesses.
- L'essai d'établissement de liens entre l'activité économique et l'activité de transport de marchandises.
- Connaître la dynamique économique de la région et identifier ses besoins en transport de marchandises.

Dans le contexte algérien, le transport terrestre est un secteur important dans l'économie algérienne. Il est dominé par la route qui détient plus de 85% des parts de marché.

Durant les deux dernières décennies, une forte croissance annuelle du trafic a entraîné la saturation de certains axes routiers principaux. Le sous secteur routier de transport de marchandises a connu une profonde amélioration depuis sa libéralisation en 1988. Après cette date, le marché s'est ouvert au privé où des facilités à l'exercice de la profession se sont introduites. Ceci a rendu l'offre satisfaisante sur le plan quantitatif. Mais cette libéralisation s'est accompagnée d'un ensemble de problèmes.

En effet la quasi absence des textes régissant le secteur s'est répercutée sur la qualité de service et sur l'organisation du secteur d'où la difficulté de fournir des chiffres précis sur la situation du secteur en termes d'emploi, de sa contribution à l'économie ou encore de ses interactions avec les autres secteurs de l'activité économique. En effet, Le transport de marchandises par poids lourds ne peut donc donner lieu à une analyse homogène.

De plus les entreprises de transport sont souvent des TPE et des entreprises artisanales qu'il est difficile de recenser¹.

Notre étude a porté sur la région nord ouest qui comprend les wilayas suivantes : Tlemcen, Oran, Ain Témouchent, Sidi Bel Abbas, Mostaganem, Mascara et Relizane. Nous y avons tenté d'analyser le fonctionnement du système de transport. Ainsi que les rapports qu'il entretient avec l'activité économique de ce territoire.

Les indicateurs relatifs aux activités économiques et de transport ont permis de démontrer les évolutions de la structuration spatiale des échanges et de l'économie. Ils mettent en relief le rôle spécifique de cette région en matière de transport de marchandises. Le territoire est à la fois un système de lieux et un système de flux ; les lieux ne se comprennent pas sans les flux qui les relient. Ces derniers constituent un élément important dans l'activité économique, ils retracent les échanges qui se font entre les unités de production et entre les différentes régions. Dans cette perspective, notre mémoire propose d'évaluer cette relation sur le territoire régional nord ouest de l'Algérie. La région nord ouest intègre 7 wilayets, a une superficie de 35737 Km², dont la population se situe aux environs de 6074451 habitants. Elle représente un territoire d'intérêt majeur en matière de transport de marchandises du fait de son dynamisme économique. Il faut souligner ici qu'on entend par dynamisme économique l'ensemble de forces en interaction et en opposition dans un phénomène ou dans une structure. Dans notre travail, le dynamisme régional exprime un mouvement poussé par l'interaction des forces présentes sur le territoire de référence. Il s'agit de montrer comment les transports participent à pousser et à maintenir le dynamisme de la région.

L'aspect géographique sera une réelle plus value dans ce mémoire avec l'utilisation de la cartographie.

Ce mémoire se développe en deux parties. La première est théorique et se consacre à établir le cadre conceptuel et théorique dans lequel s'insère le présent travail. La deuxième partie consacrée à l'étude de la région nord ouest consiste à examiner son activité économique et celle de transport de marchandises en s'appuyant sur l'analyse des différents indicateurs.

Les résultats et l'apport de ce mémoire se basent sur une recherche bibliographique approfondie appuyée par des données statistiques. Ainsi qu'une série d'entretiens qui

¹ A ceci s'ajoute tout un transport de marchandises dans des véhicules légers la délimitation avec un transport privé dans une voiture particulière reste très imprécis. Ainsi le fonctionnement des entreprises de transport routier en Algérie est très largement méconnu.

étaient complétés par une enquête quantitative menés auprès des Directions de Transport et des Travaux Publics des wilayas de la région nord ouest. Nous avons consulté plusieurs études réalisées sur le transport routier de marchandises dans différents pays de l'Europe afin de repérer les méthodes d'investigation et la transférabilité éventuelle des expériences étrangères au contexte algérien.

Mais malheureusement le déficit statistique concernant aussi bien le transport routier de marchandises que l'activité économique régionale (absence du PIB régional, aucune donnée relative aux tonnes ou tonnes kilométriques n'est présente) a empêché notre démarche de suivre le déroulement habituel du mémoire à savoir, la validation de l'impact de transport de marchandises sur l'activité économique régionale par un modèle économétrique.

La démarche proposée dans ce travail visera donc à répondre à ce questionnement, à travers quatre chapitres qui structurent ce mémoire.

Dans un **premier chapitre** consacré au cadre conceptuel du sujet, nous préciserons les différentes approches de transport, et nous insisterons sur l'importance de ce secteur dans l'économie. Nous définirons ensuite le transport de marchandises, puis nous l'analyserons à travers ses composantes et les déterminants de son efficience. Et enfin, pour en venir sur la question du transport routier nous traiterons les caractéristiques et les atouts du secteur routier, ainsi que son fonctionnement et sa position par rapport aux autres modes.

Le second chapitre sera dédié à la place du transport routier de marchandises dans l'économie algérienne. Dans un premier temps, nous présenterons le secteur et son hiérarchisation selon la nomenclature des activités algériennes. De plus nous exposerons les différentes lois et mesures réglementaires relatives à ce sous secteur. Dans une deuxième section, nous nous intéresserons à la situation actuelle du secteur, en se focalisant sur les entreprises de transport, le parc automobile et le réseau routier national.

le troisième chapitre aura pour objectif de déterminer les principaux axes d'interaction existant entre le transport de marchandises et l'activité économique. Pour se faire nous analyserons tout d'abord la demande de transport de marchandises sous l'angle des déterminants de sa croissance. Puis nous essayerons d'identifier la relation entre le transport de marchandises et l'activité économique ; et ceci à travers une revue de littérature qui traite ce sujet.

Quatrième et dernier chapitre constitue la partie pratique de notre mémoire. Il a pour objectif de montrer comment le transport de marchandises affecte l'activité économique de la région nord ouest.

Afin d'apporter des éléments de réponses à cette question qui est le problème central de notre mémoire, nous procéderons ainsi que :

Nous commencerons par une description générale de la région, en insistant sur sa structure économique. Puis nous analyserons les localisations des différents centres économiques de la région. Et enfin nous tenterons d'identifier les principales zones génératrices de fret. Cet état de lieu, mettra en lumière d'une part la dynamique

économique de la région et d'autre part les besoins de la région en flux de marchandises pour son activité économique.

Dans une deuxième section nous nous intéresserons au secteur de transport de marchandises dans la région nord ouest. Celui-ci joue un rôle important dans sa dynamique économique car il est considéré comme une filière qui se positionne au centre de l'ensemble des autres activités socioéconomiques.

La troisième section constituera un bilan où nous allons extraire les principaux résultats ressortis des deux sections précédentes afin d'établir et de déduire les liens entre le transport de marchandises et l'activité de la région.

Ceci d'une part, il y a lieu aussi de souligner qu'à partir de l'échelle qu'on a pris, on a voulu inscrire notre travail dans une perspective régionale où on peut voir l'aspect fonctionnel et dynamique des régions programmes définies par le SEPT (Schéma des Espaces de Programmation Territoriale).

Chapitre I- Transport de marchandises et économie régionale : éléments d'introduction

Section I Le transport régional de marchandises : de quoi s'agit-il ?
Éléments de définition

Section II Comment mesurer l'activité régionale de transport de marchandises ?

Section III Le transport régional de marchandises : importance et enjeux.

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 micro-économie 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.

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.

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.

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.

1-1 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 18^{ème} 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 19^{ème} 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 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.

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

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

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 partant, 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 précisés 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 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.

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.

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.

1-1-1 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 œuvre 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.).

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

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.

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.

1-1-2 Les principales caractéristiques du secteur de transport¹³ :

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

- 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.
- 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.

1-1-3 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.

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.

* *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, etc.¹⁵

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

Les moyens mis en œuvre 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.

¹⁵ Zentelin J-L, op.cit p44.

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.

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.

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.

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 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 cœur 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.

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

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.

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.

Tableau 1-1-1 : 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

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

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 moindres 	<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 pré-et un post - acheminement en dehors du combiné - Rupture de charge
Transport fluvial	<ul style="list-style-type: none"> - Utilisation des voies navigables naturelles et des canaux (Europe du Nord, bassin Rhénan, quelques livraisons fluvio-maritimes) 	<ul style="list-style-type: none"> - Bonne capacité d'emport, 300 à 2 500 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* », 6ème 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.

1-1-4 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- 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 ».

²⁰ Savy. M(2005). « *Economie du fret, le processus de transport* » techniques de l'ingénieur. p 1

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 tonnes-kilomètres 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.

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

²¹ Documentation française vie-publique.fr

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.

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.

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 131 kms 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- Le transport privé :

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

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

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.

- 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.

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 :

Un transporteur routier de marchandises est une entreprise commerciale spécialisée dans le transport de marchandises. Il exerce, dans la plupart des pays une profession réglementée.

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.

1-1-5 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 :

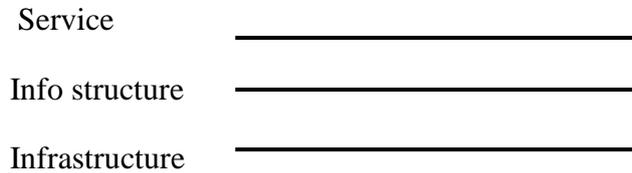


Schéma 1-1-1 : Structure générale des réseaux (Savy, 2006).

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.

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 œuvre. Ainsi nous aboutissons à un système de transport constitué de quatre couches identifiées dans le schéma suivant :

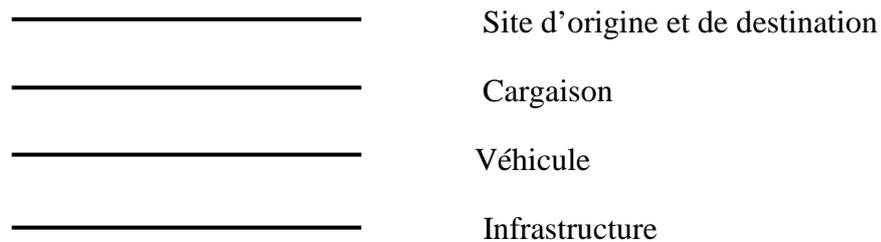


Schéma 1-1-2 : Structure en couches des systèmes de transport (Savy 2006).

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.

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

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- 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.

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 1-1-2 : 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.

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.

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

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.

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.

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.

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 œuvre.

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

Le schéma suivant enrichie le schéma de base en ajoutant l'information comme un élément transversal à l'ensemble des couches :

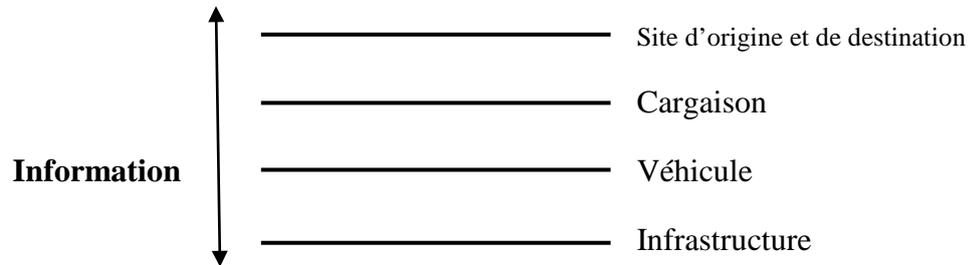


Schéma 1-1-3 : rôle transversal de l'information (Savy 2006).

1-2 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 :

- 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.

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 ; P 102.

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

1-2-1 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 éviter les risques de double compte : en effet, les ruptures de charge multiplient le trafic en tonne mais non en T/Km.

1-2-2 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 leur 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.

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

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

³⁰ Savy M (2006), op.cit P 1.

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.

1-2-3 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.

1-2-4 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

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

³² M. Savy, C. Horn. Op. cit; P 102.

³³ Savy M (2006).op, cit.

punctualité, 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.

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- 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. 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.

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.

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 :

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.

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.

nombre de ruptures de charge, itinéraire retenu, contrôle du chargement et du déchargement de marchandises³⁷.

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.

1-3 le transport régional de marchandises : importance et enjeux.

1-3-1 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 commerce auquel il est intimement lié, 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 nécessaires 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.

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

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.

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 ;
- développement des ressources humaines.

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

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.

⁴⁰ Savy(2006). Op,cit p 36

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- 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.

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'œuvre est garante d'une productivité élevée.

1-3-2 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.

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

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.

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.

1-3-3 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.

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.

2- Les atouts du transport routier de marchandises :

Le transport routier de marchandises représente plusieurs atouts ⁴³:

- 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.

⁴³ Merlin P. (1991), op. cit P 173.

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 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.

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

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.

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.

1-3-4 Les Enjeux du transport routier de marchandises:

Les enjeux et défis se situent, dans un contexte d'évolution rapide que connaît le secteur tant sur le plan des transformations du marché des transports de marchandises (impacts de l'internationalisation de l'économie, des technologies de l'information, etc.) que des changements au rôle joué par les gouvernements (réforme, déréglementation, etc.).

Les enjeux spécifiques que soulève ce secteur sont d'ordre économique, social, environnemental et sécuritaire. Ces enjeux constituent les grandes préoccupations gouvernementales auxquelles les interventions de l'Etat devraient répondre.

1- Du point de vue développement économique :

Le transport des marchandises est d'une importance vitale pour l'économie. En matière de la contribution au développement économique, le secteur de transport de marchandises relève plusieurs enjeux de compétitivité et d'efficacité. A ce titre, le transport doit être apte à offrir des services de transport répondant aux besoins, des services de qualité et à moindre coût, et à le maintenir et à créer des emplois directs et indirects, qui contribuent au dynamisme économique⁴⁶.

L'Etat doit réserver à cet aspect un grand intérêt, notamment en matière des politiques et de la réglementation du secteur dans le but d'assurer un bon encadrement économique à savoir :

- l'allègement du fardeau réglementaire et administratif, en éliminant les obstacles réglementaires et en harmonisant les normes qui répondent aux besoins des expéditeurs et transporteurs.
- le développement des ressources humaines notamment la qualification de la main d'œuvre à partir de l'offre des formations qui pourraient répondre à l'évolution du secteur à l'amélioration de la compétitivité et de la productivité des entreprises du secteur, et la préservation du patrimoine routier.
- Le développement d'un système de transport multimodal intégré. Des infrastructures et une industrie des transports qui soutiennent la logistique des entreprises.
- l'implication de plusieurs ministères, par leurs responsabilités sectorielles envers les usagers de services de transport (industries, commerces, ressources naturelles, agriculture, etc.), ont à tenir compte de problématiques de transport dans la réalisation de leur mission.

⁴⁶Ministère des Transports Québec(1999) « Le transport des marchandises au Québec Problématique et enjeux », avril 1999 27 pages pp 18-25.

- L'intégration des nouvelles technologies, en particulier celles de l'information, est un facteur critique du développement de l'industrie du camionnage et de l'efficacité du transport routier des marchandises en général.

2- Du point de vue social :

Les rémunérations sont assez faibles en moyenne, au regard de l'importance des heures travaillées. La rentabilité des entreprises de transport routier de marchandises est également assez faible en général. Au-delà des difficultés que peuvent connaître employeurs, artisans et salariés, ces difficultés sociales ressortent fréquemment dans des crises qui peuvent être préjudiciables à l'ensemble de l'économie, et qui font du transport routier de marchandises un secteur sensible.

3- Du point de vue de la sécurité :

La sécurité demeure parmi les grands enjeux soulevés par le transport routier de marchandises. En effet ce dernier se déroule directement sur la route ; où les risques d'accidents se présentent à tout moment. Pour assurer un transport sécuritaire, l'Etat doit définir un système de contrôle qui s'appuie sur la responsabilisation de tous les acteurs de la chaîne de transport et mise autant sur l'inspection en entreprise que sur le contrôle sur route. En outre elle doit mettre en œuvre des normes techniques assurant un haut niveau de sécurité, et réaliser des aménagements aux infrastructures routières qui rendent plus sécuritaire la circulation des camions.

4- Du point de vue environnemental :

Le transport de marchandises contribue de façon significative au bilan global de consommation d'énergie et d'émissions de polluants⁴⁷. Il est à l'origine de plusieurs nuisances environnementales. Les principales sont :

- l'émission de polluants atmosphériques locaux ;
- l'émission de nuisances sonores ;
- l'émission de gaz à effet de serre.

D'autres types de nuisances environnementales peuvent être recensés : pollution de l'eau, risques spécifiques liés au transport de matières dangereuses, etc. L'Etat doit intervenir surtout en termes du report modal en favorisant et optimisant l'utilisation des modes alternatifs tel que le chemin de fer.

⁴⁷ www.techniques-ingenieur.fr/base-documentaire/genie-industriel-th6/logistique-ti082/transport-routier-ag8100/role-dominant-du-transport-routier-de-marchandises/univ.hotmail

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 vue 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 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 2-l'offre du transport routier de marchandises en Algérie : une approche macro économique

Section I Le secteur des transports routiers de marchandises : une analyse sectorielle

Section II L'activité de transport routier de marchandises : quel diagnostic ?

Section III les forces et les faiblesses du secteur

Le secteur du fret routier consiste à transporter par la route des marchandises entre les entreprises et entre les entreprises et les consommateurs. Dans ce chapitre nous analyserons le secteur du transport routier de marchandises en Algérie.

L'offre de transport est le support de la mobilité connectant les lieux d'activités des individus et la capacité de circulation disponible, régulière, à laquelle font appel de nombreux utilisateurs. Elle est constituée de deux composantes complémentaires et profondément différentes : les infrastructures d'une part, et les autres moyens de transport (main d'œuvre et véhicules) qui assurent les opérations de transport d'autre part. A cet effet nous distinguons équipement et service qui assurent les deux en même temps le système de transport. Ce dernier doit déployer son dispositif dans l'espace et offrir des implantations, une capacité d'emport, une vitesse et une fréquence de desserte adéquates aux besoins exprimés des clients, les chargeurs, la concurrence.

L'offre de transport peut se présenter sous deux formes¹ :

- Il peut prendre la forme de systèmes dédiés, c'est à dire une spécialisation des engins de transport qui ne sont alors aptes à transporter qu'une gamme limitée de produits et parfois un seul, ce qui interdit pratiquement toute recherche d'un "fret de retour". ce genre de transport a un nombre très limité de chargeurs, il peut même être au service d'un seul chargeur dont L'organisation du transport est alors étroitement dictée par celle de son unique consommateur. Les systèmes dédiés peuvent s'organiser sous le régime du compte propre ou celui de compte d'autrui.
- L'autre forme de l'offre de transport est appelée, systèmes transversaux, qui répondent à la demande de plusieurs clients, et offrent une capacité de circulation disponible, régulière, de telles prestations ne peuvent relever du transport pour compte propre. Pour autant, les chargeurs peuvent traiter directement avec les transporteurs, ou passer par l'intermédiaire de commissionnaires.

Ce chapitre fait l'objet d'une approche macro économique qui analyse l'offre de transport de marchandises en Algérie.

L'analyse s'articule en deux sections. Dans un premier temps, nous présenterons le secteur et son hiérarchisation selon la nomenclature des activités algériennes, puis nous exposerons les principaux acteurs de transport de marchandises et les différentes lois et mesures réglementaires relatives à ce sous secteur.

Dans une deuxième section, nous nous intéresserons à la situation du secteur en dressant un diagnostic qui vise à établir un portrait des infrastructures routières, des opérateurs de transport et du parc de transport de marchandises, puis nous essayerons dans un dernier point d'évoquer les principaux problèmes du secteur notamment les problèmes d'ordre organisationnel et institutionnel.

¹ SAVY M, « *Fret et mondialisation : une approche tricontinentale* » (avec Dam Hanh LE [University of Southern California : États-Unis], Akko NAKASONE [Master TRADD de l'ENPC, Japon], Dalila ZEGAGH [Université de Paris 12 - IUP : Europe]), rapport pour le PREDIT, CRETEIL, Université de Paris 12, 2006.PP 7, 8

2-1 le secteur des transports routiers de marchandises : une analyse sectorielle

En matière de transport de marchandises, la route se taille une part très importante par rapport aux autres modes, 95% des transports terrestres sont acheminées par route². Ce secteur présente plusieurs caractéristiques relevant de la diversité de ses composantes et des services qu'il fournit.

Cette section s'inscrit dans ce contexte, et vise à présenter ce secteur et les principaux acteurs intervenant à son niveau.

2-1-1 Le secteur de transport en Algérie

Le transport est un secteur important dans l'économie algérienne, c'est un levier de développement du pays. Il constitue un secteur d'activité qui influence constamment l'économie. Dans la nomenclature des activités algériennes ce secteur concerne aussi bien le transport que la communication. Dans notre analyse nous nous intéresserons au transport routier de marchandises qui appartient à la branche des transports terrestres.

1- La conception du secteur dans la comptabilité nationale

Le transport au niveau d'une nation est considéré comme « une activité économique qui qualifie un type donné de déplacement d'un objet dans l'espace se fondant sur des usages sociaux qui peuvent varier d'un type de déplacement à un autre et sont susceptibles d'évoluer » (Bauchet 1988).

La nomenclature algérienne des activités s'appuie pour définir les différentes activités, sur un ensemble hiérarchisé de catégories d'activités économiques utilisables qui permet une classification aussi aisée que possible des agents économiques selon leur activité principale³.

Dans ce cadre, on retrouve l'activité des transports classifiée dans le secteur des Transports et Communications, codifié avec la lettre I.

Dans ce secteur, seul le transport pour compte de tiers est isolé, le transport pour compte propre est considéré comme une activité auxiliaire, selon la loi 01- 13 du 7 août 2001, ce dernier est considéré comme une activité complémentaire au transport public.

Le transport routier de marchandises relève de la division 60 relative aux transports terrestres, il est répertorié dans la NAA sous le code 60.25.

Selon la nomenclature des activités algériennes (NAA), la classe de transport de marchandises comprend notamment⁴ :

² Ministère des Travaux Publics.

³ NAA : la Nomenclature des Activités Algérienne.

⁴ www.ons.dz

- * Le transport routier à caractère urbain ou de proximité à enlever ou à livrer des marchandises emballées ou non, lors de déplacement de courte durée.
- * Le transport routier de marchandises régulier ou non, interurbain, sur longue distance et international, y compris le transport lourd, le transport en vrac, par conteneurs, hors gabarit, etc.

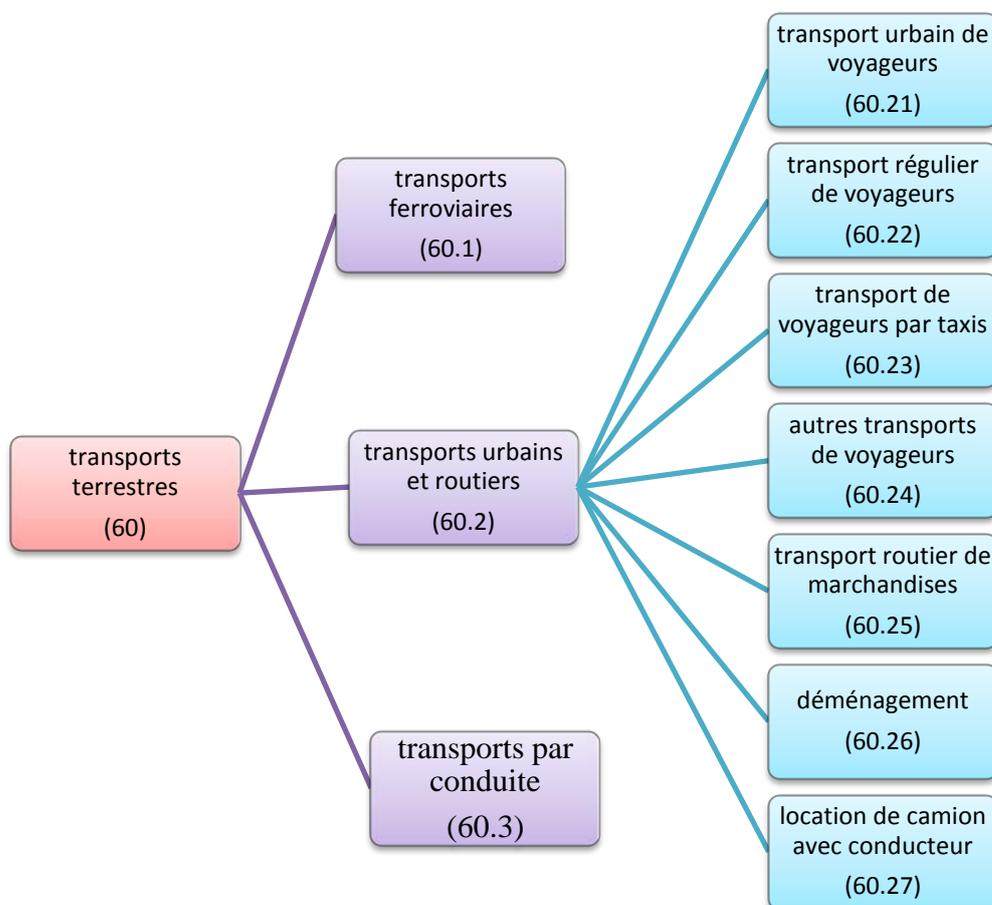
Elle comprend aussi :

- * La livraison de béton prêt à l'emploi
- * La collecte du lait à la ferme.

En revanche, ce code d'activité, exclut les activités suivantes :

- * Le ramassage des ordures ménagères.
- * Les services de transport de fonds
- * Les activités d'organisation de transport de fret et ou de courrier.

Figure 2-1-1: La branche des transports terrestres



Source : Notre construction à partir de la NAA.

Les marchandises transportées sont classées dans la nomenclature algérienne des produits dans l'ordre suivant :

Les marchandises de transport routier nomenclature algérienne des produits

60.25 Transports routiers de marchandises

60.25.1 Transport routier de marchandises spécialisé

60.25.11 Transport routier frigorifique

60.25.12 Transport routier de produits pétroliers

C: Transport routier de pétrole brut, de gaz naturel et de produits raffinés

NC: Transport de gaz en bouteilles et de revêtements routiers (60.25.17)

60.25.13 Transport routier d'autres vrac liquides ou gazeux

NC: Transport routier de produits pétroliers (60.25.12)

60.25.14 Transport routier de marchandises conteneurisées

60.25.15 Transport routier de courrier

60.25.16 Transport routier de marchandises en vrac sec

C: Transport routier de céréales, farine, ciment, sable, charbon, etc.

60.25.17 Transports routiers spécialisés n.c.a.

C: Transport routier d'automobiles, d'animaux vivants, etc.

Livraison de béton prêt à l'emploi, de revêtements routiers, de gaz en bouteilles, etc.

CA: Transport de marchandises par convoyeurs et téléphériques

NC: Transport de fonds (74.60.04)

60.25.2 Transport routier de marchandises non spécialisé

60.25.20 Transport routier de marchandises non spécialisé n.c.a.

60.26 Transport routier de meubles et déménagements

60.26.0 Transport routier de meubles et déménagements

60.26.00 Transport routier de meubles et déménagements

C: Services de déménagements et de garde-meubles, même sans transport routier (déménagement sur un même site), y compris transport maritime non compté à part

CA: Livraison de meubles et équipements ménagers avec déballage ou installation

Source : Nomenclature Algérienne des Produits, Office National des Statistiques.

La conception du sous secteur de transport routier de marchandises dans la comptabilité nationale suscite les remarques suivantes :

- Le transport n'est pas considéré tout seul, le secteur englobe le transport et les communications. Donc les données permettant de mesurer son poids dans l'économie ne sont pas précises.
- Le transport pour compte propre n'est pas inclut dans la branche de transport routier de marchandises, il est considéré comme une activité auxiliaire.

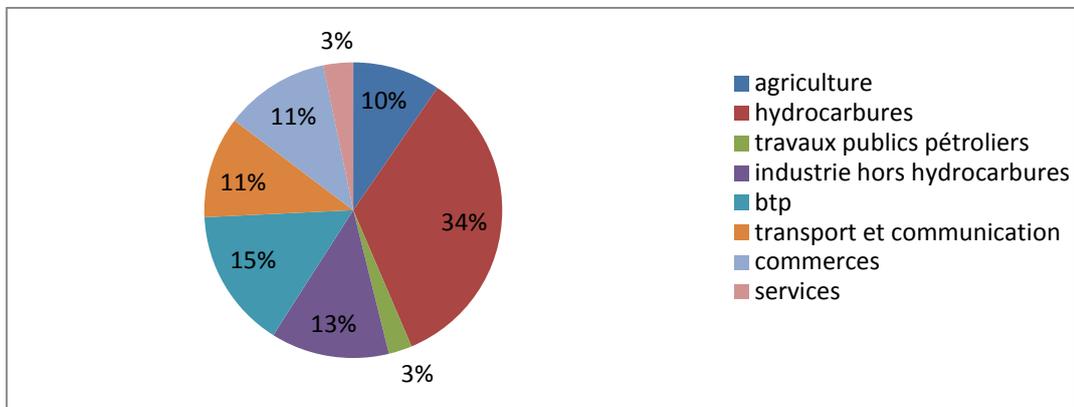
A partir de là, les chiffres publiés par l'ONS, qui concernent la répartition de la production nationale brute par secteur d'activité peuvent nous aider à saisir d'une manière approximative l'importance du secteur de transport dans l'économie.

2- L'importance économique du secteur

Le secteur des transports en Algérie se révèle d'une grande importance. Les indicateurs relatifs à lui attestent de son poids dans l'économie nationale. Sa part avec le secteur des communications s'élève à 11,12% du PIB en 2009, il absorbe 10% des investissements du pays. Ainsi l'enveloppe consacrée à ce secteur dans le cadre du programme quinquennal (2005-2009) est estimée à près de 35 milliard de dollars US et autant pour la période (2009-2014)⁵.

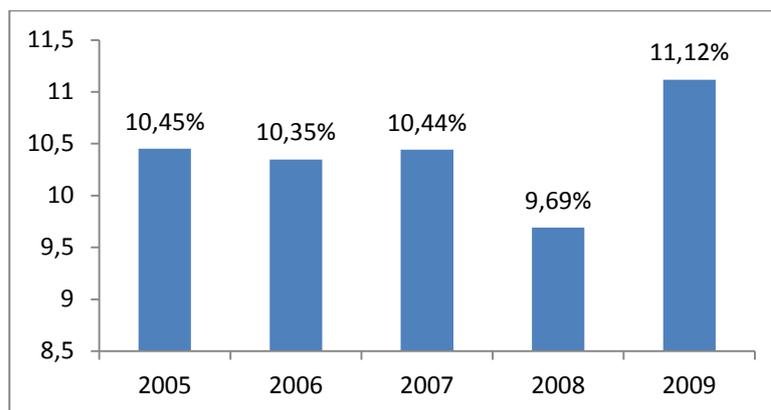
La figure suivante montre la part du secteur dans le PIB :

Figure 2-1-2 : répartition sectorielle du PIB par secteur d'activité aux prix courants (2009).



Source: www.ons.dz

Figure 2-1-3 Evolution de la part du secteur des transports et communications dans le PIB.



⁵ Ministère des Transports.

On constate que le secteur du transport avec celui de communication occupe une place importante dans l'économie nationale, depuis 2005 il a gardé presque les mêmes niveaux qui entourent les 10,5%, par ailleurs en 2008 on enregistre une baisse avec juste 9,69% pour marquer une forte augmentation en 2009 où on enregistre une part de 11,12%.

2-1-2 Les acteurs du secteur des transports

Plusieurs acteurs interviennent directement ou indirectement dans l'activité de transport de marchandises. Ils relèvent des institutions ou du marché lui-même. Ainsi on distingue les acteurs institutionnels qui ont pour mission de cadrer économiquement et juridiquement l'activité de transport, et les autres acteurs qui sont les parties prenantes de l'opération de transport à savoir les transporteurs, les chargeurs et les logisticiens.

1- Les acteurs institutionnels et le cadre réglementaire routier de marchandises

Le principal acteur du secteur des transports est l'Etat qui intervient par l'intermédiaire du Ministère des Transports et du Ministère des Travaux Publics. Mais de nombreux autres ministères interviennent à un titre ou autre. L'Etat est le partenaire technique de l'industrie du transport, notamment par la fourniture des infrastructures, et il est le régulateur du cadre institutionnel du marché du transport.

Les transports terrestres sont dirigés par la direction des transports terrestres. Cette dernière est composée de 3 sous directions : il s'agit de la sous direction des transports routiers de marchandises, la sous direction des transports routiers de voyageurs et la sous direction des transports ferroviaires.

Elle a pour mission de mettre en œuvre la politique nationale en matière de transports terrestres, de réguler et de contrôler les conditions générales de l'exercice des activités de transport terrestre des personnes et des marchandises, et de mettre en marche le cadre de participants d'opérateurs de transport et des systèmes de transports collectifs en milieu non urbain.

Concernant le transport routier de marchandises, le Ministère des Transports assure la tutelle technique et administrative de ses différents services. La gestion de ce sous secteur s'effectue moyennant une administration centrale et des représentations régionales sous forme de directions des transports pour chaque wilaya. La direction des Transports de wilaya (DTW) a pour mission, entre autres, de veiller à l'application de la réglementation relative aux différents modes de transport et à la méthodologie, de coordonner et de contrôler l'organisation et la mise en marche des différents modes de transport et de délivrer les titres et les autorisations de transport, ainsi que les certificats d'aptitude professionnelle⁶.

Il est à noter que les collectivités locales interviennent également dans la gestion du système de transport routier. **(cf. annexe 1).**

⁶ CETMO (2009) « *Les besoins de formation en transport dans les pays du méditerrané occidental cas des pays du Maghreb* ». Étude réalisée par M. Hassan Abid, pour le compte du CETMO décembre 2009. PP 12-13.

*** Le cadre réglementaire :**

La réglementation des transports stipule que l'exercice de l'activité de transport est subordonné à une autorisation. Etat et collectivités publiques interviennent pour définir le cadre réglementaire dans lequel s'effectue le transport.

Jusqu'à 1988, les activités de transport étaient le monopole des opérateurs publics, le parc de véhicules et les infrastructures et donc l'offre de transport dépendaient de l'Etat.

Il faut attendre les nouveaux textes de loi promulgués à partir de 1987, principalement la loi 88-17 du 10 mars 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres consacrant l'ouverture du marché au secteur privé, pour constater une nette amélioration dans l'offre de transport⁷.

Les articles de cette loi définissent la politique de l'Etat en matière d'orientation du transport de marchandises. Or, sur le terrain, il n'y a aucune directive ni orientation visant à matérialiser les options définies par la politique de l'Etat dans ce domaine, à part les instructions relatives au traitement administratif des dossiers des opérateurs.

La loi n'a pas évoqué et a négligé plusieurs points qui constituent des instruments essentiels en matière d'orientation du secteur. Aucune mesure concernant le transport par voie ferrée n'était prise, ce qui s'est traduit par une augmentation de la part de la route. Il faut souligner aussi l'absence de l'application de la notion de complémentarité entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui que stipule l'article n° 43, ainsi aucune limitation n'est imposée à l'évolution du parc de véhicules utilisés pour le compte propre.

La tarification et la fiscalité font défaut également. En effet la tarification est libre pour le transport routier et le système de taxe ne joue pas son rôle d'orientation.

Cette loi a consacré l'ouverture du marché au secteur privé, chose qui a permis l'élargissement des capacités offertes, la constitution de petites entreprises de transport et une réponse plus satisfaisante aux besoins de transport.

Pour autant, cette loi a connu plusieurs lacunes en matière de son application du fait de l'absence d'une stratégie cohérente qui s'est traduite par une difficulté insurmontable de coordination, d'encadrement et d'optimisation de l'utilisation des capacités de transport.

Cette situation s'est caractérisée par une offre surabondante en termes de capacités. Ainsi l'on enregistre un nombre très élevés d'opérateurs disposant dans leur majorité d'entreprises de taille artisanale et qui manquent de professionnalisme. Cette

⁷ Kaci. D « le nécessaire développement des transports routiers les explications du président de l'UNAT » Le phare n°41 sep 2002 p 14.

libéralisation a engendré aussi une sur-offre de véhicules de tous types et marques, et d'un état précaire, sans oublier l'inadaptation des infrastructures d'accueil⁸.

La loi 88-17 du 10 mars 1988 fut modifiée par la loi 01- 13 du 7 août 2001. Cette dernière a introduit des principes qui visent à la moralisation et la professionnalisation des opérateurs en clarifiant les conditions d'accès à la profession, à savoir la capacité professionnelle, la disposition en propriété ou en leasing de moyens de transport appropriés, et à l'amélioration des prestations de transport de passagers et de marchandises⁹. Cette loi a également porté sur les infrastructures et les équipements liés au transport de marchandises où elle stipule que ces derniers doivent viser la réduction des ruptures de charge répétitives et les délais d'acheminement, la sécurité des transports et la continuité de la chaîne de transport.

L'article 53 de cette loi, a institué un Conseil National des Transports Terrestres (CNTT) qui s'en charge des questions d'ordre technique, financier économique ou social relative au développement, à l'organisation et au fonctionnement des transports terrestres mais qui n'a pas vu le jour jusqu'à maintenant.

2- Les autres acteurs du transport routier de marchandises

Le transport a le statut juridique et économique d'une prestation de service. Il met en rapport deux agents économiques distincts. Le chargeur (client) et le transporteur (fournisseur) unis par une relation de service¹⁰. Par ailleurs cette relation de service entre le prestataire et son client, a tendance à s'enrichir quand elle s'élargit à la gestion logistique.

*** Les chargeurs :**

Le mot chargeur est un terme emprunté au vocabulaire du transport. C'est une personne physique ou morale qui confie une marchandise à acheminer à un transporteur pour compte d'autrui. Pour les prestations transport et logistique, les chargeurs sont les donneurs d'ordre. Mais ils peuvent également travailler pour leur propre compte.

Selon les domaines d'activité, on peut distinguer deux principaux types de chargeurs : Les industriels et les distributeurs. Donc, le chargeur (ou le donneur d'ordre initial d'une mission de transport) est une entreprise de production ou de distribution qui souhaite transporter des marchandises.

⁸ Benallègue. A « *le transport routier état des lieux d'un mode largement dominant dans les transports intérieurs* » Le phare n°48 avril 2003 p15.

⁹ www.joura.dz/n442001

¹⁰ Sétra (service d'études techniques des routes et autoroutes) (2007) Rapport d'études, « *interactions transport et logistique, étude de cas sur le triangle de Weimar* ». Juin 2007 P 47.

* **Les transporteurs :**

Il s'agit ici des entités physiques ou morales dont la fonction principale est le transport de marchandises. Le transport pour compte propre n'est pas inclus, il est effectué par les chargeurs eux même.

Les entreprises de transport routier de marchandises représentent quelques qualités dont les principales sont : la souplesse, la flexibilité, le faible coût de revient et la grande capacité d'adaptation.

Le transport routier offre aux usagers des services rapides, efficaces, souples et bon marché. C'est aussi un mode particulièrement bien adapté aux courtes et aux moyennes distances qui en fait un maillon indispensable de la logistique.

* **Les logisticiens**

Le prestataire logistique peut se définir comme¹¹ "le professionnel qui gère les flux de marchandises et d'informations, depuis l'usine jusqu'aux rayons des magasins, voire au domicile du client". Il répond à une logique client/fournisseur et ses prestations sont généralement complexes.

Le chargeur fait appel à des intermédiaires qui sont des entreprises logistiques ou des expéditeurs. Ceux-ci organisent, planifient et exécutent des flux de marchandises, leurs activités peuvent inclure également le stockage de la marchandise et la gestion des flux selon les impératifs des clients.

2-1-3 Le volume de l'activité de transport de marchandises

Le volume de l'activité de transport de marchandises correspond à la quantité de marchandises transportée dans un moment donné et sur une échelle territoriale déterminée.

En Algérie, le volume de l'activité de transport de marchandises est très mal connu, les statistiques relatives aux tonnes ou tonnes kilomètres transportées par la route font défaut. Cette absence des données est la résultante de plusieurs facteurs qu'on peut résumer dans les points suivants :

- ✓ On enregistre de rares préoccupations relatives au secteur du transport de marchandises ; aucune enquête n'est lancée dans ce sens, si l'on compare avec ce qui se passe ailleurs par exemple en France, plusieurs enquêtes sont financées par le ministère de tutelle comme l'enquête SITRAM (Systèmes d'information sur les transports de marchandises) publiée par le Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS), ou les enquêtes auprès des chargeurs dont la principale d'entre elles est l'enquête chargeur opérateur (ECHO) de l'INRETS qui fournissent une base de données très importante permettant d'analyser la situation du secteur des transport de marchandises et les grandes évolutions économiques et logistiques et leurs répercussions sur ce secteur.

¹¹ SAVY M, « Interactions transport logistique, étude de cas sur le triangle de Weimar », avec Jeannie Creisméas et Bernard Fitchner (CETE de l'Est), étude pour le compte du SETRA et de la DGTM (Ministère des transports), avril 2007. p 52.

- ✓ L'anarchie du secteur qui résulte de l'ouverture au privé a engendré une pléthore de l'offre rendue difficile à contrôler et par conséquent à suivre l'activité des entreprises du secteur.
- ✓ Au niveau des directions des transports, aucune mesure n'est prise pour obliger les entreprises à révéler ou à donner un compte rendu de leur activité.
- ✓ L'ONS qui est considéré comme le pivot du système statistique de l'Algérie ne publie que les résultats de la SNTR, mais cette dernière ne représente actuellement que 20% du marché de transport. Les données relatives au parc automobile sont issues des fichiers du service des cartes grises qui recense tout les véhicules de marchandises y compris ceux qui ne sont pas autorisés à exercer l'activité de transport de marchandises ainsi que les véhicules utilitaires dont la majorité d'entre eux ont une capacité inférieure à 2,5 tonnes. A partir de là, les chiffres concernant le parc automobile publiés par l'ONS sont plus importants que ceux fournis par les directions de transport.

1- l'évolution du mode routier :

Le transport routier, considéré comme plus flexible, plus rapide et surtout comme produisant un service plus adapté aux demandes des producteurs et des distributeurs que les autres modes de transport, concurrence et prédomine ces derniers.

En Algérie, le transport routier, avec plus de 90% des trafics intérieurs du pays, est le mode largement dominant en matière de transport de voyageurs et de marchandises. Il constitue l'épine dorsale du pays en matière d'approvisionnement et de distribution.

Selon le vice président de l'UNAT Mr Bedrane : « le marché national des transports terrestres est dominé à 95% par le secteur des transports routiers, le chemin de fer ne représente que 5% de l'ensemble des transports par voie terrestre¹² ».

Les chiffres concernant les parts de la route ne sont pas bien précis, ainsi dans un article dans la revue du Phare, la route présente 85% pour le transport de marchandises et 84% pour le transport de voyageurs¹³. Et selon le CNES 2010, (Conseil National Economique et Social), le transport routier assure en Algérie 90% des mouvements de marchandises (des zones de productions vers les zones de consommations).

Le gouvernement algérien a marqué sa volonté de rééquilibrer le marché des transports terrestres en allégeant le trafic routier au profit du rail, et ce à partir des politiques de transport qui sont inscrites dans le schéma directeur des transports, et l'intérêt croissant qu'accorde le pays aux infrastructures ferroviaires. Le partage modal est une préoccupation primordiale de l'Etat dans une perspective de développement durable, vu que la route génère des externalités négatives, comme la pollution, le réchauffement climatique et la congestion.

¹² KMK « transport routier l'UNAT organise une conférence intitulée ; enjeux et perspectives du secteur »Le phare n° 117 p 25, janvier 2009.

¹³ Tijani. M « le transport routier en Algérie, un marché ouvert encore pour longtemps »Le phare n°136 p24, aout 2010.

La loi 1-13 du 7 Août 2001 encourage la promotion du transport intermodal en considérant « Les investissements d'infrastructures et d'équipements visant la promotion du transport intermodal » comme étant prioritaires (article 9). Mais malgré cela le mode routier reste prédominant dans la vie économique de l'Algérie.

Il est possible de construire une idée sur le volume de transport en se référant à la structure de l'offre de transport (dont les données sont disponibles) que nous allons établir dans la section suivante.

2-2 l'activité de transport routier de marchandises : quel diagnostic ?

Dans cette section nous proposerons un diagnostic de l'activité de transport en Algérie. Pour se faire, nous procéderons à une présentation générale de l'activité de transport de marchandises qui révèle la structure de l'offre de cette activité.

Ce diagnostic, nous permettra donc de mettre en lumière la situation du réseau routier, puis les opérateurs de transport et enfin, le parc de véhicules de transport de marchandises qui constitue un potentiel de ce secteur. Il permettra également de détecter les forces et les faiblesses du secteur et d'identifier les principaux problèmes lui concernant.

2-2-1 Les infrastructures de transport routier en Algérie

L'infrastructure est le support physique de l'activité de transport de marchandises. Un bon déroulement du process de transport exige la disponibilité d'une infrastructure qui présente des caractéristiques physiques et opérationnelles performantes permettant une fluidité efficiente du transport et, donc, des échanges commerciaux.

Cette partie répond sur cette problématique, en essayant de présenter le réseau routier et autoroutier national, tout en insistant sur deux critères essentiels à savoir la qualité de la route et le maillage routier.

1- Présentation du réseau routier national :

Le transport routier est le mode prédominant tant pour le transport de personnes que pour les marchandises. Il assure près de 90% des échanges.

La quasi-totalité des activités économiques et des agglomérations est desservie par le réseau routier qui révèle une densité contrastée. Ainsi on marque une densité très élevée le long de la bande côtière, assez lâche dans les hauts plateaux et réduite en nombre restreint d'axes dans le sud.

La politique actuelle du secteur des travaux publics, s'attèle chaque année à réaliser des actions qui permettent la sauvegarde et la préservation du patrimoine routier existant, d'une part, et d'autre part à développer des projets structurants, qui visent à mettre en valeur de manière cohérente le territoire.

Le réseau routier algérien¹⁴ est constitué en 2011 de 112 696 Km et 4 910 ouvrages d'arts, dont :

- ✚ 29280 km de Routes nationales
- ✚ 23771km de Chemins de wilaya ;
- ✚ Et 59645 km de Chemins communaux.

On constate une forte évolution et amélioration du réseau routier national en termes d'état et de qualité de la route. Ceci se traduit par la volonté de l'Etat de doter le pays d'infrastructures performantes, répondant ainsi à la demande accrue de la route dans la vie économique.

Depuis les années 2000, l'Algérie a consacré des sommes considérables pour préserver le patrimoine routier et créer de nouveaux axes. Le tableau suivant montre que le réseau routier a connu une croissance de 2005 à 2009 de 4394 km, soit une augmentation de 4% durant cette période.

Tableau2-2-1 : évolution de la consistance du réseau routier 2005-2009.

Année	RN	CW	CC	TOTAL
2005	28156	23806	56340	108302
2006	28275	23926	57251	109452
2007	28655	23879	57591	110125
2008	29146	23634	58481	111261
2009	29 280	23 771	59 645	112.696

Source : Ministère des Travaux Publics.

Il convient de noter aussi que sur la période allant de 1970 à 2009 le réseau national a connu une importante amélioration, ainsi on enregistre actuellement 77% de routes revêtues réparties en routes nationales, chemins de wilaya et chemins communaux¹⁵.

Le tableau suivant illustre cette amélioration.

Tableau 2-2-2 : Evolution des routes nationales revêtues

Années	1970	1980	1985	1990	1995	2001	2005	2008	2009

¹⁴ www.mtp.gov.dz/directiondesroutes

¹⁵ www.mtp.gov.dz/entretienroutier

Routes nationales revêtues	13 960	14 000	20 515	21 750	22521	23 397	24 708	25689	26 087
----------------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-------	-----------	-----------	-------	--------

Source : Ministère des Travaux Publics

Actuellement, les routes sont très majoritairement revêtues. Ainsi le taux de revêtement des routes est estimé à 77% dont ;

- 89% de routes nationales sont revêtues ;
- 92,66% de chemins de wilaya sont revêtus et ;
- 62,44% de chemins communaux sont revêtus.

Le tableau ci-dessous distingue la croissance des routes revêtues et des routes non revêtues entre 2001 et 2009 :

Tableau 2-2-3 : évolution du réseau routier par classe de route

Désignation	2001		2009		Taux de croissance	
	revêtus	pistes	revêtus	pistes	revêtus	Pistes
Routes nationales	23397	3979	26 087	3193	11,5%	-19,75%
Chemins de wilaya	21005	2970	22 027	1744	4,86%	-41,28%
Chemins communaux	29572	23747	37 246	22399	25,95%	-5,667%

Source : site officiel du ministère des travaux public

D'après le tableau, on constate une forte amélioration du réseau routier ; le taux de revêtement s'est accru dans toutes les catégories routières. Entre 2001 et 2010 on remarque une croissance du réseau routier dominée par celle des routes revêtues.

Le linéaire des routes non revêtues étant en régression. Dans l'ensemble, les routes revêtues ont accru durant cette période de 14,11 % alors que les pistes ont régressé avec 22,23%.

Tableau2-2-4 : Evolution des routes en état acceptable (en %)

	1999	2009
Routes nationales	55%	95%
Chemins de wilaya	45%	75%
Chemins communaux	40%	71%

Source : www.mtp.dz

Il convient de noter ici qu'en 1999 on comptait 27338 kms de routes nationales, 23587 kms de routes départementales et 53525kms de chemins communaux.

On remarque que le réseau routier a marqué une forte évolution en termes d'amélioration de sa qualité, ainsi on enregistre aujourd'hui près de 80% de routes en état acceptable qui correspond à un linéaire d'environ 905286 kms.

Les autoroutes constituent un défi majeur pour l'Etat, pour ramener son patrimoine routier au même rang des réseaux des pays développés. L'Algérie, a marqué sa volonté en la matière et a tracé un programme autoroutier riche qu'elle compte l'achever d'ici 2025.

Les paragraphes qui suivent prennent en détail ces programmes autoroutiers définis dans le cadre du schéma autoroutier national.

2- Le programme autoroutier de l'Algérie :

L'Algérie a lancé un programme très ambitieux, qui vise à doter le pays d'un réseau autoroutier important. Il faut dire que cette modernisation est une priorité majeure qui permettra non seulement le désenclavement des régions, mais aussi l'assurance du développement social et économique du pays.

Ce programme consiste à disposer à moyen et long terme d'un réseau autoroutier adapté, dont les principaux axes structurants sont¹⁶:

1. L'Autoroute Est-Ouest : Elle s'étend de la frontière marocaine à la frontière tunisienne, et reliant les principales agglomérations du pays situées sur la frange Nord du territoire qui regroupe plus de 80 % de la population.
2. La Rocade Autoroutière des Hauts Plateaux : Liaison est-ouest située à quelques centaines de kilomètres au sud de la précédente et desservant des agglomérations situées entre la frange Nord et le désert.
3. Les 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} Rocades Autoroutières d'Alger : la deuxième rocade d'Alger relie la ville de Zéralda à l'ouest d'Alger à la ville de Boudouaou à l'est, sur un linéaire de tracé direct de 65 Km. La troisième rocade autoroutière d'Alger, d'une longueur estimative de 140km a été définie en fonction de la position des 03 centres urbains à desservir, à savoir, les Wilayas de Blida, de Boumerdes et de Tipaza. Le projet de la 4^{ème} rocade d'Alger, d'un linéaire de 300 km, prend naissance à Khémis Miliana dans la wilaya de Ain Defla et traverse 05 wilaya du centre du pays (Ain Defla, Médéa, Bouira, Msila et Bordj Bou Arridj.) IL desservira les villes suivantes: Djendel, Berouaghia, Sour el Ghozlane, Sidi-Aissa et Bordj Bou Arreridj.
4. Les liaisons express ports-Autoroute Est-Ouest : c'est un axe stratégique favorisant l'ouverture des infrastructures aéroportuaires notamment le port de Jenjen, vers les régions subsahariennes. Elle sera aménagée en voie expresse sur un linéaire de 140Km.

¹⁶ WWW.ANA.DZ

5. Les Pénétrantes Nord-Sud : les liaisons nord-sud appelées pénétrantes reliant notamment l'autoroute est ouest à la rocade des hauts plateaux et maillant le territoire pour une desserte plus complète.

Tableau 2-2-5 : programme autoroutier de l'Algérie

Désignation	Linéaire (Kms)
L'autoroute est-ouest	1216
La 2 ^{ème} rocade d'Alger	65
la 3 ^{ème} rocade plus au Sud d'Alger	140
la 4 ^{ème} rocade encore plus au Sud	300
La liaison autoroutière : le port de Jenjen / les Hauts Plateaux	100
La rocade des Hauts Plateaux, liaison Est-ouest, desservira les agglomérations situées entre la frange Nord du pays et le désert ;	1200
Les liaisons Nord-Sud au nombre de 8 d'un linéaire total d'environ 1517 km, appelées pénétrantes relient notamment l'autoroute est-ouest à la rocade des Hauts Plateaux	1517
Total	4452

Source : Mutations numéro 57 - 03/06, p 11. Revue de la chambre de commerce et d'industrie. Alger

3- Appréciation des investissements en infrastructures de transport en Algérie :

Vue les importantes sommes d'argent que nécessitent les infrastructures, leur mise à disposition implique toujours la puissance publique. En l'occurrence d'autre pays, l'Algérie se préoccupe de la réalisation des infrastructures.

Dans la nomenclature des investissements publics qui distingue quatre types d'infrastructure publics¹⁷ :

- les infrastructures administratives ;
- les infrastructures économiques ;

¹⁷ Zakane A. (2003) « dépenses publiques productives, croissance à long terme et politique économique, essai d'Analyse Econométrique Appliquée au cas de l'Algérie » Thèse pour l'obtention du diplôme de Doctorat d'Etat en Sciences Economiques. Université d'Alger Faculté des Sciences Economiques et Sciences de Gestion.P 197.

- les infrastructures éducatives ;
- les infrastructures socioculturelles.

Les infrastructures de transport figurent parmi les infrastructures économiques qui regroupent :

- chemin de fer ;
- études générales des communications ;
- routes nationales ;
- chemin de wilaya ;
- ports ;
- aéroports etc.

De 1970 jusqu'à 2000, l'Algérie n'a pas donné des priorités au développement des infrastructures, les montants qui leur sont alloués ne dépassaient pas les 25% du budget d'équipement. Quant aux infrastructures économiques, leur part n'a atteint en moyenne que 5% des dépenses de l'Etat dans la même période.

Le tableau suivant montre l'évolution des dépenses publiques en infrastructures, où on constate que le poids de ces dépenses n'a pas cessé d'augmenter depuis 1970, mais le constat que les dépenses allouées à ce secteur étaient limitées s'oppose puisque ils n'ont jamais dépassé les 25% du total du budget d'équipement.

Tableau2-2-6 : Evolution des dépenses publiques en infrastructures (en millions de D.A)

	1970		1975		1980		1985		1990		1995		2000	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Infrastructures Economiques	232	3.95	425	2.23	3240	7.36	6798	6.81	8564	6.27	21504	2.83	80277	6.81
Infrastructures Sociales	320	5.45	641	3.36	1680	3.82	5722	5.73	5370	3.93	13180	1.74	25094	2.13
Infrastructures Educatives	730	12.4	1797	9.42	5115	11.62	8762	8.78	8050	5.90	18500	2.44	71905	6.10
Infrastructures Administratives	190	3.23	420	2.20	1120	2.55	2432	2.44	4163	3.05	9216	1.21	19048	1.62

Source : Ministère des Finances

De 1962 à 1970, il n'y a eu que la prise en charge des deux projets qui étaient en cours, à savoir les 700 kilomètres entre Abadla et Tindouf et les 1100 kilomètres de la région d'EL Goléa achevés en 1971. Jusqu'à 1977 le maillage était considéré comme suffisant avec une densité vingt fois plus importante dans le nord par rapport au sud. Aucune planification n'a pris en charge le renforcement du réseau des hauts plateaux et

du sud, même au cours des deux plans quinquennaux de développement (1970 /73 et 1974/77), la prééminence était donnée aux grandes villes¹⁸.

A partir du Plan de développement de 1974-1977, les pouvoirs publics ont marqué leur volonté de rattraper le retard dans le domaine des transports par les nouveaux investissements et l'amélioration de la formation du personnel, en consacrant 7% en moyenne des investissements publics au lieu de 3% avant 1974¹⁹.

L'investissement en infrastructure dans le cadre du plan quinquennal (1980-1984) n'a pas connu de succès suite à l'effondrement des cours de pétrole qui a eu pour effet l'arrêt des grands projets tels que le métro d'Alger, l'autoroute est ouest, l'aéroport d'Alger.

Tableau 2-2-7 : Programmes d'investissement dans les infrastructures de transport entre 1970 et 1989 (milliards de dinars)

	1970-1973	1980-1984	1985-1989
Rail	298,4	8,9	/
Route	135,1	14,2	15500
Port	236,5	2,7	5200
Aéroport	130	2,4	6100

Source : ONS

Cette situation n'a pas tardé à s'améliorer. En effet l'Algérie a pu se rattraper et a marqué un grand effort ; dans la cadre de sa stratégie sectorielle qui vise à développer l'offre de transport pour répondre aux besoins de mobilités des personnes et des biens et pour améliorer la qualité de service par la réduction des temps de parcours, répondre aux besoins logistiques des opérateurs économiques, assurer un développement durable. Pour y parvenir, des programmes du secteur des transports ont été défini pour différentes périodes (1999-2004 ; 2005-2009 ; 2010-2014)²⁰. L'objectif principal de ces programmes est de doter le pays des infrastructures modernes couvrant la totalité du territoire, notamment à partir de l'autoroute est ouest, la rocade des hauts plateaux et la réhabilitation des réseaux existants. Une somme très considérable est allouée à ces programmes, à savoir une enveloppe près de 35 milliards de dollars US y est consacrée pour la période 2005-2009 et autant pour la période 2010-2014.

¹⁸ BIRD (1974) « report and recommendation of the president to the executive directors on a proposed loan to société nationale des chemins de fer algériens for a railways project » may 17,1974. P6

¹⁹ La Banque Mondiale(1980), « Algérie évaluation d'un quatrième projet routier », 5 juin 1980.P 3

²⁰ Tou .A(2008) « les transports dans l'économie nationale » Communication du ministre Amar Tou, 89^{eme} édition du comptoir suisse, journée économique algérienne Lausanne, septembre 2008.

Le Plan de Soutien à la Relance Economique (PSRE 2002/2004) et le Plan Complémentaire de Soutien à la Croissance (PCSC 2005/2009) sont l'expression de ce nouvel engagement de l'Etat. La part du budget de l'équipement dans la dépense a connu une forte augmentation suite au lancement du PSRE et le PCSC ; à cet effet le budget de l'équipement en 2006 a dépassé celui de fonctionnement pour la première fois dans l'histoire de l'Algérie. Le poids des investissements dans les infrastructures économiques est passé de 8,9% en 2000 à 48% en 2006.

*** Le Plan de Soutien à la Relance Economique (PSRE 2002/2004)**

Dès 2001, le gouvernement a lancé un plan de relance budgétaire (Plan de soutien à la relance économique – PSRE) s'étalant jusqu'en 2004. L'important patrimoine routier fait l'objet d'une attention particulière pour une prise en charge sérieuse de son entretien et de son exploitation afin d'assurer aux usagers de la route le meilleur niveau de service. A ce titre le secteur des travaux publics s'est doté dans le cadre du PSRE d'une enveloppe de 2253 Millions de dollars, où la part des infrastructures routières s'élève à 30,9 milliard de dinars. Par ailleurs, un programme de transport et d'électrification ferroviaire est prévu pour la période 2001-04 pour un coût global de 54.6 milliards de dinars (0.7 milliard de dollars).

*** le Plan complémentaire de Soutien à la Croissance (PCSC 2005/2009)**

Pour le Programme complémentaire de soutien à la croissance (PCSC) 2005-2009, Le bilan du programme de développement des infrastructures des travaux publics s'est doté d'une enveloppe globale de 2.550 milliards DA, et qui recouvre plus de 1.800 opérations et réalisations²¹. Le programme quinquennal 2005/2009 a permis l'entretien et le développement de plus de 67.369 kilomètres de réseau routier et la construction de 1.250 ouvrages d'art.

Le programme 2005-2009 a permis, en outre, le développement de la route transsaharienne, avec l'achèvement du dernier tronçon de 415 kilomètres jusqu'à la frontière avec le Niger, le confortement de 21 infrastructures portuaires et la construction de 11 ports et abris de pêche et le renforcement et la réhabilitation de 21 pistes aéroportuaires ainsi que la réalisation de la deuxième piste de l'aéroport d'Oran. En se référant à la structure du PCSC, nous constatons l'importance de l'enveloppe allouée au secteur des transports qui est estimée à 31,3% de l'enveloppe globale, ce qui absorbe 76% de l'investissement spécifique aux infrastructures de base.

Tableau2-2-8 : Structure du programme complémentaire de soutien à la croissance 2005/2009 (en milliards de dinars et en %)

secteur	Montant	%
Secteur des Transports	700	41,1%

²¹ « Démarche et programmes du secteur des travaux publics, rapport de synthèse bilan 2005 - 2009 » Ministère des Travaux Publics. PP 6 ,9.

Secteur des Travaux publics	600	35,2%
Secteur de l'Eau (barrages et transferts)	393	23,1%
Secteur de l'aménagement du territoire	10,15	0,6%
développement des infrastructures de base	1703,15	41,0%

 Source : www.andi.dz

* Le programme de développement quinquennal 2010-2014

Les autorités gouvernementales ont dévoilé un nouveau plan quinquennal pour la période allant de 2010 à 2014 qui réserve plus de 40% du budget total à la poursuite du développement des infrastructures de bases. En effet, 15% du nouveau programme (plus de 3100 milliards de dinars) sera consacré aux travaux publics, pour poursuivre l'extension et la modernisation du réseau routier et l'augmentation des capacités portuaires, et 13% (2800 milliard de dinars) seront alloués aux transports²² en vue de moderniser et d'étendre le réseau du chemin de fer, d'améliorer le transport urbain (notamment la réalisation des tramways), et de moderniser les infrastructures aéroportuaires.

La structure physique du programme est résumée dans le tableau suivant :

Tableau2-2-9 : Structure physique du programme routier et autoroutier du plan quinquennal 2010 -2014

Type d'infrastructure	Composante du programme	Consistance physique (kms)	Total (kms)
Autoroutes	3ème et 4ème Rocades	500	3376
	Autoroute des Hauts Plateaux	1300	
	13 Liaisons Autoroutières	1576	
Routes	Préservation du Patrimoine Routier	16.625	48 080
	Entretien des routes nationales	10.000	

²²« Le programme de développement quinquennal 2010-2014 », communiqué du conseil des ministres.

	Extension de Capacité (Construction Neuve et Dédoublément)	10.344	
	Contournement des Grande Villes	875	
	Projets de la Capitale	19	
	Dessertes des ZET	217	
	Routes frontalières et de désenclavement	10.000	
Ouvrages d'art	Confortement et réalisation d'Ouvrage d'Art	489	989 unités (hors ouvrages d'art inclus dans les projets).
	Entretien des O.A	500	

Source : Ministère des Travaux Publics.

Cette présentation des infrastructures routières, nous mène à s'interroger sur le déroulement de l'activité de transport de marchandises, en d'autres termes sur les opérateurs de transport et leur parc de véhicules.

2-2-2 L'organisation du secteur

Comme l'on a déjà évoqué dans le chapitre précédent, le transport de marchandises se répartie entre le transport privé et le transport public.

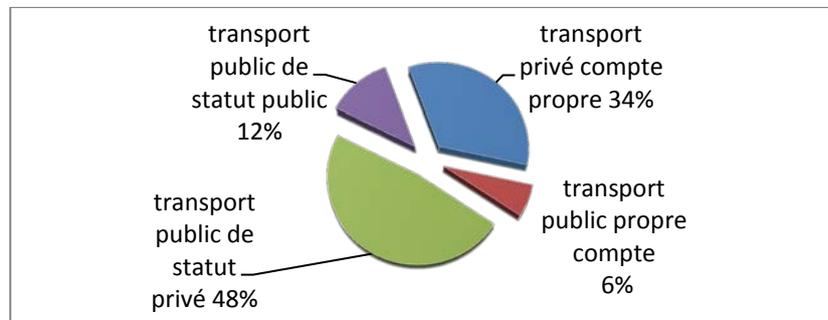
En Algérie, les deux types sont présents: le transport pour compte d'autrui, dit transport public et le transport pour compte propre dénommé aussi transport privé. Ils totalisent le nombre de 185000 opérateurs. Le transport privé, constitue 40% du total du service proposé, il est mené par 65000 opérateurs dont 100 opérateurs sont de statut public. Quant au transport public, il se caractérise par la prédominance des entreprises de statut privé, celles-ci captent actuellement 80% du marché, ceci est du à la libéralisation du secteur introduite en 1988. Les 20% restantes représentent la part du secteur public.

La loi n° 01-13 du 17 Joumada El Oula 1422 correspondant au 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres, fait la distinction entre transport pour

compte propre et transport pour compte d'autrui en se référant au caractère gratuit ou onéreux du transport :

- * transports publics : les transports effectués à titre onéreux pour le compte de tiers par des personnes physiques ou morales autorisées à cet effet.
- * transports pour propre compte : les transports effectués par des personnes physiques ou morales pour leurs besoins exclusifs à l'aide de véhicules leur appartenant.

Figure 221 : organisation du secteur par type d'opérateur en 2009.



Source : Le secteur logistique sur l'a rive sud de la Méditerranée Occidentale Étude monographique Algérie octobre 2010 réalisée par le CETMO. P 20.

1- Caractéristiques des entreprises de transport :

On enregistre un nombre très élevé d'opérateurs de transport de marchandises, 185000 opérateurs sont enregistrés en 2009 se répartissant entre entreprises publiques et entreprises privées.

La taille moyenne en termes de véhicule est de 1,003 par opérateur ceci est expliqué par l'atomisation du secteur. En effet on constate une quasi absence d'entreprises de moyenne ou grande envergure et des méthodes de travail artisanales qui se traduisent par une désorganisation et une anarchie du secteur où prédominent les non professionnels.

Les facilités introduites par la loi 01-88 en matière de l'exercice de la profession ont favorisé la création de nombreuses petites entreprises, souvent réduites en un seul véhicule et un patron qui cumule toutes les fonctions du chef d'entreprise en conducteur, et qui n'a pas de perspectives de développement de ses moyens et équipements.

Malgré la forte présence des entreprises de transport public on enregistre toujours une prédominance du transport pour propre compte, avec 40% du total du service proposé.

2-2-3 Le potentiel de transport de marchandises

Le parc de véhicules constitue un véritable potentiel du fait de sa diversité et de la capacité de charge qu'il offre.

1- Le parc de véhicules

➤ Définition du parc national automobile :

« C'est l'ensemble des véhicules ayant fait l'objet d'une immatriculation ou ré - immatriculation auprès d'un service de cartes grises d'une wilaya donnée. Les véhicules circulant en Algérie et n'ayant pas de carte grise délivrée par une wilaya ne sont pas comptabilisés dans le parc national automobile »²³.

➤ Les véhicules routiers pour le transport de marchandises :

« C'est l'ensemble de véhicules routiers conçus exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises »²⁴.

La gamme de véhicules de transport routier de marchandises (véhicules utilitaires) est très étendue. Elle part de la camionnette de quelques centaines de kilogrammes de charge utile jusqu'à l'ensemble routier d'un poids total en charge de 38 tonnes.

Généralement on distingue quatre genres de véhicules utilitaires :

- Le camion ;
- La camionnette ;
- Le tracteur routier (les tracteurs agricoles ne sont pas inclus dans cette catégorie) ;
- La remorque.

Le parc national de transport de marchandises se caractérise par une surabondance en nombre, en marques et en types de véhicules de tous tonnages.

- Le parc des véhicules qui se compose en 2009 de 1363272 véhicules, a moyennement évolué depuis 1996 avec un taux de croissance annuel de 2,1%.

Tableau 2-2-10: évolution du parc de transport de marchandises.

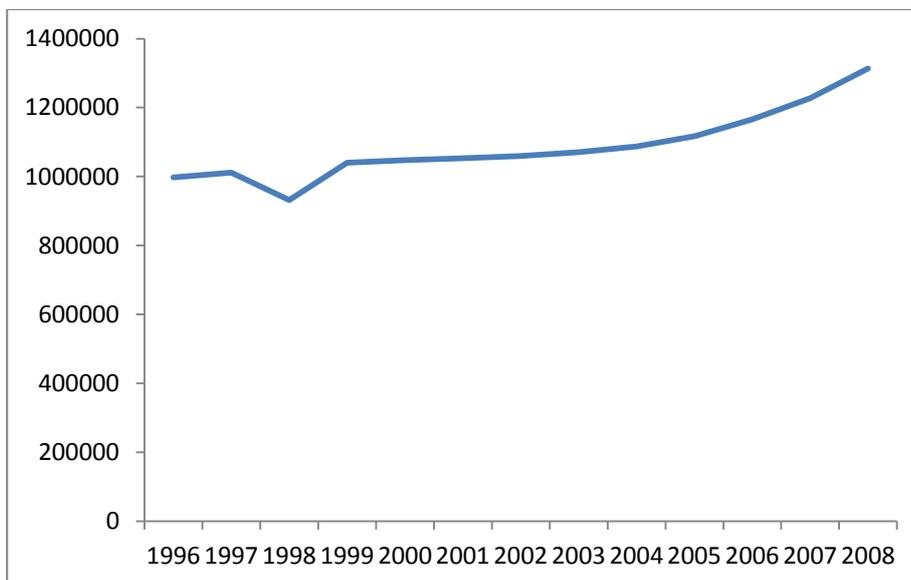
Année	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Parc	997582	1011527	931331	1039965	1047254	1052996	1059363	1070898	1087635	1116901	1166231	1227207	1313475

Source : Annuaire statistique du parc automobile édition 2009.

²³ Annuaire statistique de l'Algérie résultats 2005-2007 édition 2009 n° 25 ONS.

²⁴ Annuaire statistique de l'Algérie résultats 2005-2007 édition 2009 n° 25 ONS.

Figure 2-2-2 : évolution du parc des véhicules routiers de transport de marchandises.



Source : www.ONS.dz

La charge utile des véhicules varie de 0,99 tonnes à 17 tonnes ou plus. L'ensemble du parc des véhicules destinés au transport de marchandises représente 1299855 tonnes de charge utile²⁵.

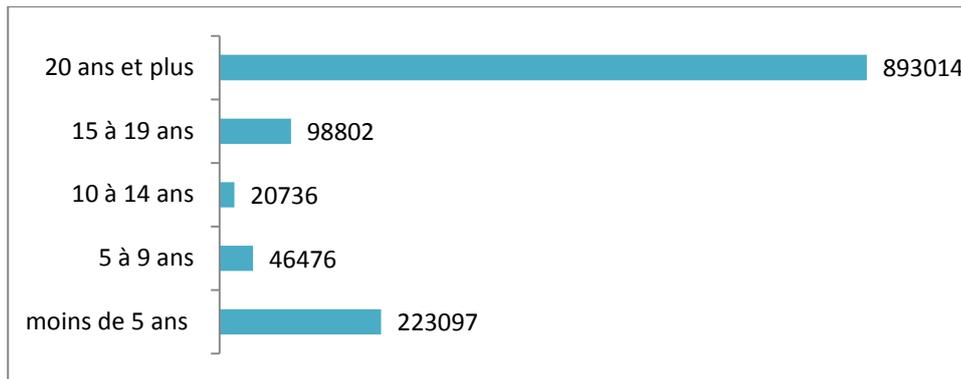
Le nombre de véhicules dont la capacité est supérieure à 2,5 tonnes est de 357115 unités, soit 28% du parc total. On constate une prédominance des véhicules à capacité moins de 2,5 tonnes, où la majorité des véhicules de faible tonnage appartiennent aux entreprises privées.

Concernant l'âge moyen du parc, il est estimé en 2009 à 11 ans pour les véhicules de transport privé, et 12 ans pour les véhicules de transport public. Sur l'ensemble du parc les véhicules dont l'âge est moins de 5 ans présentent 17,4%, dans cette tranche les camions marquent une forte présence avec 158300 unités. Les véhicules dont l'âge est de 20 ans et plus représentent un pourcentage de 69,65%, donc il s'agit d'un parc vieux.

La figure suivante montre la répartition du parc de marchandises par tranche d'âge au 31/12/2008 :

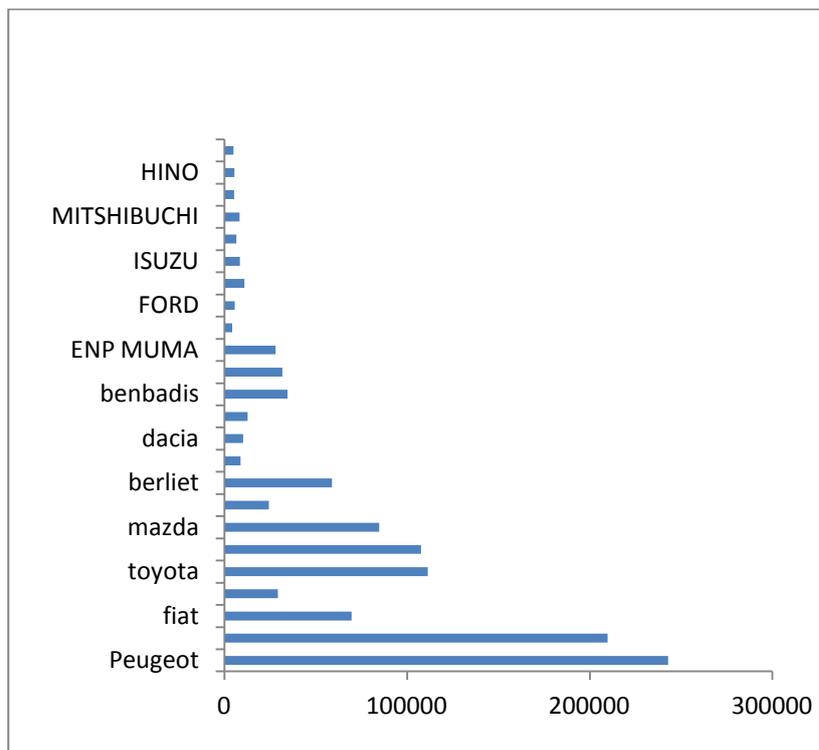
²⁵ Données ONS au 31/12/2009.

Figure 2-2-3 : répartition du parc par tranche d'âge en 2008



Le marché des transports de marchandises se caractérise actuellement en termes de véhicules utilitaires par une diversification des marques de constructeurs.

Figure 2-2-4 : répartition du parc des véhicules de marchandises par marque de véhicule (2008)



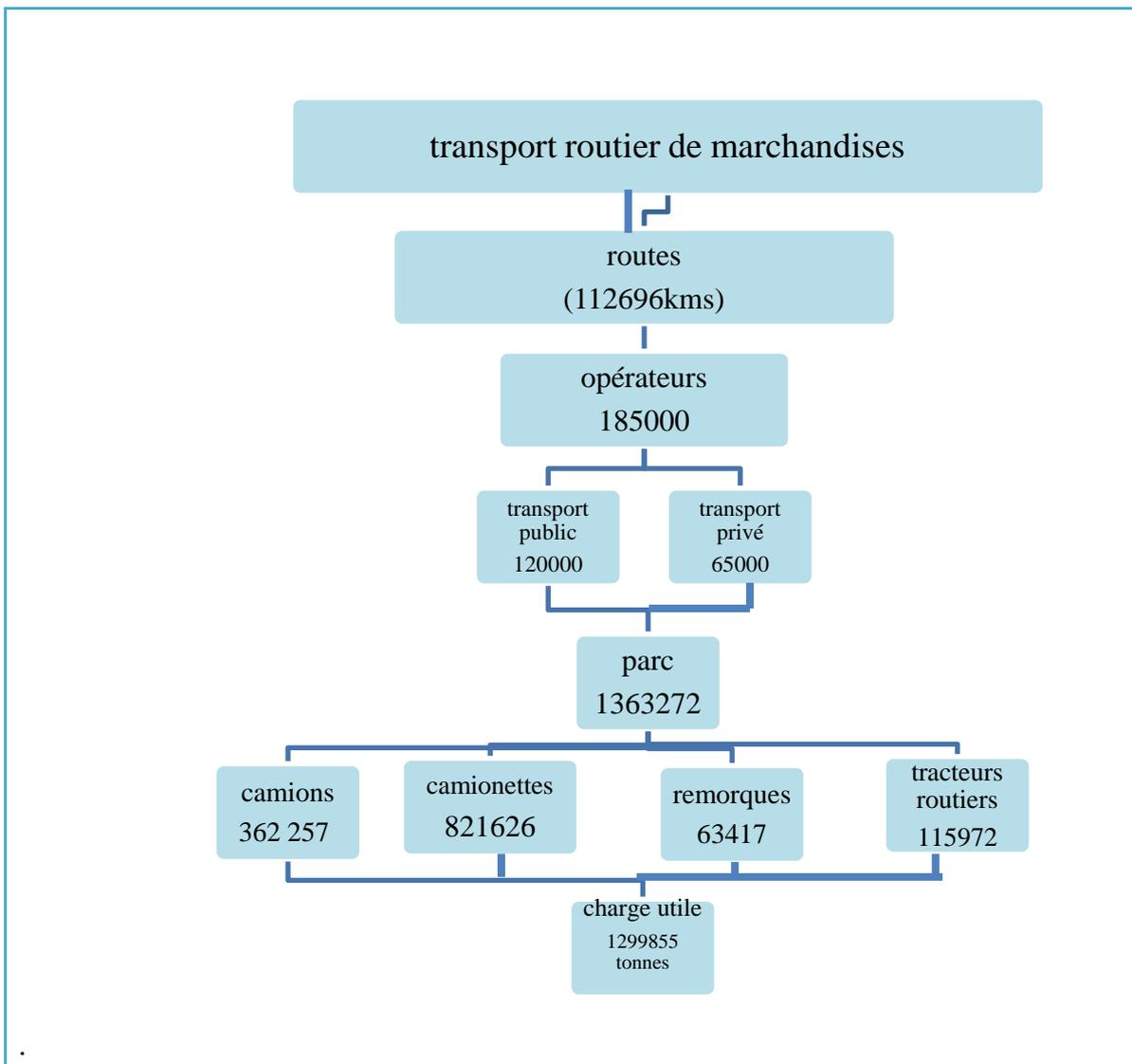
En effet on retrouve plus de 35 marques présentes sur le marché et provenant de plusieurs pays. Selon les données du 31/12/2008 produites par l'ONS relatives à la répartition du parc national selon la marque, on enregistre une forte présence des marques françaises Renault et Peugeot, elles détiennent 37% du total, puis vient la marque Fiat en 3ème rend avec 16%.

De leur part, Toyota, SNVI, Mazda, Berliet, détiennent des parts entre 7 et 9%. On retrouve également plusieurs autres marques comme Hyundai, Mercedes, avec des pourcentages relativement faibles.

2-3 les forces et les faiblesses du secteur routier de marchandises

A la lumière du diagnostic établi sur le secteur du transport routier de marchandises en Algérie, nous proposons le schéma suivant qui récapitule la structure de l'offre de transport de marchandises en 2009.

Figure 2-2-5 : Structure de l'offre de transport routier de marchandises en Algérie 2009.



Source : Notre construction à partir des données précédentes

2-3-1 Les forces du secteur :

Le diagnostic de l'organisation et le fonctionnement du secteur a mis en évidence plusieurs constats qui peuvent être présentés en termes de « forces et de faiblesse » de façon synthétique comme suit²⁶ :

- Le marché de transport routier de marchandises est satisfaisant en terme quantitatif : 185000 opérateurs, disposant d'un parc de 1363272 de véhicules de marchandises d'une capacité de charge utile de 1299855 tonnes.
- Le grand nombre de petits transporteurs et des véhicules de transport (mais largement amortis) favorisent la fixation des prix de transport à des niveaux faibles et les coûts d'immobilisation sont très bas. Ceci contribue à l'amélioration de la compétitivité au sein de ce secteur.
- L'abondance de l'offre s'accompagne d'une grande flexibilité: les transporteurs se repositionnent rapidement et suivent la demande.
- Le secteur fournit de nombreux emplois de chauffeurs. Il est possible de dire que le secteur contribue à la lutte contre le chômage notamment à partir des nouveaux dispositifs de l'emploi qui encouragent les jeunes à acquérir des véhicules pour transporter des marchandises.
- Le secteur offre des opportunités d'investissements à de nombreux particuliers qui ne disposent que d'un capital modeste.
- La disponibilité d'un parc de véhicules offrant une charge utile très importante et des véhicules très diversifiés répondant ainsi à la demande du marché.

2-3-2 Les faiblesses du secteur :

- Le cadre réglementaire du secteur souffre d'un vide juridique. Les lois ne sont pas adaptées à la réalité des choses ce qui provoque une absence de leur réalisation sur le terrain.
- Sur le plan institutionnel plusieurs lacunes s'imposent : une absence des services d'appui, notamment la police relevant du ministère des transports qui doit assurer le contrôle des transporteurs ; l'absence de ressources et de compétences permettant aux collectivités locales la prise en charge des missions qui leur sont dévolues en matière d'organisation des transports (plan de transport, plans de circulation, gestion des réseaux de transport urbain) et de la réalisation des infrastructures d'accueil.
- L'existence d'opérateurs disposant d'un seul véhicule, opérant par des méthodes de travail artisanales sans perspective de développement à moyen et long termes ;

²⁶ Ces constats sont résumés principalement des entretiens réalisés avec les responsables des directions des transports.

- L'absence de la formation des opérateurs de transport et de leur personnel dans leur domaine d'activité, et les faibles préoccupations de l'Etat en termes d'encadrement de l'activité ont engendré la non qualification et le non professionnalisme associés à une méconnaissance totale de la réglementation.
- La difficulté d'organisation de l'activité des transports routiers et la mauvaise prise en charge des usagers du fait de l'insuffisance des infrastructures d'accueil et des aménagements et de commodités nécessaires à son bon fonctionnement;
- La relation entre les acteurs est très fragile, elle est limitée par des inerties organisationnelles qui n'autorisent pas l'exercice de la liberté contractuelle des parties et empêche l'évolution vers plus d'efficacité des structures (entreprises et structures régulatrices ou organisatrices) des outils (modernisation du parc) et des hommes (formation des conducteurs et de gestionnaires).
- L'absence d'un service de transport de qualité. Dans le cas où les entrepreneurs de transport public qui donneraient une formation à leurs chauffeurs et mettraient sur le marché des véhicules de qualité plus productifs se heurteraient:
 - ✓ A la difficulté de faire rémunérer convenablement la qualité de leurs prestations du fait de la non différenciation sur le marché entre véhicules neufs ou en bon état et véhicules moins performants; ce qui ne leur permet pas d'être choisis sur le critère de la qualité ;
 - ✓ Aux longues durées des attentes consécutives au manque d'information sur le fret disponible et au cloisonnement entre chargeurs/consignataires et transporteurs, mais aussi aux longues durées des procédures douanières aux ports.
 - ✓ Au fait que l'état de certaines routes entraîne des détériorations du matériel et qu'un véhicule de qualité et de forte productivité ne peut pas être "bricolé" au moindre coût comme c'est le cas pour les très vieux véhicules présents sur le marché. Le coût des pièces de rechanges neuves et d'un entretien de qualité décourage les investisseurs qui pourraient envisager de s'équiper en matériel moderne et récent.
- le nombre élevé des retours à vide du fait de l'absence d'une organisation permettant la coordination entre les transporteurs et les chargeurs et fournissons l'information comme la bourse de fret²⁷ par exemple.
- Le parc, bien que pléthorique, continue de grossir sous la poussée des opportunités offertes par les dispositifs de l'emploi pour acquérir des camions .Ces acquisitions ne correspondent pas à la croissance de la demande. D'autre part, le parc est vétuste, son âge moyen est estimé à plus de 18ans. Cette vétusté constitue une grande menace du point de vue sécuritaire et environnemental. Dans le même sens, cette pléthore d'offre ne répond pas aux besoins des usagers qui

²⁷ Bourse de fret : C'est un marché dans lequel se confrontent, à tous les moments de la journée, des capacités de transport offertes et des capacités de marchandises à transporter.

On parle de bourse de fret en Algérie depuis un bon moment mais aucune initiative à cet égard n'est prise en charge.

souffrent de l'inadaptation et l'inadéquation du matériel et des équipements utilisés à la nature des prestations fournies ;

- L'investissement en faveur de la modernisation et de la professionnalisation du secteur est d'autant plus difficile à promouvoir. Le CNES avait noté que «Le développement des transports a souvent obéi à l'influence de la pression du «coup par coup» ce qui a abouti à une forte proportion des dépenses d'infrastructures et d'entretien sans assurer un minimum d'efficacité et de rentabilité économique des investissements consentis²⁸.

Pour conclure, malgré les forces et les opportunités du secteur plusieurs problèmes persistent limitant la compétitivité du secteur et sa performance surtout en termes de qualité. Face à ces faiblesses l'Etat doit intervenir immédiatement et mettre en œuvre une politique de transport visant à combler tous les déficits d'ordre organisationnel, institutionnel et infrastructurel. Mais jusqu'à aujourd'hui les préoccupations de l'Etat sont très modestes, ses politiques ne répondent pas aux vrais besoins du marché. Selon L'ex président de l'UNAT, M. Aider, « la politique des transports est très loin de la réalité du terrain. Car le transport doit être regroupé dans des entreprises et non artisanal. Donc, c'est la création d'entreprises de grande envergure qui doit s'imposer dans le transport terrestre. En 1988, il y avait 90% d'entreprises étatiques et 10% de privé. Actuellement, c'est le contraire mais, malheureusement, il n'y a pas d'entreprises qui gèrent le secteur mais plutôt de nombreux opérateurs. Il y a au moins 1,003 véhicule par opérateur ».

²⁸ SRAT DIRASSET (2009) « Schéma Régional d'Aménagement de la Région Programme du Nord-Ouest Rapport de troisième phase : Tableau de bord du SRAT» p10.

En matière de transport de marchandises, la situation en Algérie traduit plusieurs réalités compte tenu des effets de la déréglementation rapide et de la libéralisation qu'a connue le marché dans un contexte de crise politique spécifique. La route prédomine les autres modes; 95% des marchandises sont acheminées par la route.

Le secteur présente des caractéristiques qui attestent de son anarchie et de son distorsion et qui nécessitent d'être revues et analysées pour y parvenir à d'éventuelles solutions lui permettant de servir l'économie du pays.

La structure de l'offre de transport que nous a révélé le diagnostic établi sur ce secteur, apporte plusieurs enseignements en ce qui concerne cette activité, et fait appel aussi à une intervention urgente de l'Etat en la matière pour revoir ses politiques et ses textes afin de perfectionner le secteur. Cette intervention doit répondre aux besoins de l'économie et renforcer la compétitivité des entreprises nationales en leur fournissant un système de transport adéquat et moderne.

Chapitre 3- l'impact du transport de marchandises sur l'activité économique

Section I Contexte d'ouverture et impact de l'activité des transports

Section II Transport et activité économique quels impacts ?

Au cours des dernières décennies, les mutations du marché (mondialisation, concurrence), des structures économiques et des systèmes de production (juste à temps, flux tendus) ont eu pour effet d'augmenter la mobilité des marchandises.

La croissance économique se traduit par une augmentation constante de la demande de transport qui se retranscrit dès lors principalement sous la forme de trafics routiers. A l'inverse, un ralentissement de la production industrielle induit une baisse importante du trafic de marchandises.

Dans ce chapitre nous analyserons la demande de transport de marchandises et son impact sur l'activité économique, sachant que c'est une fonction complexe qui dépasse celle d'une fonction dérivée. Il convient en effet de considérer le transport comme un maillon, non seulement de la chaîne logistique de production, mais aussi du processus de production global (de même pour la distribution).

Dans le premier volet du chapitre, nous nous situons dans un contexte d'ouverture, où nous analyserons les tendances du système de transport et son rôle dans la mondialisation des économies. Puis nous nous intéresserons à la demande de transport de marchandises, sa mesure et les déterminants de sa croissance. Et dans un dernier point, nous parlerons de la logistique et son rôle dans l'organisation du transport de marchandises. Le deuxième volet du chapitre, est consacré à l'analyse de la relation entre le transport et l'activité économique. Dans cette perspective, nous ferons un survol sur la littérature qui traite de cette question, puis nous essayerons d'évoquer les principaux impacts de transport sur l'économie, et enfin nous exposerons les difficultés de mesure de cette relation.

3-1 Contexte d'ouverture et impact de l'activité des transports

La mondialisation se traduit par une augmentation des échanges des biens, des services et des capitaux.

Le développement du commerce international et la massification des échanges internationaux se sont répercutés sur le système de transport qui a connu une forte croissance.

Dans ce contexte d'ouverture, s'inscrit la première section de ce chapitre et à travers laquelle nous tenterons de montrer l'ampleur de ces changements sur le transport de marchandises et en même temps de montrer le rôle important de transport dans ce mouvement.

3-1-1 Le contexte de l'ouverture, organisation et rôle de transport

Le terme mondialisation désigne le développement des liens d'interdépendance entre les hommes, les activités humaines et les systèmes politiques à l'échelle de la planète¹. Ce phénomène touche la plus part des domaines avec des effets et des temporalités propres à chacun. Elle désigne le stade actuel d'organisation des relations économiques internationales, à l'échelle du monde, elle est souvent utilisée pour indiquer la mondialisation économique.

Le FMI définit la mondialisation comme : « l'interdépendance économique croissante de l'ensemble des pays du monde, provoquée par l'augmentation du volume et de la variété des transactions transfrontalières de biens et de services ainsi que les flux internationaux de capitaux, en même temps que par la diffusion accélérée et généralisée de la technologie ».

La mondialisation économique contemporaine est perçue au sens d'une intégration effective sous un mode de production unique (le capitalisme), englobant les mouvements de capitaux, la production et le commerce, sinon la régulation macroéconomique². La mondialisation de l'économie ou la "globalisation" est l'étape ultime de l'ouverture et de l'interdépendance des économies nationales. Elle se manifeste au plan purement économique par la multiplication des échanges de biens, de services et de capitaux.

Le volume du commerce international mondial a crû plus vite que celui de la production mondiale totale, du fait de l'internationalisation des marchés et du capital productif. Selon l'OMC (2001), le commerce mondial des marchandises a augmenté d'environ 10 % en 2000, soit le double du taux enregistré en 1999. C'est l'un des taux les plus élevés de la décennie écoulée. Cette augmentation des échanges s'est accompagnée

¹ Veltz. P(2000) : mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel. PUF. P 86.

² Savy. M et al (2006) « *Fret et mondialisation: une approche tricontinentale* ». Université de Paris 12 (IUP) et ENPC. p 14

naturellement d'une croissance des transports et des communications. Les prévisions pour le commerce mondial en 2011, tablent sur une croissance de 5,8 pour cent³.

Le transport est le support nécessaire du commerce international, les questions lui concernant, sont directement touchées par ces changements, avec de nouveaux flux d'échanges, de nouveaux besoins en infrastructures, de nouvelles organisations des transports et de la logistique et de nouveaux opérateurs. En revanche, la baisse des coûts de transport avive les termes de la concurrence commerciale internationale. Elle permet l'élargissement de la division spatiale de la production, l'approfondissement de la division internationale du travail.

L'organisation technique et économique des systèmes de transport se diversifie pour mieux s'adapter aux industries utilisatrices. Désormais avec l'éclatement spatial de filières productives, les transports sont considérés comme partie constitutive du procès de production lui-même et non pas réduits à la sphère de la circulation des marchandises⁴.

Le transport n'est donc pas seulement le support du commerce, il est l'agent actif de la division internationale du travail et de ses évolutions (les délocalisations, etc.) et, plus généralement, de l'internationalisation du capital productif, de la globalisation industrielle. Investissement, production, échanges : le transport est partie prenante à toutes les composantes de l'internationalisation de l'économie.

1- Globalisation et organisation de transport :

Le transport est au cœur de la mondialisation, il fait lui-même l'objet d'une internationalisation qui porte à la fois sur ses dispositifs techniques (globalisation) et sur la structure de ses capitaux (mondialisation). Il joue un rôle déterminant dans les phénomènes de mondialisation des systèmes productifs et de distribution.

On assiste à une internationalisation des réseaux des entreprises de transport accompagnée d'une internationalisation de leur capital avec l'augmentation des investissements à l'étranger, des *joint-ventures*, et l'intervention dans le champ du transport et de la prestation logistique du capital financier international "généraliste", notamment des fonds de placement.

Face au mouvement de la mondialisation, le transport doit offrir des implantations, une capacité d'emport, une vitesse et une fréquence de desserte adéquates aux besoins exprimés des clients, les chargeurs, la concurrence assurant en outre une forte pression sur les prix et donc, en amont, sur les coûts.

La mondialisation impose largement des échanges de structure aux opérateurs des activités de transport, les entreprises de transport s'intègrent de plus en plus dans des groupes plus larges, répondant ainsi aux exigences des clients qui tiennent à la qualité, la fiabilité et la bonne gestion du service.

Les origines et les destinations des flux sont évoluées, et sont devenues plus lointaines et internationales du fait de la désintégration verticale de la production et l'internationalisation des achats, de la production et des ventes. Ces mutations du système

³ www.omc.org

⁴ Savy. M (1980). « L'industrie des transports maritimes de marchandises : instrument et enjeu de la division internationale du travail ». Revue d'économie industrielle. Vol. 14. 4eme trimestre 1980. pp. 179-186. p 181.

de production-distribution et la mondialisation ont imposé la mise en place d'un système de transport performant connu aujourd'hui sous le nom de logistique. En effet, la logistique s'est fortement développée vers les années 80 avec l'émergence de grands groupes souvent issus du métier du transport⁵, pour répondre aux nouveaux besoins de la structure de l'économie mondiale.

2- Le rôle de transport dans la mondialisation :

La place du transport dans la mondialisation de l'économie est une question cruciale. Il a constitué un facteur important du mouvement de mondialisation, d'abord par les progrès techniques qui ont permis un confort et une rapidité croissante des échanges. Ensuite par des baisses des coûts de transport qui se traduisent dans celles des tarifs.

La globalisation de l'économie devrait se poursuivre dans les années à venir, s'appuyant nécessairement sur une croissance des flux de transport. Cette tendance est marquée par une augmentation exponentielle des volumes à transporter et accompagnée de l'apparition de nouveaux modes de transports et la croissance des distances.

Par ailleurs, les chaînes de production se sont allongées et complexifiées avec le recours à la co-traitance qui entraîne une augmentation du nombre de transports concourant à la fabrication d'un produit. En outre les firmes tendent de plus en plus à réduire leurs stocks en utilisant la méthode des flux tendus qui ont entraîné une modification de la logistique au service de l'industrie.

Ces facteurs donnent aux fonctions transport et logistique une importance centrale dans l'économie industrielle qui attend de ses fournisseurs un service hyper-fiable et de très grandes qualités de rapidité, précision et continuité de la chaîne logistique⁶. C'est grâce à une profession logistique très performante et un environnement public vigilant et actif pour celle-ci que la bataille de la compétitivité de l'industrie sera gagnée.

Les conséquences de la mondialisation sur le système de transport sont notoires, qu'il s'agisse de la demande de transport ou de l'offre de service de transport. Voyons à présent comment ces changements se sont répercutés sur la fonction de la demande de transport de marchandises.

3-1-2 La demande de transport de marchandises

La demande de transport « est beaucoup plus complexe qu'une demande dérivée... en fait, c'est une composante du processus de production et de management de l'entreprise

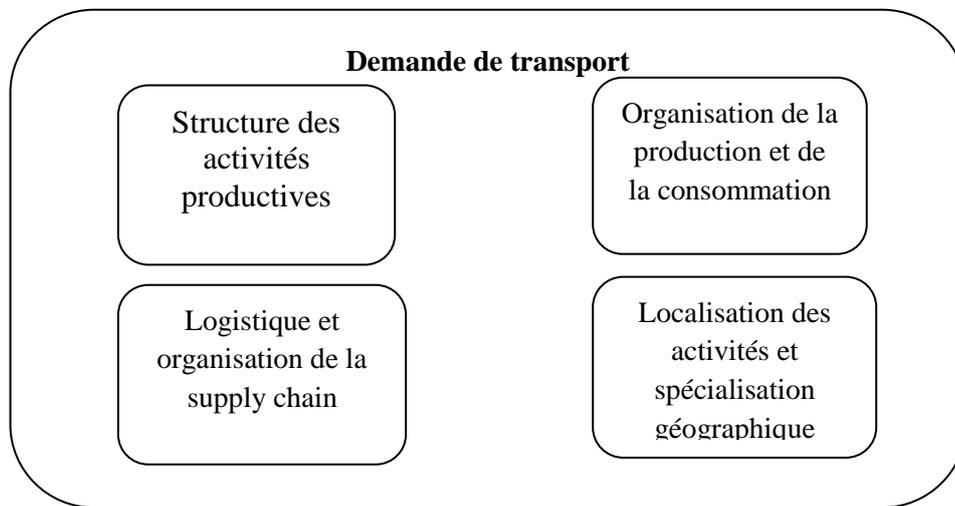
⁵ Savy. M (2008), « *Prospective Fret 2030* » (rapporteur, avec Philippe DUONG), recherche pour le PREDIT et le MEEDDAT (Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire France), juillet 2008. P26.

⁶ Yvon. J (Ambassadeur de l'industrie auprès de la Commission européenne), « *Conclusion du séminaire l'industrie face aux perspectives des transports de marchandises à l'horizon 2030* ». Séminaire du 20 janvier 2011.

ou de la firme »⁷. Ceci découle du fait que le besoin de transport n'existe pas vraiment en soi, il est un « résultat dérivé ».

En effet l'intensité et la nature du besoin de transport résultent des manières de produire et de distribuer des biens intermédiaires ou des biens de consommation. À ce titre, il va de soi que les évolutions de la mondialisation, les mutations géoéconomiques et leurs répercussions sur la dynamique des localisations des entreprises se reflètent dans les divers aspects du transport de fret. Le transport subit en première ligne les poussées de la globalisation des économies et des marchés et sur un niveau micro économique il subit les mutations introduites dans l'organisation interne des entreprises et des systèmes de distribution.

Le schéma suivant représente le cadre dans lequel s'inscrit la demande de transport de marchandises :



1- La mesure de la demande de transport de marchandises :

La mesure de la demande de transport est un exercice délicat. Elle peut être appréhendée de différentes façons, notamment à travers des indicateurs de flux : les tonnes, les tonnes-km, ou la valeur des marchandises transportées, la valeur des services de transport fournis, ou encore la quantification des rejets de gaz à effet de serre induits.

Ces unités de mesure présentent quelques difficultés, par exemple la valeur des services de transports fournis peut fortement influencer sur la demande de transport : une hausse forte du coût des transports induit une réduction des besoins de mobilité des marchandises. Une autre difficulté apparaît, celle de la sous estimation des services de transport pour compte propre.

L'utilisation de la valeur des marchandises, présente à son tour aussi une difficulté dans la mesure où leur valeur est mesurée sur la base des prix auxquels ces marchandises sont

⁷ Vickerman. R (2002), « Drivers of freight demand transport », ECMT 2002. P2.

vendues. Par conséquent, il est difficile de parvenir à établir une relation de cause à effet stable avec la génération de trafic⁸.

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 sens⁹.

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 un voie ferrée¹⁰. 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 éviter les risques de double compte : en effet, les ruptures de charge multiplient le trafic en tonne mais non en T/Km.

2- Les déterminants de la croissance du transport de marchandises :

Les trafics de marchandises sont fortement liés à l'activité économique et à ses mutations structurelles qui accompagnent le passage de l'ère industrielle vers une économie de service et de savoir.

Les origines de la croissance du transport de marchandises sont certes étroitement liées à la croissance économique et à l'intensification des échanges mondiaux, mais certaines analyses tendent à prouver que les modes d'organisation des systèmes de production et de distribution deviendraient de plus en plus consommateurs de transport.

En effet, le transport est considéré comme un maillon non seulement de la chaîne logistique de production, mais aussi du processus de production global. Il est lié aux décisions concernant l'implantation de la production mais également aux décisions concernant les modes de production à mettre en œuvre¹¹.

A ce titre, l'intensité et la nature du besoin de transport découlent des manières de produire et de distribuer des biens intermédiaires ou des biens de consommation. La demande de transport est beaucoup plus complexe qu'une demande dérivée, elle constitue une composante du processus de production et de management de l'entreprise. Le

⁸ « Flexibilité et Impacts de la Demande de transport des différents secteurs Economiques, et simulation de Scénarios d'évolution », RAPPORT DE PHASE 1 FIDES P 11.

⁹ <http://www.insee.fr/fr/ffc/tef/tef2010/T10F208/T10F208.pdf>

¹⁰ Merlin. P(1991) op, cit.

¹¹ Vickerman .R (2003), « Gérer les déterminants de la demande de transport », CEMT.P 15

transport de marchandises est imbriqué dans le fonctionnement de l'entreprise et est impacté par des facteurs micro et des facteurs macro économiques¹².

A coté de ces déterminants il faut mentionner le rôle joué par la réduction des coûts de transport, ceux-ci sont un moteur important du développement du fret.

L'augmentation du pouvoir d'achat est à son tour un déterminant qu'il faut prendre en considération, il permet de choisir dans une large palette de produits de consommation donnant lieu à une demande très élevée et diversifiée provenant du monde entier.

Enfin, il faut ajouter que les pouvoirs publics peuvent agir sur la demande de transport à partir de quatre outils : La réglementation, la fiscalité, les normes et l'aménagement du territoire.

L'analyse qui précède a permis de relever plusieurs variables déterminant la croissance du fret. Nous explorerons seulement les trois variables suivantes :

- La mondialisation ;
- Le système productif et la distribution et ;
- La logistique.

1- La mondialisation :

La mondialisation a atteint un stade très évolué. On assiste aujourd'hui à une mondialisation de l'économie au sens d'une intégration effective sous un mode de production unique (le capitalisme).

Le transport subit les poussées de la globalisation des économies et des marchés, c'est ainsi que sous l'effet de l'internationalisation croissante du système productif, les distances de transport se sont beaucoup allongées.

L'ouverture aux mouvements de marchandises, puis de capitaux n'a cessé de croître depuis la seconde guerre mondiale. L'intensification des mouvements de capitaux qui ne sont plus soumis au contrôle des changes, favorise les investissements directs étrangers (IDE) qui par leur tour participent à l'internationalisation de la production et les échanges.

Les conséquences de la mondialisation sur le système de transport sont notoires. De 1950 à 2003, le commerce mondial a été multiplié par 23, cette croissance suscite nécessairement celle du transport¹³.

¹² Wachter S (2006) « *Transport et aménagement du territoire à l'horizon 2030 : Hiérarchisation des tendances et scénarios 2006* », Etude réalisée pour le Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer (DRAST). P3

¹³ Savy. M (2006). Op, cit P335.

2- Les systèmes de production et de distribution :

Les systèmes de production et de distribution subissent aujourd'hui des transformations profondes qui conduisent à accroître la mobilité des marchandises, celle-ci se traduit par une augmentation significative des distances de transport due à la fois à une concentration et centralisation des activités.

Le système productif a considérablement évolué du fait de la révolution informationnelle et l'utilisation des nouvelles technologies. Les firmes adoptent des stratégies visant à garantir une meilleure efficacité dans la gestion des stocks, l'approvisionnement des entreprises en amont et les marchés en aval¹⁴.

Du point de vue de la production, elle a connu des changements dans son organisation qui s'illustrent par des opérations dites de rationalisation qui ont conduit à une réduction du nombre des sites de production et une spécialisation par produit, permettant de réaliser des économies d'échelle substantielles mais augmentant les distances parcourues.

Ces nouvelles tendances sont marquées par une volonté évidente de réduction des capitaux immobilisés qui justifie l'emploi des expressions de juste à temps, flux tendus ou encore zéro stock¹⁵. Ces pratiques permettent de réduire les stocks en augmentant la fréquence des livraisons dont la taille est réduite, elles reposent sur une volonté de rendre la circulation des flux de matières quasi continue en réduisant autant que possible tous les stocks intermédiaires.

Ces méthodes s'appliquent aussi sur la distribution des produits finis. La taille des envois et les stocks moyens de produits finis se sont réduits. Les références et les exigences des consommateurs ne cessent de croître ce qui n'est pas le cas pour les surfaces de ventes, d'où une obligation de réduire les surfaces de stockage. Ceci a impliqué de plus petites quantités par produit et des fréquences de livraison plus élevées¹⁶.

❖ production et transformation

Nous tenterons de comprendre les modes d'organisation qui sont à l'origine des évolutions des flux de marchandises. Les choix des systèmes de production ont une incidence sur les flux de marchandises avec : le nombre et la localisation des sites de production, la spécialisation éventuelle des sites par produit.

¹⁴ Wachter S (2006) « *Transport et aménagement du territoire à l'horizon 2030 : Hiérarchisation des tendances et scénarios 2006* », Etude réalisée pour le Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer (DRAST). P 7.

¹⁵ Gacogne V. « *Quelles incidences sur le trafic routier de marchandises d'une augmentation des prix de transport ? Évaluation d'une mesure de politique des transports par une modélisation en dynamique des systèmes* ». P 5.

¹⁶ Gacogne V (2003). « *Impact des coûts de transport sur les systèmes logistique par une modélisation en dynamique des systèmes* ». Thèse de doctorat école nationale des ponts et chaussées Paris juin 2003, PP 36- 39.

➤ **Implantation des sites :**

Les entreprises cherchent à se localiser dans l'endroit qui minimise le coût de production total. Le coût de production comporte deux éléments : d'une part le coût de fabrication et d'autre part le coût de transport. Ces deux éléments ne sont pas indépendants leur fixation résulte de la recherche d'un optimum global, qui résout le problème suivant :

Pour fabriquer un produit et desservir un territoire donné, vaut-il mieux concentrer la fabrication dans un petit nombre d'installations de grande taille, ou la répartir entre un nombre d'installations relativement grand de taille modeste réparties sur le territoire ?

La concentration de la fabrication engendre des économies d'échelle qui résultent de la réduction des coûts unitaires des produits. Mais en revanche, elle renchérit le transport tant pour l'approvisionnement que pour la distribution.

La dispersion réduit les distances de transport mais limite la productivité de la fabrication.

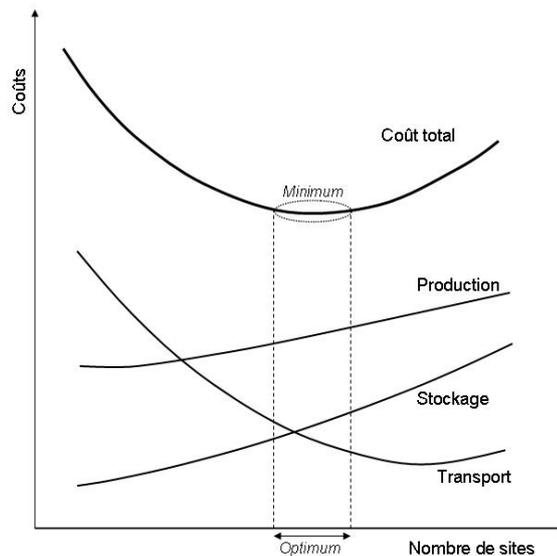
Les entreprises, pour décider du nombre de sites font l'arbitrage entre trois paramètres que sont le transport, la production et le stockage. Le coût de stockage s'explique par les infrastructures de stockage nécessaires, l'immobilisation du capital des marchandises, le risque d'obsolescence de ces produits et les frais de gestion du stock¹⁷. Il s'explique aussi par d'autres éléments indirects comme par exemple la rigidité qu'introduisent les stocks dans le système de fonctionnement de la production dans un temps où la capacité d'adaptation des entreprises à des demandes volatiles est indispensable. Le coût de stockage augmente avec le nombre des sites, raison pour laquelle les entreprises préfèrent réduire le nombre de ceux-ci.

Les coûts de transport, sont fortement conditionnés par le nombre de sites. Un nombre élevé de sites permet de diminuer la distance moyenne de livraison.

Étant donné que le coût de transport est inférieur au coût de stockage les entreprises tendent à se concentrer en réduisant ainsi les coûts liés au stock et en bénéficiant des économies d'échelle.

Le schéma suivant explique l'arbitrage des entreprises entre ces trois paramètres que sont le transport, la production et le stockage peut s'observer au travers du nombre de sites composant une chaîne logistique.

¹⁷ Vallin P (2001) « *La logistique modèles et méthodes du pilotage des flux* » 2ème édition, Economica, P 61.

Figure3-1-1 : Nombre de sites et coût total (savy 2006)

Source : Savy. M, 2006

La baisse des coûts de transport aboutit d'une part, à la baisse du coût de production total et, d'autre part, à la réduction du nombre optimal de sites, c'est-à-dire à l'accentuation de la concentration spatiale de la fabrication et de l'entreposage.

Dans ce même sens, il faut souligner que les résultats obtenus à partir de cette optimisation sont très différents d'un produit à l'autre. Pour des produits de haute valeur spécifique (en €/par tonne), les rendements de fabrication sont vigoureusement croissants tandis que le coût de transport ne représente qu'une faible part du coût de production total, même pour des acheminements à longue distance et à grande vitesse. Les avantages de la concentration l'emportent sur ceux de la dispersion et poussent à réduire le nombre de sites industriels, y compris à l'échelle internationale, c'est le cas par exemple des circuits électroniques, qui nécessitent que quelques usines, voire une seule, pour alimenter la demande mondiale.

Pour les produits pondéreux, à faible valeur spécifique, les avantages de la concentration plafonnent quand le nombre de sites se réduit, car le coût de transport représente vite, avec la distance, une forte proportion de la valeur totale du produit. Un grand nombre de sites dispersés est alors plus efficace qu'une organisation concentrée dans l'espace¹⁸.

➤ structure des approvisionnements

Lorsque les zones d'approvisionnement s'élargissent, l'intensité de transport augmente. La structure des approvisionnements a fortement changé, surtout avec le développement du commerce électronique qui permet aux entreprises d'élargir leur recherche de fournisseurs répondant à leurs besoins. Les technologies de l'information et de la communication (TIC) permettent à leur tour de gérer plus facilement les chaînes

¹⁸ Savy. M (2006) op, cit. p78

d'approvisionnement mondiales, ce qui aide les entreprises à se procurer des produits provenant de sources lointaines.

Il est admis que les coûts de transport sont moins importants que les coûts de production, chose qui favorisent les entreprises à déplacer des produits sur de grandes distances.

➤ **degré de spécialisation des sites**

L'appareil productif a connu une profonde transformation structurelle et géographique. Les produits sont fabriqués dans des sites plus spécialisés. La polarisation spatiale de l'appareil industriel s'accompagne par un élargissement des aires de marché et par conséquent les distances parcourues. Il convient de souligner que la déspecialisation des usines de transformation permet de produire l'ensemble des références d'une filière sur un site donné s'approchant ainsi des bassins de consommation, au contraire la spécialisation augmente les distances de transport.

❖ **système de distribution :**

L'évolution de la morphologie des systèmes de distributions contribue fortement à l'allongement et la multiplication des flux de marchandises. Les choix stratégiques en matière de distribution et de commercialisation aident à la multiplication des références et des opérations promotionnelles pour les produits de grande consommation ; et conduisent les distributeurs à coupler leur stratégie achat avec leur stratégie logistique.

Chez les distributeurs, les tendances observées sont généralement assez proches de celles des industriels, à savoir :

- une recherche d'économie d'échelle au travers de la baisse des coûts d'approvisionnement et l'optimisation du nombre de points de vente en jouant sur l'effet de masse ;
- une optimisation de leur réseau ;
- une optimisation de la préparation de commande.

3-1-3 Emergence de la logistique

1- Définition de la logistique :

Les définitions académiques et professionnelles de la logistique sont nombreuses et disparates. Si l'on se réfère à ses finalités, nous pouvons définir la logistique comme suit :

« C'est mettre à disposition le bon produit, au bon endroit et au bon moment, au moindre coût »¹⁹.

¹⁹ Savy M. (2005) « *Économie du fret - Le système de transport* » éditions de l'ingénieur. P3

Une autre définition :

« La logistique est l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que la localisation des usines et entrepôts, approvisionnements, gestion physique des encours de fabrication, emballage, stockage et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transport et tournées de livraison²⁰ ».

2 Logistique et organisation du transport de marchandises

Les industriels sont entrain de restructurer leurs systèmes logistiques en concentrant leur production et leur capacité de stockage dans un nombre réduit de lieux géographiques

Ils optimisent ainsi des économies d'échelle en matière de production moyennant un système logistique plus demandeur de transport.

L'impact de la logistique sur le transport porte à la fois sur les distances de transport et sur les quantités transportées. Les distances parcourues tendent à augmenter avec l'allongement des circuits logistiques dû à la dispersion géographique des lieux de production et de distribution, aux livraisons plus fréquentes, au passage par des sites logistiques avec conditionnement des envois. Dans le même temps, les chargements sont optimisés avec des véhicules plus grands et mieux remplis.

Les changements de la logistique sont nombreux et importants et modifient les caractéristiques de la demande de transport. La prise en considération du coût des stocks a contribué à ces changements. Les logisticiens tendent à arbitrer entre le coût de transport et le coût de stockage, cet arbitrage est à l'origine du développement du juste à temps qui a des conséquences sur les caractéristiques qualitatives de la demande de transport : réduction de la taille des envois, fréquence accrue des livraisons, exigence de vitesse majoré, flexibilité et fiabilité de transport, et qui a conduit également à réduire le nombre des entrepôts et à accroître leur taille. Cette concentration entraîne une augmentation des distances de transport²¹.

A partir de la notion de juste à temps, il en ressort que les systèmes logistiques tendent tous à une circulation continue des flux physiques.

Après avoir vue les tendances actuelles des systèmes de transport dans un contexte d'ouverture et de multiplication des échanges, et comment la restructuration de l'économie a bouleversé les dispositifs de transport et a entraîné une forte croissance de la demande de transport, il convient à présent de s'interroger sur les impacts du système de transport sur l'activité économique et plus particulièrement, la place du transport routier dans l'économie.

²⁰ Médan .P et gratacap. A, (2008) « *Logistique et supply chain management* » Dunod, Paris. P 12.

²¹ Bernadet.M (2008) « *Transport et logistique durables : vers la nécessaire prise en compte de leur interdépendance* ». Notes de synthèses du SESP N° 168. PP 5-8 février 2008. P6.

3-2 transport et activité économique quels impacts ?

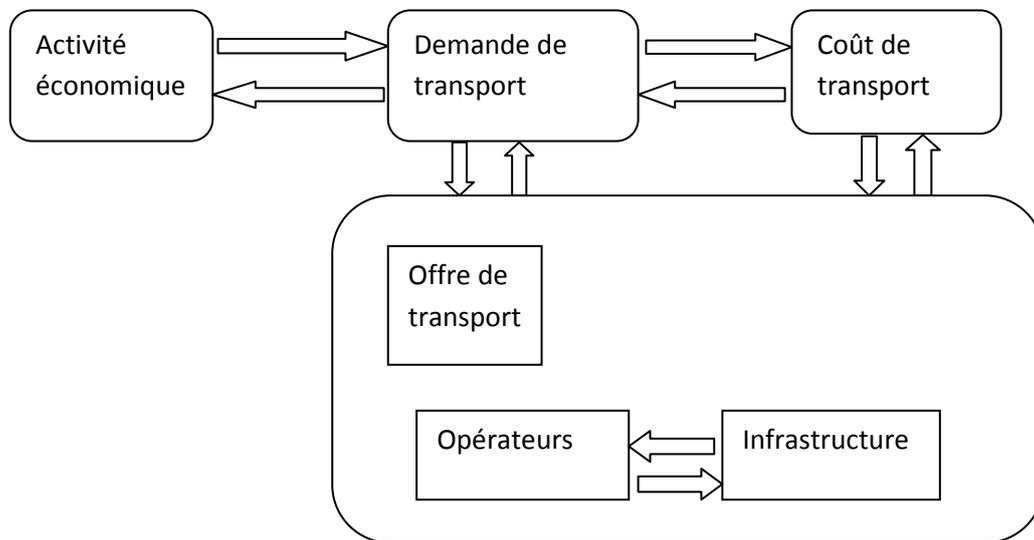
La contribution des flux de marchandises à la vitalité des territoires, au développement de notre société est une évidence²². Le transport, la mobilité des choses et des gens resteront des composantes essentielles de la vie économiques et des territoires.

L'appel quotidien au transport pour assurer la circulation des hommes et des marchandises montre l'aptitude du secteur du transport à participer directement dans la vie socio économique de toute entité spatiale. Ainsi le secteur des transports constitue une véritable clé de l'économie et un secteur stratégique important. Le développement de ce secteur a une incidence profonde et indubitable sur la croissance économique et sur l'intensification des relations commerciales internationales. Les flux de marchandises sont nécessaires à la fois aux activités économiques de production et de consommation.

L'activité économique et les coûts de transport contribuent à déterminer la demande de transport. Ces couts résultent de l'interaction entre l'offre et la demande, et ils déterminent l'offre d'infrastructures en même temps que le comportement des opérateurs du secteur.

Ce comportement est lui-même la résultante à la fois de la situation en matière de l'infrastructure et de la demande²³.

Figure 3-2-1 : Activité économique et transport



Source : Quinet .E 1998

²² Savy. M « 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.

²³ Quinet. E (1998) « Principes d'économie des transports », Economica. P 2

3-2-1 Revue de littérature :

Beaucoup d'économistes se sont intéressés à la relation entre les transports et la croissance économique. Traditionnellement, la littérature s'est intéressée à la contribution des infrastructures de transport à la croissance économique. Il convient de souligner que les études menées dans ce sens, demeurent un peu ambiguës quant à l'effet exercé par le développement des transports sur la croissance. Il est délicat d'affirmer que le développement des transports induit obligatoirement la croissance économique. Dans les lignes qui suivent, nous passons en revue une brève bibliographie des principales études qui ont traitées ce thème.

En 1826, Von Thünen avait constaté que l'amélioration de la qualité (vitesse) du transport permettait d'intégrer la valeur des terres et leur mode d'exploitation dans l'avantage relatif des lieux desservis par le système de transport.

Christeller (1933) a démontré la corrélation des coûts de transport et la distribution géographique de l'activité économique. Rostow a déduit que la réduction des coûts de transport entraîné par le développement des chemins de fer du Royaume Uni a eu des retombées très importantes sur l'économie, Mitchell(1964) a conclu à l'inverse que les conditions évoquées par Rostow étaient réunies au Royaume uni dès avant la construction des chemins de fer²⁴.

Fogel (1964), quant à lui, dans son papier original qui portait sur l'impact des infrastructures ferroviaires et la croissance économique aux Etats unis, il a montré que le développement du rail américain a contribué à pousser la croissance, sans que cette croissance en dépende vraiment.

Plus tard, le développement des modèles de croissance endogène ont donné à cette problématique une nouvelle actualité comme dans le papier d'Aschauer (1989).

3-2-2 Les effets des transports de marchandises sur l'activité économique

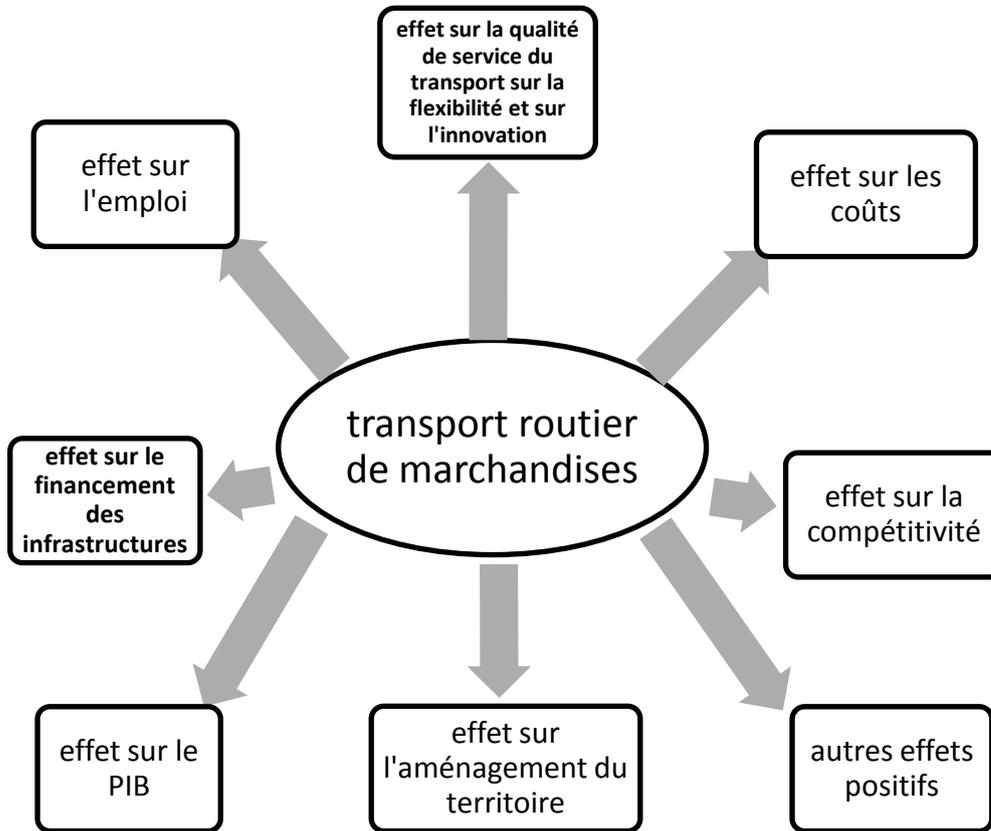
La littérature économique contemporaine s'efforce à identifier et à mesurer les effets négatifs du transport routier, mais celui-ci est la source aussi des effets positifs impactant l'économie dans son ensemble.

Le système de transport représente à la fois une condition et un résultat des relations économiques, il exerce une action déterminante sur l'espace ; d'une part il favorise la distribution spatiale des activités et agents économiques, et d'autre part il constitue la condition d'établissement des relations entre ces derniers.

Le schéma suivant illustre les principaux effets positifs liés au transport routier de marchandises :

²⁴ Berechman. J(2001) « Investissements en infrastructures de transport et développement économique interdépendance ou simple coïncidence ? » CEMT. PP 113-115.

Figure 3-2-2: effets positifs du transport de marchandises



Source : Bernard.M 1994

1- Les effets sur le PIB :

Les études économétriques présentent généralement deux constats : une forte corrélation de la croissance du PIB à la croissance de l'activité de transport, une forte corrélation de la croissance des trafics à la croissance du PIB. Ces fortes corrélations sont généralement interprétées comme une grande rigidité de la relation de la demande de transport au PIB et, par là, comme un couplage fort entre ces deux entités.

2- Effets sur l'aménagement du territoire :

Les réseaux et d'une manière générale le transport des marchandises constituent un point central de l'aménagement de l'espace.

Le transport est intimement lié à la structure physico économique de l'espace, les aménageurs s'intéressent au transport en le considérant comme un moyen de l'organisation volontaire de l'espace. Ceci s'explique par le fait que toute répartition spatiale des activités économiques et sociales se traduit par des besoins de transport.

La mobilité crée une nouvelle dimension géographique dont l'infrastructure est la déterminante essentielle²⁵.

La présence d'infrastructures et d'un système de transport performant favorise l'implantation des unités économiques. L'amélioration de l'accessibilité contribue au développement de l'aménagement de l'espace, en desservant de plus en plus de régions, en réduisant les coûts des transports et en améliorant la rapidité du système de transport. Incontestablement, le mode routier, par la densité de son réseau, par la facilité d'accès qu'il offre même aux zones montagneuses, favorise plus que d'autres modes, la dispersion dans l'espace des activités et des hommes²⁶.

3- impacts sur l'environnement et question du découplage :

Le transport de fret est l'un des principaux piliers de la croissance économique. Mais il génère des externalités négatives, il contribue aux émissions du CO₂ et donc au réchauffement climatique et il est à l'origine de plusieurs autres nuisances comme la congestion.

Le lien entre la demande de transport et la croissance est connue sous le concept du « couplage » ceci veut dire que la croissance du transport suit la croissance économique à un rythme égal ou supérieur de celle-ci²⁷. La Commission des Communautés Européennes a souligné les risques d'une poursuite au fil de l'eau des tendances observées ces dernières décennies, et a publié dans son livre blanc 2001 la nécessité de découpler la croissance économique de la croissance de la demande de transport de marchandises.

Cette nouvelle problématique qui préoccupe un bon nombre de chercheurs vise à casser le lien entre la croissance de la demande de transport de marchandises et la croissance économique.

4- Les effets sur le financement des infrastructures :

Le poids lourd contribue au financement des infrastructures par les péages, les impôts et les taxes.

²⁵ Coignet, J, Eiglier, P(1974). « *La relation aménagement-transport : problèmes et contradictions* ». Revue économique. Volume 25, n°2, 1974, pp. 163-175. P 167.

²⁶ Bernadet, M (1994), « *Les effets externes et les avantages sociaux du transport routier de marchandises* », Transport n° 364, mars avril 1994 (81-89), pp 83-84.

²⁷ BAUM, H (2000) « *Découpler l'intensité du transport de la croissance économique* », quinzième symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports. CEMT 7-9 juin 2000, P 238.

5- Le transport comme facteur de localisation :

Le transport de marchandises influence les localisations des activités industrielles par son impact dans le coût de production et de distribution. Tout processus industriel implique l'intervention du transport, que ce soit pour l'approvisionnement en matières premières ou l'acheminement des semi produits ou produits finis vers les lieux d'utilisation et de consommation.

L'impact du transport de marchandises varie d'une branche d'activité à une autre, son influence autant que facteur de localisation est déterminante dans les branches où les coûts de transport présentent plus de 5% à 6% du coût total de la production. Lorsque le coût ne dépasse pas 1% l'impact du transport est considéré comme négligeable.

Les évolutions qu'a connu le transport de marchandises ont permis une plus grande diffusion spatiale des activités en améliorant l'accessibilité à toutes les ressources et à tous les marchés en rendant l'espace beaucoup plus flexible. Le coût de transport influence directement la configuration géographique d'un réseau industriel sur un territoire. Un coût relativement élevé induit une multiplication et une dispersion des unités industrielles de taille plutôt réduite. Par contre ; un coût assez faible agit comme un facteur de concentration spatiale de la production en unités relativement grandes²⁸.

6- Effet sur les coûts, la qualité de service et la compétitivité :

Ces effets sont par nature internes à ce mode, ils concernent les demandeurs du transport routier et constituent les motifs pour lesquels les chargeurs font appel à ce mode.

7- Les effets sur l'emploi :

Le transport routier de marchandises crée de l'emploi, et il est considéré parmi l'un des grands secteurs générateur de l'emploi du fait de la diversité et la multiplicité de ses activités. Ainsi un grand nombre d'emplois directs (transporteurs, gestionnaires, manutentionnaires) et indirects (assurances, emballage, entretien, agent de voyage, transitaire) sont liés à l'industrie du transport.

8- Effets sur les relations entre les agents économiques :

Le système de transport permet aux agents économiques d'entrer en contact avec d'autres agents, en remplissant les fonctions suivantes :

- Une fonction de transport de marchandises entre aires d'économie : aires d'approvisionnement, aires de production aires de distribution.
- Une fonction de collecte et de diffusion : en mettant en contact des centres de production et des centres de consommation.
- Une fonction humaine et sociale :

²⁸ Fischer. A (1978) « *Transport et localisation industrielle* » annales de géographie n° 483,1978 pp 545 559. (pp 545- 550- 558)

Ces effets dégagent plusieurs indicateurs permettant la mesure de l'impact de transport de marchandises sur l'activité économique (tel que le poids du transport dans le PIB, les emplois créés par l'activité de transport de marchandises,...). Néanmoins, plusieurs contraintes s'imposent et rendent difficile cet exercice de mesure. La discussion suivante porte sur ces problèmes et essaye d'expliquer les phénomènes à l'origine de cette difficulté.

3-2-3 Les difficultés de mesure empirique des impacts de transport de marchandises sur l'activité économique

Diverses analyses économétriques démontrent l'existence d'une corrélation forte entre le trafic total de marchandises et l'activité économique.

Il est fréquent de mesurer la relation des transports de marchandises et l'activité économique, en comparant le volume de l'activité (mesuré par le PIB) et le volume de transport (mesuré en tonnes transportées).

Le rapport entre le nombre de tonnes kilomètres transportées et le produit intérieur brut à prix constant peut se considérer comme sa propension physique moyenne à transporter des biens. L'examen des interactions de la croissance économique et du trafic se fait généralement au moyen d'un indicateur d'intensité.

Sachant que l'intensité de transport représente le rapport entre le trafic et la valeur ajoutée brute, elle indique le volume de trafic dont une économie a besoin pour créer sa valeur ajoutée brute.

Le trafic s'obtient en multipliant les tonnages transportés (T) au cours d'une période donnée par la distance moyenne de transport (Km), tandis que la valeur ajoutée brute, qui donne la mesure d'une période donnée, s'obtient en déduisant les consommations intermédiaires de la valeur de la production des entreprises, elle est évaluée en monnaie constante, éliminant de ce fait les évolutions de l'indice de prix.

1- Les difficultés de mesure

Il est difficile d'avancer une estimation de l'élasticité entre croissance économique et croissance des trafics, du fait de plusieurs facteurs :

- La relation entre le niveau de trafic et le niveau de production économique n'est pas stable, car le poids des services dans l'activité économique peut introduire des distorsions. Il y a un indicateur plus fidèle des niveaux de trafic pourrait être la production matérielle susceptible de donner lieu à un échange de produits. Par ailleurs, la production industrielle recouvre des produits de volume et de poids très variés et différents selon le niveau de développement économique.
- La relation entre la croissance économique et la croissance de trafics n'est pas stable aussi. Les élasticités qui ont été mesurées à partir d'une analyse chronologique se situent dans une fourchette qui varie de 0,5 à 1,5, voire 2. De

plus les élasticités de court et moyen termes sont différentes des élasticités de long terme. Les élasticités de court terme peuvent être très élevées, car les trafics de marchandises amplifient les fluctuations économiques. Ceci signifie qu'en période de reprise de la croissance, les trafics s'accroissent souvent à un rythme plus rapide. Par contre lorsque l'on assiste à un ralentissement de cette croissance, voire à une stagnation de l'activité économique, le transport amplifie ce phénomène et les trafics ralentissent plus sensiblement ou parfois régressent²⁹.

Ces phénomènes s'expliquent par le fait que l'activité de transport est une demande dérivée des autres activités de production. Elle est intimement liée à l'activité économique du pays.

D'autres facteurs affectent la corrélation entre le PIB et le transport de fret:

1- La structure de la production industrielle :

Comprendre l'évolution du transport de fret demande que l'on se penche sur la réorganisation des structures de production, ainsi un pays où la part des industries lourdes est élevée dans le PIB est marqué par un trafic plus important qu'un pays où les services représentent une part considérable dans sa valeur ajoutée ; la tendance à la tertiarisation contrairement à la production industrielle a une intensité de transport plus faible.

A cela il faut ajouter les phénomènes d'anticipations de stockage déstockage, dont les conséquences apparaissent directement au niveau des trafics³⁰.

La production matérielle a un impact direct sur le volume des trafics ; sa croissance entraîne une croissance des trafics au moins égale et sur des distances relativement plus longues puisque les populations se concentrent dans les villes où l'implantation d'usines devient plus difficile. Donc il est important de mesurer la production en tonnage et non pas en valeur pour apprécier la croissance du transport de marchandises.

2- Les dimensions géographiques :

Les effets géographiques sur la demande de transport sont à démontrer. L'espace considéré comme un champ de force agit sur la demande de transport dans deux sens opposés : attraction ou friction. Ainsi, plus la valeur des objets transportés est grande, moins cette friction est puissante.

Les dimensions géographiques ont une incidence sur la relation entre le transport et l'économie. L'augmentation des distances engendre plus de trafic. La distance de transport, dont on a la mesure moyenne en divisant les tonnes kilomètres par les tonnes,

²⁹ Reynaud. C(1996) « *Transport et environnement en méditerranée enjeux et prospective* » Economica, juin 1996.p15

³⁰ Debauche. W « *Les enjeux du transport de marchandises dans un Contexte de mobilité durable* » Centre de recherches routières.

est un reflet du rapport intrinsèque entre le transport et le territoire. Il convient de souligner ici le rôle indispensable du transport routier de marchandises, seul capable d'assurer la desserte fine du territoire qui mobilise les tonnages de transport les plus importants.

3- Le poids de chaque secteur dans l'économie du pays :

Toutes les activités, agricoles, industrielles et tertiaires sont utilisatrices de transport. Mais, il est bien clair que suivant les secteurs considérés l'élasticité du transport à l'activité économique varie.

A coté de la production industrielle, la production agricole apparaît comme un secteur important qui génère des trafics, que ce soit du fait l'approvisionnement des villes ou à cause de la spécialisation et l'industrialisation du processus de production.

Quant au secteur tertiaire, il est le moins générateur de fret mais il faut souligner que la tertiarisation progressive de l'économie a eu pour effet de réduire les tonnages transportés. La part des produits physiques dans le PIB a diminué et cela a eu des répercussions sur la demande et sur l'offre de transport.

Néanmoins, cette dématérialisation de l'économie n'a pas affaibli le dynamisme de la demande de transport. Celle-ci a continué sa progression en se transférant sur des biens différents (objets manufacturés, machines...) pour lesquels le transport routier détient un très net avantage comparatif.

En conclusion, il ya bien une corrélation plus directe entre trafics de marchandises et production industrielle et agricole, qu'entre les trafics de marchandises et le PIB.

4- La population :

L'accroissement de la population a un rôle dans l'augmentation des trafics. En effet, le doublement de la population implique une augmentation des besoins matériels plus importants et par conséquent un développement de la production de biens de consommation qui à son tour, requiert l'expansion de tout un ensemble d'industries intermédiaires nécessitant un trafic de marchandises.

Les demandes de transport s'établissent en fonction des contraintes existantes (industrielles, réglementaires...) sur la base de l'offre disponible.

Le développement du secteur des transports a eu une incidence profonde et indubitable sur la croissance économique et sur l'intensification des relations commerciales internationales. Le secteur des transports et des communications intervient pour une très large part dans le Produit Intérieur Brut et est aussi un réservoir d'emplois important.

L'impact de transport d marchandises sur l'activité économique est une évidence. Ce secteur considéré comme le nerf de l'économie est indispensable à toute activité humaine. Il suffit juste de se demander sur l'évolution qu'aurait connue l'économie, si les transports n'avaient pas pu abolir les distances ou n'avaient pu les abolir que dans une moindre mesure.

De ce point de vue, il apparait clairement que le transport de marchandises au-delà de ses aspects négatifs (dont certains le qualifie comme un mal nécessaire), a indéniablement des incidences positifs lui donnant le rôle de moteur de l'économie.

Chapitre 4- l'impact économique régional du transport de marchandises : cas de la région nord ouest

Section I L'impact économique régional : un enjeu pour l'activité de transport de marchandises

Section II Le transport de marchandises dans la région nord ouest : un essai de diagnostic

Section III Essai d'analyse de l'impact du transport routier de marchandises sur l'activité économique de la région nord ouest

L'objet de ce chapitre est de montrer comment le transport de marchandises affecte l'activité économique de la région nord ouest.

La notion d'*impact économique régional* est entendue ici comme une mesure des avantages liés à l'activité de transport de marchandises sur l'activité économique de la région nord ouest

Dans le cadre de la présente recherche, le champ d'étude est celui des transports routiers de marchandises et des liens que l'activité de ce secteur entretient avec les autres activités économiques. On a donc cherché à mesurer l'impact direct et indirect entraîné par la présence des opérateurs de transport, du parc de véhicules et des infrastructures de la région sur l'économie du nord ouest du pays.

Notre démarche a pris un chemin particulier rendu obligatoire du fait de l'absence des données. En effet, lorsqu'il s'agit d'une étude d'impact, les recherches se réfèrent à la contribution du secteur concerné dans l'emploi, ou encore procèdent à une étude empirique à travers un modèle économétrique où ils mesurent la relation entre une variable explicative et une variable expliquée qui sont successivement dans notre cas le transport de marchandises mesuré par les tonnes ou les tonnes kilométriques et l'activité économique régionale mesurée par le PIB régional ou la production industrielle régionale, mais l'inexistence de ce genre de données en Algérie nous a contraint de chercher d'autres méthodes et d'autres moyens pour essayer d'apporter des éléments de réponse (même s'ils ne sont pas complets) sur notre problématique.

Nous avons donc considéré l'offre de transport disponible en termes d'opérateurs, de véhicules et d'infrastructures. Cette disponibilité impacte positivement les autres activités dans la mesure où ces dernières ont besoin du transport pour acheminer leurs produits ou s'approvisionner en matières premières ou encore exporter ou importer des marchandises vers ou d'autres régions moins favorisées.

De ce point de vue, nous avons pu montrer l'ampleur de l'activité de transport de marchandises, son importance et son rôle indispensable dans le déroulement des activités économiques. D'un autre côté, nous avons montré également l'importance du secteur dans la compétitivité des entreprises.

Pour cela nous avons choisi le cheminement suivant :

- 1- Un aperçu sur l'activité économique de la région nord ouest où nous allons identifier ses besoins en matière de transport de marchandises et cela à partir de l'analyse des principaux secteurs jugés générateurs de fret.
- 2- Une présentation générale du transport de marchandises dans la région nord ouest, où nous analysons toutes ses composantes et ses évolutions.
- 3- Un essai d'établissement des liens entre l'activité économique et le transport dans la région, en s'appuyant sur les résultats obtenus dans les deux démarches précédentes.

4-1 l'impact économique régional : un enjeu pour l'activité de transport de marchandises

La région nord ouest est considérée comme un terrain d'investigation privilégié. Elle représente un intérêt certain pour regrouper et dégroupier les marchandises par le réseau routier. Elle dispose d'un maillage dense et diversifié d'infrastructures ainsi que d'un large éventail d'entreprises qui reçoivent et expédient toute sorte de marchandises en provenance et à destination de tous les points du pays.

Le transport de fret est étroitement lié à la structure économique de la région. Il dépend de son système productif, de l'équipement de la région et de son positionnement géographique. Il est indispensable à l'activité de la région et d'une importance majeure.

Cette section porte donc sur la région nord ouest et essaye d'établir un portrait de son dynamisme économique qui constitue un défi pour le transport de marchandises dans la mesure où cette activité doit répondre aux besoins des autres activités économiques en termes d'acheminement de leurs produits vers les marchés de consommation et de leurs approvisionnements en matières premières.

Nous commencerons par une description générale de la région, en insistant sur sa structure économique, puis nous analyserons les localisations des différents centres économiques de la région. Et enfin nous tenterons d'identifier les principales zones génératrices de fret.

Cet état de lieu, va mettre en lumière d'une part la dynamique économique de la région et d'autre part les besoins de la région en flux de marchandises pour son activité économique.

4-1-1 Aperçu sur la région nord ouest

1- Autour du concept de région :

Nous remarquons une unanimité autour du concept de « région » dans la littérature. Il a le caractère imprécis. Les chercheurs en économies territoriales témoignent de son ambiguïté et de son imprécision.

Selon Walter Isard « la plus part sinon la totalité des chercheurs en science régionale savent fort bien qu'une région est un organisme dynamique qui évolue avec le temps, parfois sans heurt, parfois brutalement, et où se produit le jeu complexe de diverses variables : politiques, économiques, environnementales, écologiques, sociales, culturelles et autres ». (Isard 1987, P. 172).

Ceci témoigne que la région est une réalité mouvante et multidimensionnelle qu'il est difficile d'analyser sous le seul angle économique.

Le concept de région, est d'une certaine manière l'expression des spécificités d'un lieu par rapport à un espace plus large¹.

Une bonne notion de la région est celle qui tient compte des caractères des sociétés dans leurs rapports avec les lieux ; c'est-à-dire un territoire qui est le résultat d'une combinaison entre l'espace physique et la culture des hommes qui y sont installés.

En ce qui concerne l'Algérie, la région n'existe pas encore; néanmoins, le cadre légal en vigueur autorise le gouvernement à développer considérablement l'activité des régions. Mais cette phase transitoire doit permettre d'aboutir rapidement à la consécration de la région en tant qu'entité territoriale cohérente sur le plan spatial et démographique, et viable économiquement².

2- Délimitation de la région:

La région se présente alors comme le meilleur échelon parmi les collectivités locales pour concevoir des projets d'envergure adaptés à la vocation des grands territoires. Non seulement elle est articulée sur les collectivités locales de taille inférieure et sur les groupements socio-économiques de base, ce qui facilite une meilleure prise en compte de leurs projets et aspirations, mais l'importance de sa taille, comparativement aux provinces et préfectures, la prédispose aussi à imaginer l'avenir avec une certaine hauteur de vue.

Avec le temps, la région devrait aussi constituer une unité fondamentale dans la prise de décision en matière de planification économique et sociale.

Le SNAT (Schéma National d'Aménagement du Territoire) a défini 09 régions programmes³ parmi lesquelles la région nord ouest, plus récemment on parle du SEPT, (les Schémas d'aménagement des Espaces de Programmation Territoriale).

La région programme est un espace de mise en œuvre contractuelle de la politique territoriale de l'Etat. Et dans le cadre du Schéma des Espaces de Programmation Territoriale (SEPT), il s'agit des espaces de programmation territoriale qui ne sont ni un nouveau découpage administratif, ni de nouvelles institutions. Ils constituent un cadre d'études et de planification de projets à partir de problématiques communes et un cadre territorial dédié à la construction d'un projet de développement viable et partagé. Ce sont donc des espaces d'études, d'aménagement du territoire et des espaces de projets.

¹ Isard W(1987) rétrospective et prospective sur la science régionale, interview à la revue internationale des sciences sociales, UNESCO/ Erès, vol 39 ? n° 2 P 171, 177.

² SRAT tableau de bord 2009.

³ L'article 48 de la loi n° 01-20 du 12 décembre 2001 relative aux plans directeurs d'aménagement du territoire : les plans directeurs, les régions programmes et les instruments financiers de l'aménagement du territoire, instaure neuf régions-programme à savoir : région Nord- Centre, région Nord- Est, région Nord-Ouest, région des Hauts Plateaux centre, région des Hauts plateaux Est, région des Hauts Plateaux Ouest, région Sud-est, région Sud- Ouest, région du Grand Sud. Ce découpage est identique à celui de la loi de 1987 et du schéma national d'aménagement du territoire 1987 – 2000.

La loi 01-20 du 12/12/2001, relative à l'aménagement et au développement durable du territoire, a prévu 9 Espaces de Programmation Territoriale ; dont la région nord ouest,

Celle-ci est composée de 07 wilayates à savoir : Tlemcen, Ain Témouchent, Oran, Sidi Bel Abbés, Mostaganem, Mascara et Relizane.

Figure 4-1-1 : La région nord ouest



Source : notre construction à l'aide du logiciel MapInfo 7.5

La région nord ouest s'étale sur une superficie de 35737 Km², qui représente 1,6% de la superficie de l'Algérie.

Par rapport aux autres régions, la région nord ouest est limitée par le sud par la région des hauts plateaux et du côté de l'est par la région centre nord. Elle occupe une place stratégique, avec ses frontières avec le Maroc par l'ouest, et ses limites par la méditerranée par le nord qui lui offrent une bande littorale de la wilaya de Tlemcen à celle de Mostaganem de 340 kms.

3- la population :

*** Evolution de la population :**

Selon le RGPH 2008, la population de la région nord ouest est estimée à 5636455, en augmentation de **16,06%** entre les recensements 1998 et 2008. Elle présente 16,5% de la population nationale. A l'intérieur de la région, ORAN demeure la wilaya la plus peuplée avec 1454078 habitants à savoir 25,6% du total de la population de la région. Cette situation peut être imputée à l'attractivité qu'exerce la métropole oranaise sur le reste de la région.

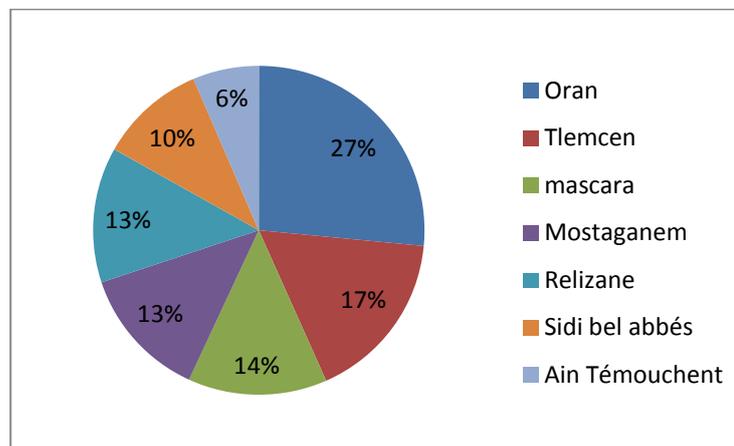
Tableau 4-1-1 : Population et densité par wilaya (2008- 2010).

WILAYA	Tlemcen	SBA	Mosta	Mascara	Oran	Témouch	Reliza	Total
Pop 2008	949135 (17%)	604744 (11%)	737118 (13%)	784073 (14%)	1453152 (26%)	371239 (7%)	726180 (13%)	5636455
Pop 2010	1020943 (17%)	630484 (10%)	786699 (13%)	824441 (14%)	1611634 (27%)	391148 (6%)	809102 (13%)	6074451
Densité habts/km ² 2008	131	68	338	137	678	153	150	/

Source : RGHP 2008 et SADD (Schéma Directeur D'aménagement Et de Développement Durable de la région nord-ouest 2005 p 27).

Les projections de la population pour l'année 2010, indiquent une légère augmentation avec un taux de croissance moyen de 7.21%. Oran concentre toujours la part la plus élevée de la population avec 27% de l'ensemble de la région.

Figure 4-1-2 : répartition de la population régionale par wilayas(2010).



Source : notre construction à partir des données des monographies des wilayas 2010.

Sa densité est relativement forte avec 159 habitants/Km². La répartition de la densité par wilaya indique qu'Oran enregistre la densité la plus élevée avec plus de 680 habitants/km², suivie de loin de Mostaganem avec 323 habitants. Pour le reste des wilayates, la densité varie entre 133 et 150 habitants au km². Cette densité reflète un déséquilibre territorial en matière de distribution spatiale de la population où on

constate une forte concentration près des zones littorales et une dispersion vers les zones intérieures.

L'évolution de la population se traduit par une augmentation de demande de transport ce qui implique des niveaux élevés des trafics tant de voyageurs que de marchandises.

*** la population active :**

La population active est constituée de l'ensemble des personnes âgées entre 15 ans et 59 ans, occupées ou à la recherche d'un emploi. Elle s'est accrue d'un rythme très rapide ; en passant de 1454465 en 1998 à 2285454 en 2008, soit une augmentation de **0,36%**.

Tableau 4-1-2 : Population active 1998/2008

Wilaya	Tlem	SBA	MOSTA	Masca	ORAN	Témou	Reliz	Total région
Pop active 1998	262682 (18%)	167947 (11%)	168449 (12%)	199389 (14%)	407932 (28%)	84222 (6%)	163844 (11%)	1454465
Pop active 2008	329 877 (14%)	461 320 (20%)	332007 (15%)	242 277 (11%)	522865 (23%)	181 124 (8%)	215984 (9%)	2285454

Source : RGP1998/2008.

4-1-2 Dynamique économique et localisation des activités génératrices de fret :

Le tissu économique présent sur la région nord ouest est constitué de plusieurs activités. Nous allons analyser la situation de l'emploi c'est-à-dire on s'intéresse à la population occupée et les principaux secteurs d'activité économique de la région (agriculture, commerce et industrie) afin d'avoir une appréciation des différentes activités économiques régionales qui ont indéniablement un impact sur le transport de marchandises.

1- La situation de l'emploi dans la région

En 2010, la région compte 2031756 emplois relevant des divers secteurs économiques. Entre 1998 et 2010, l'emploi s'est considérablement accru, avec une augmentation de **59%**.

Cette augmentation est du notamment aux efforts de l'Etat qui ont été entrepris dans la création de l'emploi. En effet, les différentes réformes économiques de caractère global ou sectoriel mises en œuvre, ont un impact positif sur la création de l'emploi.

Sur cette même période, on remarque tel qu'il ressort au niveau du tableau au dessous, que les parts des wilayas dans l'emploi ont connu un changement. En effet, Oran,

Tlemcen, Mascara et Relizane ont vu leurs parts diminuées au profit des autres wilayas notamment Sidi bel Abbes qui a gagné 10% en une période de 12ans.

Tableau 4-1-3 : Répartition de l'emploi dans la région programme.

Wilaya	Tlem	SBA	Mosta	Masc	Oran	Témou	Reliz	Total région
Emploi 1998	141872 (17%)	93793 (11%)	96656 (12%)	121143 (15%)	221105 (27%)	65128 (8%)	91631 (11%)	831328
Emploi 2010	297373 (15%)	417 623 (21%)	303099 (15%)	193821 (9%)	478935 (24%)	168118 (8%)	172787 (8%)	2031756

Source : RGP1998, Monographies des wilayas 2010.

En 2010, Oran présente 24% de la population occupée dans la région, suivie de Sidi Bel Abbes avec 21%. Tlemcen et Mostaganem occupent 15% chacune. Mascara concentre 9% de la population occupée. Et enfin nous avons Témouchent, et Relizane partagent une part de 8%.

La région nord ouest compte une part importante d'activités génératrices de déplacements de marchandises. Il s'agit généralement des activités relevant du secteur primaire, du secteur manufacturier, du commerce de gros et du commerce de détail.

La répartition de l'emploi par secteur d'activité et par wilaya nous permettra de dresser un portrait plus précis sur ces activités⁴. En effet, elle nous permet de détecter les secteurs les plus présents dans la région en même temps que leur répartition géographique.

Tableau4-1-4 : répartition de l'emploi par secteur d'activité et par wilaya en 2010.

	Tlemcen	SBA	Mostaganem	Oran	Témouchent	Total
Agriculture	98487	185137	66335	3876	30357	384192
Industrie	15885	16645	10286	91163	7000	140979
BTP	42797	117348	48963	51678	23308	284094
Transport et service	36893	27587	53544	76188	29733	223945
commerces	64987	35189	61003	80000	17263	258442
Total	259049	381906	240131	302905	107661	1291652

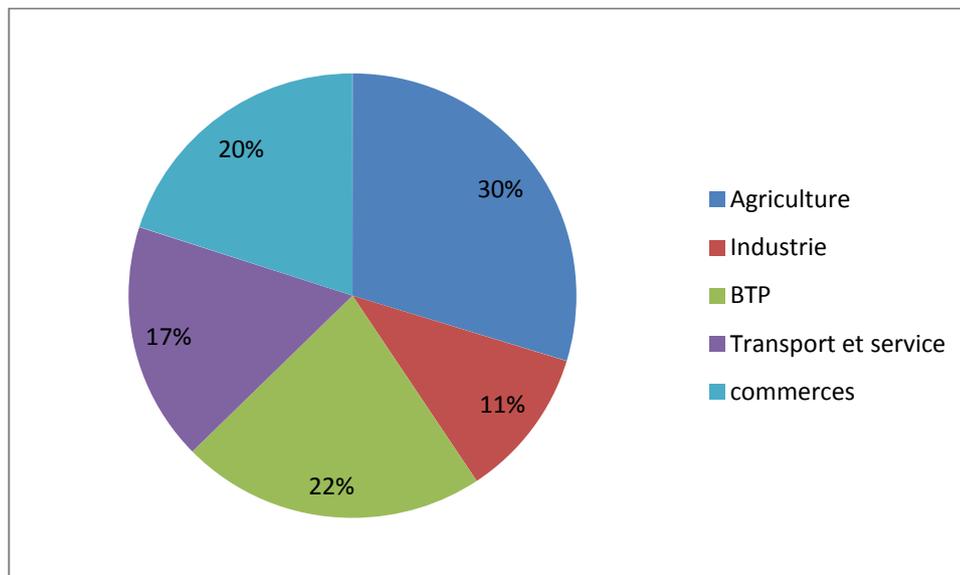
Source : Monographie des wilayas 2010.

⁴ En l'absence de données sur l'emploi sur le dernier recensement de 2008, nous avons exploité les chiffres établis par les services de la DPAT. La répartition de l'emploi par secteur dans les wilayas de Mascara et Relizane n'est pas disponible.

Une première analyse de la répartition sectorielle des emplois révèle l'importance du secteur agricole dans la région. 384192 employés sont dans l'agriculture qui représente 30% de l'emploi total de la région. Le BTP offre un bassin d'emploi de 284094 employés détenant une part plus au moins élevée dans l'emploi total de la région de l'ordre de 22%. Le commerce vient en troisième rang avec une part de 20%. Il est suivi par le secteur des transports et des services qui détiennent une part de 17%, et enfin l'industrie qui avec une part de 11% est jugée comme le secteur le moins employeur.

Les activités génératrices de camionnage sont très concentrées dans les wilayas notamment à Oran, Tlemcen, Sidi bel abbés et Mostaganem, ces activités relèvent essentiellement du secteur de l'agriculture, le BTP et le commerce qui sont à l'origine de la très grande majorité des déplacements de camions dans la région.

Figure 4-1-3 : structure de l'emploi dans la région nord ouest



Source : notre construction à partir des données des monographies des wilayas 2010.

A partir de cette répartition, nous pouvons déduire que les flux de marchandises dans la région sont prédominés par les transports des produits agricoles puis les transports de matériaux de construction et les transports des produits industriels.

Quant à l'activité économique, nous l'analyserons en commençant par les secteurs fondamentaux qui sont l'agriculture et l'industrie, pour s'intéresser ensuite aux secteurs dérivés tel que le BTP, le commerce le stock et l'activité portuaire.

2- Les secteurs d'activité

❖ L'agriculture :

La région nord ouest s'étend sur 1780076 d'hectares de surface agricole utile (SAU), celle-ci représente 20% de la SAU nationale. L'Ouest est davantage voué à des cultures pluviales, céréalières, fourragères et d'élevage⁵.

La région participe dans la production nationale par divers produits avec 16% de la production céréalière, 20% dans le maraichage, 25% dans les agrumes, 26% dans la pomme de terre, 65% dans les légumes secs, 90% dans la production viticole, et pour 10% dans la production du lait. Les exploitations agricoles sont du nombre de 156466 représentant 16% de l'effectif national⁶.

Dans la région, la répartition spatiale de la SAU montre que 44 % du potentiel est localisé dans la zone littorale contre 56 % dans les wilayas intérieures.

Tableau 4-1-5 : Importance de la SAU et production agricole par wilaya

Wilaya	Tlemcen	SBA	MOSTA	Mascara	Oran	Témouchent	Relizane	total région
SAU (ha)	352610	363 005	132.268	312787	90271	180.184	348.951	1780076
SAU/ superficie totale %	39	39	58	61	41	76	52	59,22
Production agricole (Qx)	2639205 (7%)	4650181 (12%)	8036406 (21%)	10218895 (27%)	25469443 (7%)	3553015 (9%)	6744795 (18%)	38989440

Source : monographie des wilayas concernées 2010.

Les statistiques sur les superficies agricoles utiles tel qu'il ressort au niveau du tableau ci-dessus nous font ressortir que la SAU totale est évaluée à 1780076 Hectares pour une production de plus de 38 389 440 quintaux. Sidi Bel Abbés détient la SAU la plus étendue, suivie de Tlemcen, Relizane et Mascara. Cette dernière (Mascara) se distingue des autres wilayas par une production agricole très importante estimée à 10 218 895 quintaux.

Avec une production agricole annuelle estimée à 38 389 440 QX, l'agriculture se révèle d'un poids important dans l'activité économique de la région. Ce poids conditionne et sous tend le transport de marchandises tant pour l'expédition de production que pour le bon déroulement de la production (matériels, engrais, etc.) et aussi du lieu des récoltes à

⁵ Schéma Sectoriel De Développement Agricole – Novembre 2006.

⁶ SRAT 2005

leur lieu de stockage ou de transformation (silos, coopératives, usines agro-alimentaires,...).

❖ L'industrie :

Le tissu industriel régional est structuré de 14 zones industrielles couvrant 1870 hectares, et de 74 zones d'activité. Il est organisé autour des activités de sidérurgie, d'hydrocarbures, la chimie, les matériaux de construction, et l'agro alimentaire.

Tableau 4-1-6: structure du tissu industriel de la région (2010)

Wilaya	Tlemcen	SBA	Mosta	Mascar	Oran	Témouch	Relizane
Nombre de zones industrielles	1	2	2	3	5	1	1
Nombre de zones d'activité	10	5	9	8	20	13	9

Source : Monographies des wilayas 2010

La région développe plusieurs branches d'activité spécialisées essentiellement dans les hydrocarbures, la sidérurgie et la chimie et les industries agro alimentaires. Selon le tableau ci-dessous, nous constatons que l'industrie agro alimentaire prédomine les autres branches d'activités avec 39%, la branche de la sidérurgie et de la métallurgie vient en deuxième position avec 18%. La chimie ne représente que 7% de l'ensemble des industries manufacturières présentes dans la région.

❖ L'importance du tissu des PME/ PMI

Encadrées par les dispositions de la loi d'orientation sur la promotion de la petite et moyenne entreprise n° 0118 du 12 décembre 2001, ces unités ont connu un essor considérable dans tous les territoires de la région. Ce sont des unités véritablement au service de l'économie locale qui peut s'avérer d'un intérêt particulier pour les grandes unités industrielles, actuelles ou projetées.

Tableau 4-1-7: Répartition des PME industrielles par branche d'activité et par wilaya

	Tlemcen	SBA	Mostaganem	Oran	Témouchent	Mascara	% de la branche dans la région
SIDERURGIE METALLURGIE (ISMME)	13	189	82	412	2	18	18%
CHIMIE CAOUTCHOU PLASTIQUES	03	5	30	224	03	12	7%

INDUSTRIES AGRO-ALIMENTAIRES	48	14	129	991	19	396	39%
INDUSTRIES DU TEXTILE	14	0	11	322	1	10	9%
INDUSTRIES DU CUIR	3	0	12	128	2	0	4%
INDUSTRIES DU BOIS ET PAPIER	10	30	34	445	3	13	13%
INDUSTRIES DIVERSES	3	250	38	111	3	3	10%
Part de chaque wilaya	3%	12%	8%	65%	1%	11%	

Source : Monographies des wilayas et Direction des PME de la wilaya de Tlemcen

En ce qui concerne la localisation de ces branches d'activités, on constate que le tissu industriel de la région est diversifié avec :

- * Une forte concentration des activités industrielles sur le littoral : Ghazaouet, Béni Saf, Oran, Arzew et Mostaganem.
- * Une concentration moyenne sur l'axe médian de plaines : Tlemcen, Sidi Bel Abbés, Mascara.

Tableau 4-1-8 : répartition des principales unités de production dans la région.

Wilaya	NB Unités	Effectif des emplois	% des unités
Tlemcen	26	5829	22%
Sidi bel abbés	8	3931	7%
Mostaganem	11	1498	9%
Mascara	16	3777	13%
Oran	45	7282	38%
Ain Témouchent	4	1135	3%
Relizane	10	2014	8%

Source : Monographies des wilayas 2010.

Selon le tableau, la répartition des unités industrielles (unités comptant au moins 70 salariés) selon les wilayas, montre une concentration des unités et des emplois dans la

métropole oranaise. Elle montre également que 72 % d'entre elles sont localisées dans les wilayas du littoral.

Cette activité industrielle plus au moins intense nécessite des flux importants en livraisons de matières premières, de produits semi-finis ou finis. Elle favorise le transport de marchandises vers la région, à l'intérieur de celle-ci et de la région vers l'extérieur de celle-ci. Elle engendre un important chassé-croisé quotidien de camions de toutes tailles.

❖ Le BTP

En particulier, la construction a constitué un moteur puissant dans la dynamique de l'emploi. C'est dans ce secteur que les effectifs salariés ont la part la plus importante après l'agriculture. Stimulée par une demande extrêmement soutenue à la fois en matière de logements mais également de travaux publics, le BTP compte actuellement 284094 salariés dans la région nord ouest présentant ainsi 20% de l'emploi total de la région. Le nombre des établissements de ce secteur est très important. Ceux-ci ont le caractère artisanal avec des tailles moyennes et dépendant de l'économie locale. En effet, la demande caractérisant le BTP, concerne des ménages et des entreprises situés dans la région ainsi que les pouvoirs publics pour des travaux qui ne dépassent pas les limites du territoire régional.

Tableau4-1-9 : répartition des PME du secteur du BTP par wilaya

	Tlemcen	SBA	Mosta	Mascara	Oran	Témouchent
Nombre d'entreprises	1950	361	1906	1401	4110	1203
Effectif salarié	718	5 415	10115	/	/	/

Source : Monographies 2010 des wilayas.

❖ Le commerce et la distribution :

La répartition spatiale des activités relevant du secteur du commerce et des services représente la relation entre les entités territoriales et permet d'appréhender les modalités d'organisation territoriale et la hiérarchie des villes.

Le commerce occupe une place très importante dans la région par le grand nombre d'opérateurs qui y sont présents. En effet, la région compte en 2010, 231692 opérateurs, dont 212433 sont des personnes physiques (91,7%) et 19259 sont des personnes morales (8,31%).

Tableau 4-1-10 : répartition des commerçants par wilaya et par secteur juridique

	Tlemcen	SBA	MOSTA	Mascara	Oran	Témouchent	Relizane	Total
Personnes physiques	41434	26552	21866	27721	52396	17063	25401	212433
Personnes morales	2441	1728	1179	1276	11092	653	950	19319
Nombre de commerçants	43875 (19%)	28280 (12%)	23045 (10%)	28997 (13%)	63488 (27%)	17716 (8%)	26351 (11%)	231752

Source : CNRC fin juin 2010.

L'offre commerciale est très importante, et est dominée par les personnes physiques qui sont de l'ordre de 212433 commerçants. La répartition des commerçants et des sociétés par wilaya, indique que la wilaya d'Oran totalise le nombre le plus élevé de commerçants qu'ils soient personnes physiques ou morales, elle détient une part de 27%, Ain Témouchent connaît le nombre le moins important avec seulement 17716 soit 8% de l'ensemble de la région.

L'armature commerciale de la région, indique une forte concentration des commerçants dans les centres urbains, ces derniers disposent d'une offre supérieure à la demande locale pour assister des régions très défavorisées par les conditions naturelles, ce qui génère des échanges entre ces régions.

Les sites de vente de détail ainsi que de vente de gros sont des lieux forts générateurs de fret, et nécessitent une activité de transport de marchandises. Leur répartition par wilaya est présentée dans le tableau suivant :

Tableau 4-1-11 : Répartition des inscriptions au registre du commerce selon leur nature et par wilaya

	Tlemcen	S B A	Mosta	Mascara	Oran	Témouch	Relizane
Commerce de détail	21 352	13 016	11 326	15 023	24 949	8 593	13 543
Commerce de gros	1 339	1 556	464	1 303	2 927	339	909

Source : CNRC juin 2010

La lecture du tableau ci-dessus nous indique une importante activité de commerce de détail dans la région. Oran concentre le nombre le plus élevé de commerçants de détail ainsi que de gros, elle est suivie par Tlemcen puis Mascara, Relizane et Sidi Bel Abbés, Mostaganem et enfin Ain Témouchent avec l'offre commerciale la plus faible.

Par ailleurs, les localisations spatiales permettront d'appréhender la dynamique économique et les flux inter et intra régionaux. Un important nombre d'établissements de commerce est implanté sur la zone d'étude, soit 03 établissements / km².

Il y a une forte concentration des établissements de commerce de détail et de gros à Oran, avec 13,19 établissement/km².

La plupart de ces établissements sont répartis inégalement sur le territoire avec de fortes concentrations dans les chefs lieux des wilayas et les villes urbaines qui concentrent une population importante constituant ainsi des centres de consommation et ayant un certain dynamisme économique.

Ce déséquilibre engendre un trafic inter départemental et inter régional important nécessaire à l'approvisionnement et la distribution des marchandises vers tous les centres de consommation.

L'activité commerciale de la région est l'un des secteurs qui engendrent les plus gros flux de transports de marchandises. L'organisation du transport est étroitement liée aux activités de commerce ; qui de par leurs natures sont présentes dans toutes les localités de la région chose qui implique un trafic important qui sert ainsi à desservir et désenclaver l'ensemble du territoire.

La concentration de l'activité commerciale au cœur des zones urbaines implique, par nécessité, une distribution des marchandises à partir des centres de stockage qui sont généralement situés en périphérie, et qui s'étendent sur des surfaces importantes. capacité de stockage

La région nord ouest dispose d'importantes surfaces de distribution (Les marchés de gros) et d'une capacité de stockage considérable (les surfaces de vente, Le stockage sous froid Les coopératives de céréales et légumes secs).

*** Les marchés de gros :**

La région dispose de 11 marchés de gros assurant la distribution des fruits et légumes. Le marché de Sayada de Mostaganem et celui d'Oran sont les principaux marchés, le premier s'étend sur 3,2 hectares, il collecte la production locale et une part de la production des wilayas de Mascara et Relizane. Il desserve une grande partie de la région, notamment les wilayas de Sidi Bel Abbés, Oran, Ain Témouchent.

Le deuxième qui est le marché d'Oran, s'étend sur 13700m², et commercialise l'ensemble des fruits et légumes vers les wilayas de Sidi Bel Abbés Ain Témouchent et Mascara.

Le marché des fruits et des légumes de Tlemcen constitue aussi un grand marché à vocation régional, mais il est moins étendu par rapport aux deux autres marchés, son aire de stockage ne dépasse pas les 5000m².

*** Le stockage sous froid :**

La région totalisait en 2003 une capacité de stockage sous froid estimée à 99595 m³, ses surfaces sont destinées généralement au stockage des fruits et des légumes, les biens alimentaires et les produits de pêche.

*** Les coopératives de céréales et légumes secs :**

Ce sont des magasins aménagés et parfois à l'air libre, où des céréales et des légumes secs sont stockés sous forme de docks de silos.

Les données relatives à la capacité du stockage ne sont pas disponibles dans toutes les wilayas, dans le tableau suivant nous exposons les surfaces et les capacités de stockages de quelques wilayas :

Tableau4-1-12 : répartition des aires de stockage par wilaya

	Surface couverte (m ²)	Surface non couverte (m ²)	Stockage sous froid (m ³)	Docks CCLS (Qx)
Tlemcen	113762	272379	2086	1461750
Mostaganem	81469	1278925	41900	1034000
Mascara	/	/	/	680000
Oran (secteur public)	354000	385000	19000	/

Source : Monographies des wilayas 2010 et la Direction de Commerce de Tlemcen

❖ Les ports et les aéroports de la région :

Considérés comme fort générateurs de fret, les ports et les aéroports par la nature de leurs activités ont toujours joué le rôle de sites de massification des flux.

Ces sites, qu'on peu appeler aussi zone logistique disposent d'installations de stockage et offrent à plusieurs exploitants une infrastructure d'accueil commune (embranchements multimodaux) où ils concentrent des flux de marchandises importants en amont comme en aval qui sollicitent fortement le système de transport⁷.

1- Les ports :

L'espace côtier de la région offre des possibilités énormes de développement des activités portuaires et la constitution d'un véritable réseau de ports commerciaux et de pêche. Oran Arzew, Bethioua et Mostaganem sont les ports les plus importants, le port de Ghazaouet demeure moins important par rapport à ceux-ci, les autres sont encore mal exploitées concernent des ports locaux (Sidi Lakhdar, Honain, Mesra ben M'Hidi, Ain El Turck etc.) et ont pour activité principale la pêche.

⁷CETE méditerranée (2007) « Etude des impacts des zones logistiques », rapport de la première phase mai 2007; page6.

*** Les ports de pêche :**

LA région nord ouest avec ses 08 ports de pêche renferme d'énormes potentialités dans le domaine de la pêche.

La production halieutique pour 2010 a atteint pour l'ensemble de la région 40262,27Tonnes, Elle se répartit entre poissons blancs, poissons bleus, crustacés et pièces.

Tableau 4-1-13: production halieutique en 2010

	benisaf	Bouzedjar	Mostaganem	Ghazaouet	Honaine	Marsa ben Mhidi	Oran	Arzew
Production (tonnes)	5373	5463	9644,653	11679,817			6352,3	1749,5

Source : Monographie des wilayas 2010.

*** Les ports commerciaux:**

1- Le port d'Oran :

Le trafic portuaire est très important, le mode routier assure l'enlèvement et le transport de marchandises, l'utilisation du rail est très marginale.

Les véhicules entrant au port, proviennent de toute destination, ils sont estimés à 821véhicules par jour dont 547 sont des poids lourds⁸. L'origine et la destination des poids lourds entrant au port des différentes wilayas de la région sont présentées dans le tableau suivant :

Tableau 4-1-14: l'origine des poids lourds entrant au port

	Tlemcen	Sidi bel abbés	Mosta	Mascara	Oran	Témouch	Relizane
Effectif entrant dans le port	14	6	13	12	397	7	4

Source : Etude du trafic portuaire 2009 ;

Parmi les véhicules entrant dans le port, 704 rentrent plusieurs fois par jour. Cette fréquence est élevée à Oran avec 626 véhicules, les autres camions en provenance des autres wilayas ont des fréquences moins importantes ne dépassant pas les 12 véhicules.

⁸ Etude de faisabilité pour la réalisation d'une nouvelle route portuaire sur la corniche oranaise, INGEROP (Cherfi et Morio) 2009.

Ce même trafic entrant dans le port, sort vers différentes destinations, mais pas avec le même nombre vu les retards marqués dans le port notamment les fils d'attente des camions.

2- Le port de Ghazaouet :

La majorité des marchandises est transportée par la route, le mode ferroviaire assure le transport des céréales. Le port ne connaît pas de problèmes de liaison aux infrastructures des deux modes cités, et il va bénéficier d'une nouvelle liaison à l'autoroute est ouest qui permettra d'éviter le passage par la ville et par conséquent de réduire la congestion urbaine.

Le port de Ghazaouet couvre une activité commerciale majeure, le trafic global est estimé à 1008895 Tonnes, dont 172 465 tonnes est un trafic hors vrac qui nécessite à lui seul pour son transport 1496 remorques, 3438 conteneurs, et 157 camions⁹.

Un de ses avantages est sa position au carrefour d'infrastructures terrestres routières (les routes Ghazaouet – Maghnia vers Tlemcen et le reste du Sud-ouest Algérien et par la route Ghazaouet – Oran pour le Nord-Ouest, au Maroc par l'axe routier Ghazaouet – Oujda ainsi les tronçons secondaires tel Ghazaouet – Marsa Ben-M'Hidi (avec 2 embranchements: Ahfir et Berkane)), et ferroviaires (du côté de l'est vers Batna, et du côté de l'ouest vers le Maroc).

3- Le port de Mostaganem :

Il est très bien situé en matière de liaisons routières et ferroviaires. En effet, il dispose d'un bon réseau routier reliant Mostaganem aux autres wilayas, chemin de fer qui dessert la zone portuaire et relie Mostaganem à la ville de Mohammedia.

L'activité du port est importante, et en augmentation depuis des années, en 2009 801715 tonnes de marchandises a été débarqué, et 34114tonnes étaient embarquées¹⁰.

Le tableau suivant illustre la répartition du trafic débarqué et embarqué par port en 2007.

Il nous fournit une image sur les tonnages transportés en provenance ou à destination vers le port, traduisant ainsi la forte contribution des ports dans les trafics de marchandises de la région.

⁹ Résultat du port en 2008, en 2010 le trafic est estimé à 1 206321tonnes.

¹⁰ Ikkache. B « port de Mostaganem : bilan et activités durant les neuf mois écoulés », Le phare N°127 P 13.

Tableau4-1-15 : marchandises débarquées et embarquées par port en 2007 (tonne)

Embarqué	Débarquées	Embarquées	Total
Ghazaouet	634 762	85 684	720 446
Mostaganem	857 453	8 351	865 804
Oran	3 691 804	266 432	3 958 236
Arzew Bethioua	1 005 460	66 047 536	67 052 996

Source : Annuaire statistique des Ports de commerce, 2007, Ministère des Transports.

2- Les aéroports :

Aujourd'hui cette région dispose de deux aéroports internationaux et d'un aéroport régional.

Les wilayas de Mostaganem et de Sidi bel Abbas disposent chacune d'un aéroport. Le fret est quasi-inexistant, compte tenu des coûts élevés de ce mode de transport.

4-1-3 Localisation des principales activités génératrices de fret :

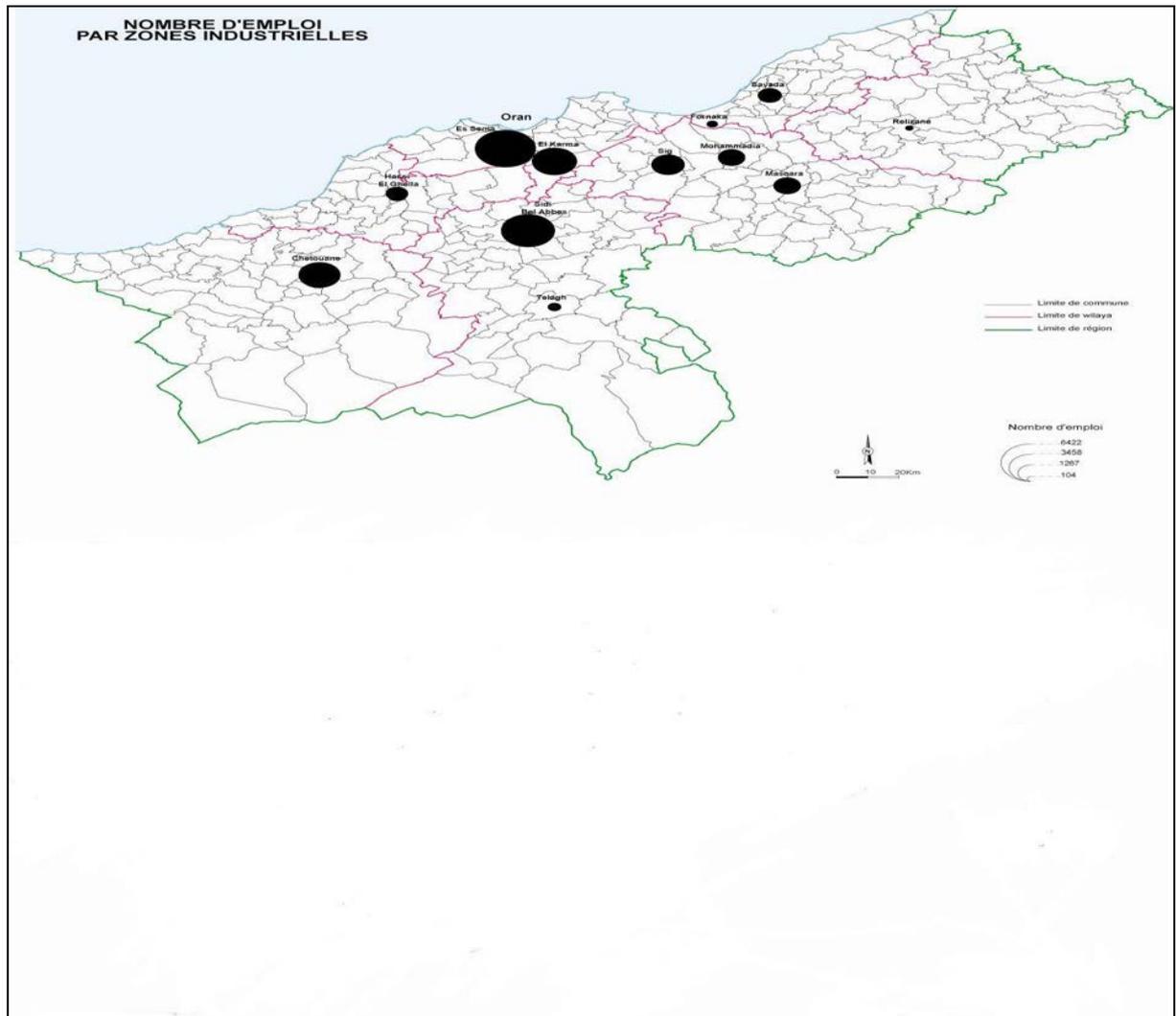
La région nord ouest compte une part importante d'activités génératrices de déplacements de marchandises. L'analyse précédente démontre que les industries du secteur primaire, du secteur manufacturier, du commerce de gros et du commerce de détail sont celles qui, à l'échelle de la région, demandent le plus de services de transport. Ceci traduit l'importance de l'activité de transport dans ce territoire.

La demande de transport de marchandises est fonction de la localisation de production, et des lieux de consommation.

De ce qui précède nous déduisons que l'activité économique est concentrée dans un espace restreint de la région. On retrouve que 45% de la population occupée est concentrée à Oran et SBA soit sur 31,5 % du territoire de la région.

La répartition sectorielle de l'emploi met en évidence les constats suivants :

1- L'industrie est concentrée à Oran. En effet, cette wilaya concentre à elle seule 64,6% de l'emploi industriel. 12% des effectifs de l'industrie se localisent à SBA. Globalement, l'industrie est concentrée sur le littoral (Ghazaouet, Bénisaf, Arzew, Bethioua). La carte suivante permet de visualiser l'implantation de ses activités industrielles dans la zone d'étude:



Source : ANAT (Direction Régionale de Tlemcen)

2- le secteur de la construction est réparti sur la totalité de l'aire d'étude. Il est particulièrement important à Oran avec 4110 PME dans ce secteur.

3-la répartition géographique du commerce est très proche de celle de la population. La plupart des commerces sont répartis inégalement sur le territoire avec de fortes concentrations dans les chefs lieux des wilayas et les villes urbaines qui concentrent une population importante constituant ainsi des centres de consommation et ayant un certain dynamisme économique.

4- les activités tertiaires se concentrent sur les agglomérations et au sein même de celles-ci se repositionnent sur certains quartiers et sur certaines communes.

L'analyse de l'activité économique de la région et de sa localisation nous a révélé la diversité et la multiplicité du tissu économique de ce territoire. Ceci reflète le dynamisme économique de la région, qui exprime un mouvement poussé par l'interaction des forces présentes sur le territoire de référence. Ce mouvement n'est établi qu'en la présence d'un système de transport de marchandises apte à répondre sur les besoins des différents

acteurs leur permettant d'exercer leurs activités. Dans cette perspective, nous proposons dans la section suivante un diagnostic de l'activité de transport dans la région nord ouest dans le but d'essayer de montrer comment les transports participent à pousser et à maintenir le dynamisme de la région.

4-2 le transport de marchandises dans la région nord ouest : un essai de diagnostic

Après le survol sur la structure économique de la région nord ouest qui a mis en évidence la forte dépendance de l'économie de cette région sur l'activité de transport de marchandises, nous nous pencherons à présent sur cette activité, où nous tenterons de la diagnostiquer en s'appuyant sur l'offre de transport disponible sur le territoire régional objet d'étude.

Pour se faire, nous présenterons le secteur du transport dans la région nord ouest, en exposant toutes ses composantes ; allant des opérateurs des transports jusqu'au réseau routier de la région, en passant par le parc de véhicules utilitaires. Cette description nous permettra de mettre le point sur les atouts et les faiblesses du secteur d'une part, et d'autre part de déterminer le potentiel de la région en matière des transports.

4-2-1 Les opérateurs de transport de marchandises :

Le transport de marchandises regroupe un nombre très élevé d'opérateurs, il a atteint en 2010, 36494 opérateurs représentant 19,73% de l'ensemble des opérateurs dans le pays.

Le tableau suivant illustre la répartition des opérateurs de transport de marchandises dans la région nord ouest par type de transport en 2010. Le tableau fait apparaître que Tlemcen est la wilaya où se trouve le plus d'opérateurs avec 7489, soit une part de 20,5% du total, suivie par Mascara avec une part de 19,5%, puis arrive en 3^{ème} position Oran avec un pourcentage de 17,4%. Relizane détient une part de 15,65%, et les trois autres wilayas partagent des parts ne dépassant pas les 10%.

Pour les deux types de transport, on remarque la prédominance du transport de statut privé. Les entreprises publiques de transport public, sont très peu nombreuses, on dénombre 25 entreprises dans toute la région.

Tableau 4-2-1 : les opérateurs de transport de marchandises dans la région nord ouest (2010).

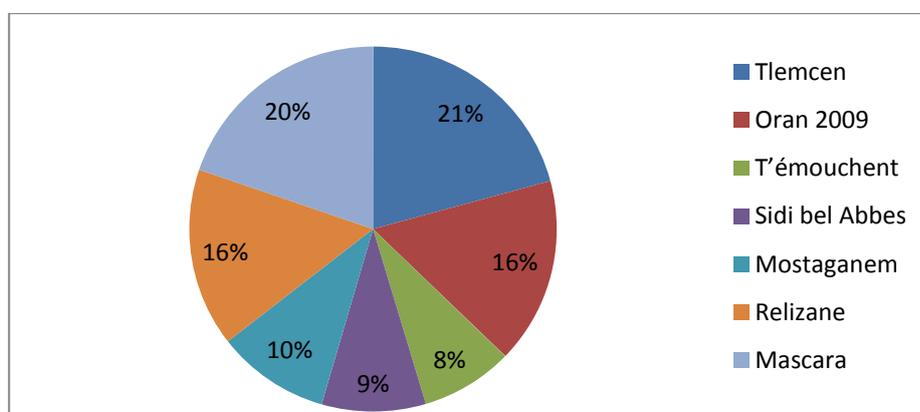
	Transport pour compte d'autrui		Total transport public	Transport pour compte propre		total transport privé	TOTAL
	privé	public		Privé	public		
Tlemcen	3959	1	3960	3357	172	3529	7489
Oran	140	22	162	3515	2668	3656	6346
Témouchent	1551	0	1551	1324	57	1381	2932
Sidi bel	1493	1	1494	1757	51	1808	3302

Abbes							
Mostaganem	710	1	711	2814	68	2882	3593
Relizane	1608	0	1608	4045	60	4105	5713
Mascara	2034	0	2034	5034	52	5086	7120
Sous total	11495	25	11520	21846	3128	22447	

Total région : 36494

Source : Directions des Transports des wilayas concernées.

Figure4-2-1 : répartition des opérateurs par wilaya en 2010.



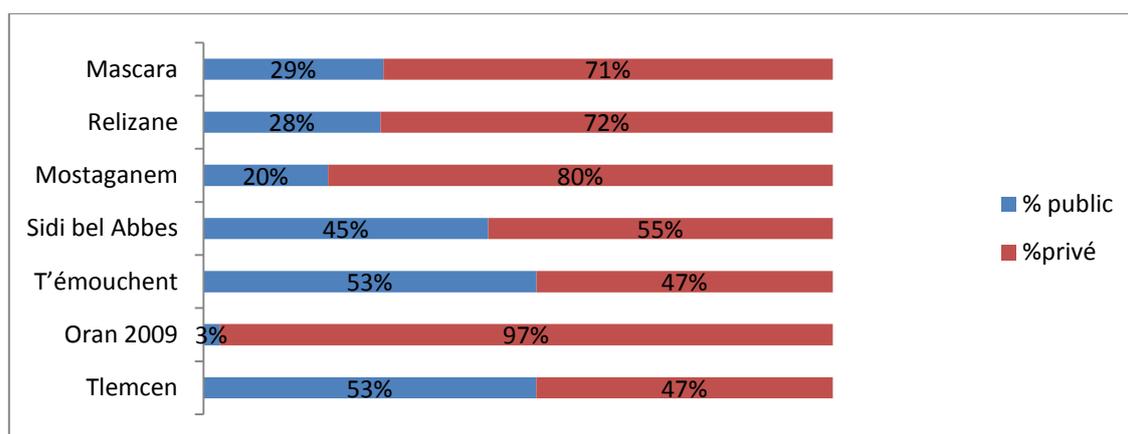
Source : notre construction à partir des données des Directions de Transport des différentes wilayas.

1- Répartition des opérateurs entre transport pour compte propre et transport public

La répartition des opérateurs entre transport pour compte propre et transport pour compte d'autrui, révèle l'importante part détenue par les transporteurs privés par rapport à celle du transport pour compte d'autrui. En effet, on enregistre 24974 opérateurs de transport pour compte propre, soit un pourcentage de 68,43%.

La répartition des opérateurs de transport entre transport public et transport pour compte propre nous indique que :

Le transport à Oran s'effectue à 97% par des entreprises pour leur propre compte, Mostaganem suit le même rythme avec 80% de transport pour compte propre. Relizane et Mascara connaissent également une forte présence du transport pour compte propre avec, respectivement 72% et 71%. Quant à Tlemcen, Ain Témouchent et Sidi Bel abbés, le transport est presque partagé entre les deux types.

Figure 4-2-2 : répartition des opérateurs selon le type de transport


Source : notre construction à partir des données des Directions de Transport des wilayas.

2- Evolution des opérateurs de transport de marchandises de 2001 à 2010 :

Le nombre des opérateurs de transport tous types confondus, a connu une évolution très remarquable, il est passé de 16863 en 2001 à 36495 en 2010 soit un taux de croissance de 116,4%. Cette augmentation est enregistrée dans toutes les wilayas, en moyenne le nombre d'opérateurs s'est doublé entre 2001 et 2010.

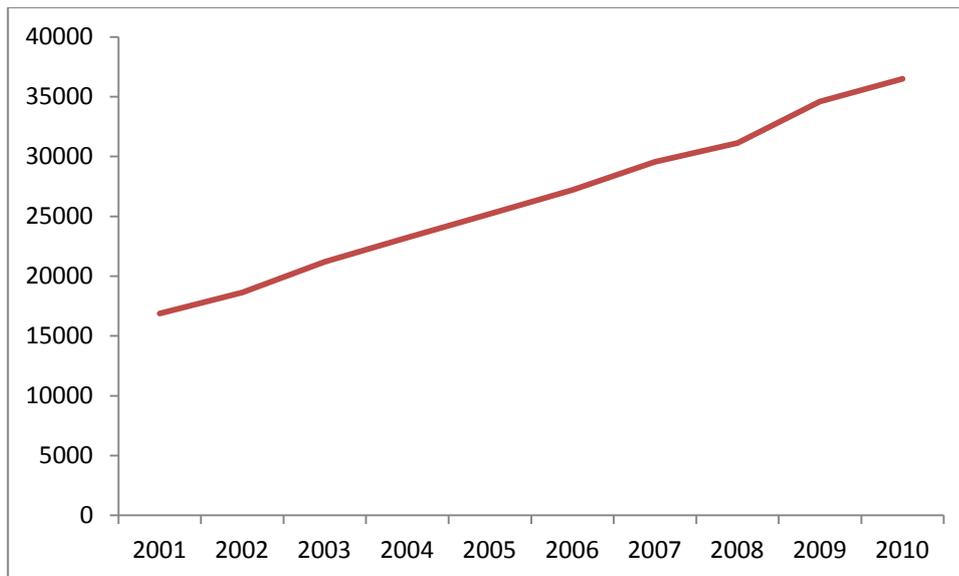
Tableau4-2-2 : évolution du nombre des opérateurs tous types confondus

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Oran	3005	3315	3538	3799	3688	4277	4683	/	5959	6346
Mosta	1974	2379	2746	3014	3394	3807	4132	4455	4726	3593
Témouc h	1237	1377	1523	1683	1831	1202	2087	2260	2572	2932
SBA	1258	1384	1614	1783	1988	2207	2374	2518	2653	3302
Tlemcen	3130	3512	3913	4385	4947	5444	5986	6381	6909	7489
Mascara	3847	4248	4676	5109	5440	5990	5589	5978	6263	7120
Relizane	2102	2425	3201	3459	3908	4265	4701	4827	5518	5713
Total	16863	18640	21211	23232	25196	27192	29552	26419	34600	36495

Source : notre construction à partir des données des Directions de Transport des différentes wilayas.

Il convient de noter aussi que les opérateurs sont en augmentation constante, en moyenne plus de 400 opérateurs se créent chaque année.

Figure4-2-3 : évolution du nombre des opérateurs de transport dans la région



Mostaganem présente une particularité, où le nombre d'opérateurs a baissé entre 2010 et 2009 de 1133. D'après le chef du bureau de marchandises de la direction des transports de cette wilaya, cette baisse est rapprochée à l'augmentation du nombre d'opérateurs en cessation.

Il faut noter aussi que les deux types de transports suivent presque le même rythme d'évolution avec une augmentation de plus du double entre 2001 et 2010.

Après avoir vue en détail la situation des opérateurs de transport de marchandises, nous nous intéressons dans ce qui suit au parc de véhicule dont disposent ces opérateurs.

4-2-2 Le parc automobile :

Le parc de transport de marchandises autorisé dans la région nord ouest compte 54 596 véhicules tout types confondus.

La wilaya d'Oran détient un parc de 11477 véhicules de transport de marchandises soit une part de 21%, suivie de Mascara qui représente 20% de l'ensemble du parc de la région. Tlemcen et Relizane viennent en 3^{ème} et 4^{ème} place avec 18% et 14% du total, puis en dernier figurent Mostaganem 11%, Sidi bel abbés 9% et Ain Témouchent avec 7%.

Tableau 4-2-3 : Evolution du parc de transport de marchandises

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tlemcen	4215	4663	5096	5678	6280	6991	7667	8188	8947	9677
Ain Témouchent	1705	1902	2092	2287	2465	2616	2871	3161	3639	4074
Oran	/	3315	6423	6815	6799	7744	8352	/	10944	11477
Mostaganem	3220	3779	4400	4765	5234	5839	6326	6820	7334	5958
Sidi bel abbés	2000	2118	2387	2705	3069	3408	3651	3906	4238	5126
Mascara	5213	5898	6729	7528	8059	8956	8102	8947	9559	10842
Relizane	2822	3216	3966	4010	4586	5014	5617	5756	7186	7442
TOTAL	22425	24891	31093	33788	36492	40568	42586	45778	51847	54596

Source : à partir des données des directions de transport des différentes wilayas.

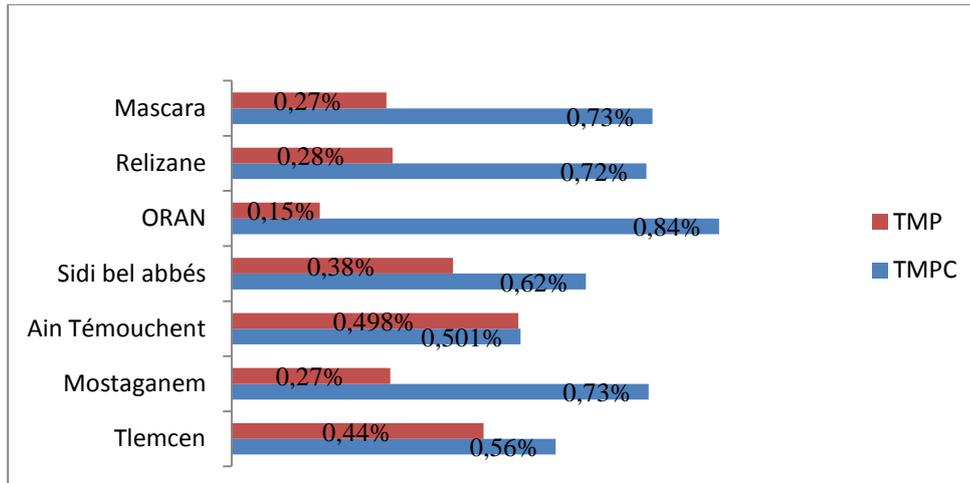
Le parc a accompagné l'évolution du nombre d'opérateurs, de 2001 à 2010 le parc a marqué une augmentation de 143,33%.

1- Répartition du parc par secteur 2010 :

Le graphique suivant montre la répartition du parc entre transport pour compte propre et transport pour compte d'autrui, d'où nous tirons les remarques suivantes :

Les entreprises qui transportent pour leur propre compte détiennent le plus de véhicules : le parc de transport de marchandises à Oran est détenu dans sa majorité par les opérateurs privés (84%), la même remarque se répète pour les autres wilayas, la part du TPCM est très élevée et dépasse celle du TPM, sauf les wilayas de Tlemcen et Ain Témouchent ont des pourcentages presque égaux des deux types de transport.

Figure 4-2-4: pourcentage des véhicules détenus par type de transport



Source : notre construction à partir des données des directions de transport des différentes wilayas.

Ces remarques confirment celles concernant le nombre d'opérateurs. En effet, on a enregistré une forte évolution du nombre d'opérateurs qui par conséquent se traduit par une évolution dans le même sens du parc de véhicules. Dans le même ordre d'idées, la part des opérateurs pour compte propre est élevée ce qui explique l'important nombre de véhicules de transport pour compte propre.

La charge utile est la caractéristique principale du parc de véhicules de transport, elle permet de révéler la capacité de charge du parc c'est-à-dire son importance en matière du tonnage offert. Tel est le point suivant que nous allons analyser dans ce diagnostic.

2- Evolution du tonnage utile de transport de marchandises :

La région offre une capacité de charge utile très importante estimée à 439698,23 tonnes en 2010, Oran possède la charge utile la plus élevée avec 118805,53 tonnes représentant ainsi 27% de l'ensemble de la capacité de la région.

Il est à noter que ces chiffres ne concernent que les véhicules ayant une charge égale ou supérieure à 2,5 tonnes.

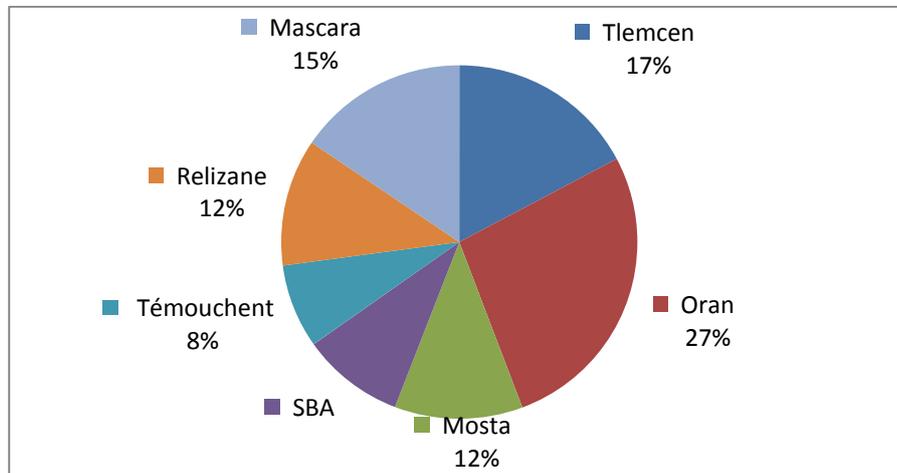
Tableau 4-2-4: Tonnage utile de transport de marchandises

	Tlemcen	Oran	Mosta	SBA	Témouch	Relizane	Masca	Total région
Tonnage 2010 (tonnes)	75663,07	118805,53	51227,95	41001,1	33714,47	51064,11	68222	439698,23

Source : Directions Des Transports des wilayas concernées.

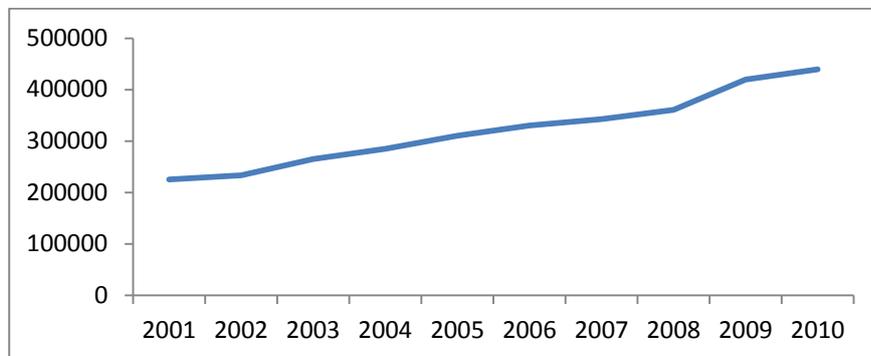
Le graphique suivant montre la part de chaque wilaya en matière de capacité de charge utile :

Figure 4-2-5 : charge utile par wilaya 2010 (en tonnes)



Oran occupe la première place en matière de charge utile avec 27%, elle est suivie par Tlemcen qui présente 17%, puis Mascara avec 15%, Mostaganem et Relizane ont les mêmes capacités de charge à savoir représentant chacune 12% et en dernières positions nous avons Sidi Bel Abbes avec 9% qui dépasse Ain Témouchent d'1%.

Figure 3-2-6: évolution de la charge utile dans la région



Source : notre construction à partir des données des Directions de Transport des wilayas.

Le tonnage utile offert dans la région n'a pas cessé d'augmenter depuis 2001, cette évolution est très importante avec un taux de croissance qui environne les 95%.

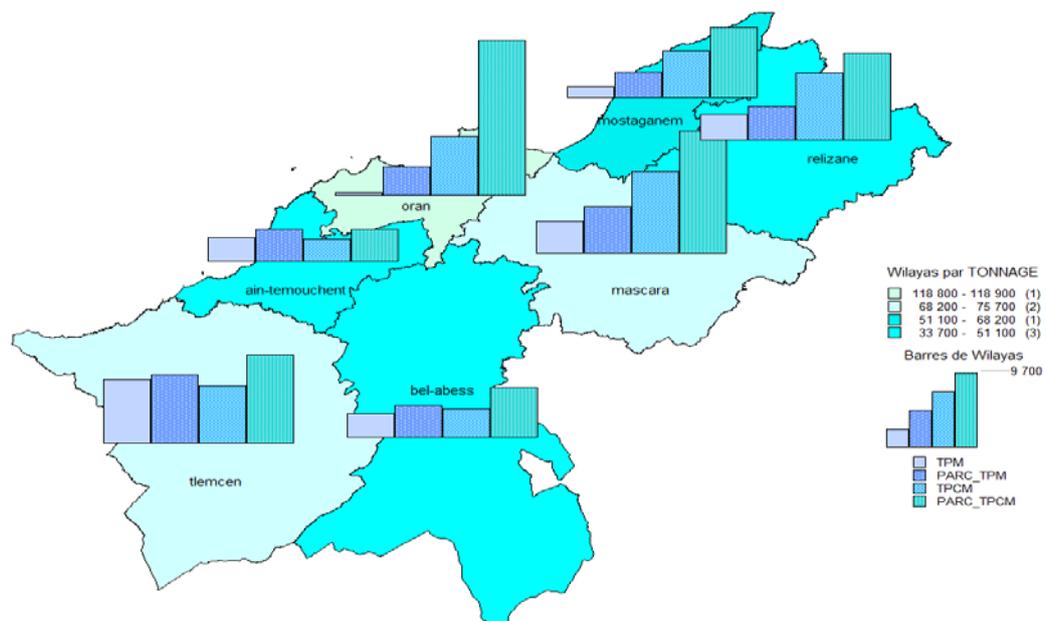
Le tonnage utile n'a pas augmenté dans les mêmes proportions que le parc. Cela s'explique par le fait que les véhicules sont en général de faible tonnage.

Il est à noter que ces données sont issues des fichiers de service de transport terrestre de marchandises des Directions de Transport des différentes wilayas de la région nord ouest, et ils sont différents de ceux produits par les services de carte grise qui recensent tous les véhicules de marchandises qu'ils soient autorisés ou non. La différence réside

dans le fait que les Directions de Transports ne prennent en considération que les véhicules qui détiennent une autorisation d'exercer le transport de marchandises. Cette précision nous permet d'expliquer la différence entre nos données et celles publiées par l'ONS, cette dernière s'appuie sur la base de données des services de carte grise. A cela il faut ajouter que les Directions de Transport ne recensent pas les véhicules de transport ayant une capacité inférieure à 2,5 tonnes, mais cette catégorie présente une part très élevée de l'ensemble du parc de marchandise (au niveau national les véhicules ayant une capacité allant de 0 à 2,99 tonnes sont de l'ordre de 1169690, soit près de 90% de l'ensemble du parc de transport de marchandises).

Pour voir les choses plus clairement, nous avons cartographié à l'aide du logiciel Map Info version 7,5, toutes les données précédentes relatives au transport de marchandises.

Figure4-2-7 : transport de marchandises dans la région nord ouest



Source : notre construction à partir du logiciel Map info7.5

L'accomplissement de l'opération de transport routier de marchandises ne saurait être sans l'existence d'une infrastructure routière, celle-ci est le support physique de l'activité. Une bonne dotation en réseau routier caractérisé par sa qualité et son bon maillage constitue l'un des points forts du système de transport. Nous allons dans les paragraphes suivants s'arrêter sur la question des infrastructures routières dans notre région d'étude.

4-2-3 Le réseau routier de la région :

Au lendemain de l'indépendance, la région nord ouest est sortie avec un réseau routier assez important qui contenait des axes principaux, communaux et intercommunaux, sillonnant toute la région et répondant aux besoins économiques en matière d'acheminement des produits destinés à l'exportation.

Les préoccupations des aménageurs dans la période coloniale portaient sur la liaison des différentes zones économiques de la région à partir des axes leur permettant d'aboutir à tous les endroits à vocation productif pour faciliter l'échange, et le transport de marchandises vers le port. Ceci a donné lieu à un bon maillage routier qui a bénéficié à la région notamment par le désenclavement de la majorité des zones habitées, mais plusieurs régions jugées peu intéressantes en matière des échanges n'ont pas profité de ces réalisations.

Donc sur le plan architectural, la région possède un réseau bien maillé qui répond à ses besoins économiques.

Au fil des années, le réseau hérité de la période coloniale s'est dégradé et est devenu saturé ne supportant pas toutes les activités de la population qui n'a pas cessé d'augmenter. Cet état a persisté pour un bon moment, à cause des préoccupations de l'Etat orientées vers les liaisons nord sud, et ce n'est qu'en ces dernières années que le réseau a bénéficié d'importantes réalisations qui ont contribué à son amélioration et son évolution. En effet, il était question à partir des budgets consacrés à ce secteur de réhabiliter, dédoubler et élargir quelques routes et de réaliser de nouveaux axes. Mais le projet le plus intéressant pour la région était l'autoroute est ouest qui la traverse entièrement permettant ainsi le désenclavement de tous les sites.

Actuellement, La région dispose dans son ensemble d'un réseau routier dense diversifié et en perpétuel développement. Elle totalise un linéaire de 15380,624 kms, dont :

- ✚ 3154,694 kms de routes nationales
- ✚ 4461,439 kms de chemins de wilaya ; et
- ✚ 7764,491 kms de chemins communaux.

Son réseau représente 13,65 % du réseau routier national. Tlemcen possède le linéaire le plus important avec 4087,873kms qui représente 26,58% du réseau total de la région. Elle est suivie mais avec une grande différence par Mascara Relizane et Mostaganem qui ont des réseaux assez longs avec respectivement 2642,837 kms, 2410,813 kms ET 2046,948 kms, les wilayas restantes ont des réseaux moins important avec 1052kms pour Oran, 1720,54 kms pour Sidi Bel Abbés et 1419, 518 kms pour Ain Témouchent.

Tableau4-2-5 : Consistance du réseau routier de la région nord ouest au 31/12/2010

	RN	CW	CC	Total
Tlemcen	764,086	1189,668	2134,119	4087,873
Témouchent	327,849	245,309	846,36	1419,518
Mascara	565,979	670,538	1406,32	2642,837
SBA	663,27	614,006	443	1720,276
Relizane	314,677	496,136	1600	2410,813
Oran	186,406	591,953	274	1052,359
Mostaganem	332,427	653,829	1060,692	2046,948
total	3154,694	4461,439	7764,491	15380,624

Source : Directions des Travaux Publics des wilayas concernées.

1- Qualité des routes :

La qualité de la route est un indicateur qui permet d'évaluer le service rendu par l'infrastructure. Les routes ont connu une amélioration remarquable, ceci est du dans une large partie aux budgets alloués par l'Etat pour le maintien et l'entretien du réseau routier.

Pour la région nord ouest on enregistre près de 55% de routes en bon état, environ 15% en état moyen et 30% de routes dans un état mauvais dont la plupart sont des chemins communaux. Les routes nationales sont généralement en état acceptable.

Tableau4-2-6 : Qualité du réseau routier

	Routes nationales			Chemins de wilaya			Chemins communaux		
	bon	moyen	mauvais	bon	moyen	mauvais	Bon	moyen	mauvais
Tlemcen	616,181	130,95	16,955	558,18	293,434	337,716	1057,33		1076,79
Témouchent	323,849	0	4	188,399	17,27	39,64	357,51	140,21	54,2
Mascara	347	70	149	227,572	191,512	201,454	/	/	/
SBA	563,78	86,23	13,27	455,96	65,13	92,916	292	78,3	72,7
Relizane	215,157	67,64	31,88	248,915	59,68	187,541	870,24	367,84	361,92
Oran	132,736	53,67	/	274,929	254,3555	62,669	55	126,5	92,5
total	2198,7	408,49	215,105	1953,955	881,3815	921,936	2632,08	572,64	1658,11

Source : Direction des Travaux Publics des wilayas concernées.

2- Desserte et franchissement de la région :

Les infrastructures constituent un élément fondamental de la production du transport. Elles sont le cadre dans lequel s'établit l'organisation économique de l'activité de fret.

Les infrastructures sont ancrées dans le territoire, deux clés sont utiles pour les lire : l'indice de dotation et l'indice de densité¹¹.

✚ **L'indice de dotation** : il prend en compte le franchissement d'une région donnée, il caractérise la force relative de l'infrastructure en reflétant la quantité de l'infrastructure disponible par utilisateur (longueur de l'infrastructure ramenée à la population).

✚ **L'indice de densité** : il représente la desserte du territoire. Cet indicateur montre le degré de couverture du territoire national par les infrastructures de transport. On l'obtient en ramenant la longueur de l'infrastructure à l'aire du territoire couvert.

Tableau 4-2-7 : Indicateurs de la densité du réseau routier

	Linéaire	superficie	habitants	Dotation kms/1000habts	Densité Kms/km ²
Oran	1052 ,759	2121	1 442 956	1,053	0,5
Mostaganem	2046,948	2269	746 451	2,047	0,9
Tlemcen	4087,873	9061	965 759	2,87	0,32
Ain Témouchent	1419,518	2379	368 608	1,42	0,6
Sidi bel abbés	1720,276	9069	600 498	1,72	0,19
Relizane	2410,813	4870	732 295	2,41	0,5
Mascara	2642,649	5941	779 888	2,64	0,44

Source : notre construction à partir des Directions des Travaux Publics des wilayas concernées.

¹¹ Savy. M (2006) op, cit.P 120.

En matière de densité du réseau routier, la région est bien desservie avec une densité routière moyenne de $0,51\text{kms}/\text{km}^2$, qui correspond à 510 mètres par Km^2 , le tableau ci-dessus fait apparaître la densité et la dotation de chaque wilaya, où on constate une forte densité dans la ville de Mostaganem, celle-ci dispose d'un linéaire de 900 mètres par Km^2 . Les wilayas d'Oran Ain Témouchent Relizane et Mascara sont desservies par un réseau routier relativement dense avec une distance moyenne par unité de surface se situant entre 440 et 600 mètres/ km^2 . Et enfin nous distinguons les villes les moins denses, il s'agit de Tlemcen qui ne possède que 320 mètres de routes par kilomètre carré, et Sidi bel abbés qui marque la densité la plus faible à savoir $0,19\text{kms}/\text{km}^2$.

Concernant l'indice de dotation, qui met en rapport la population du territoire avec la longueur de son réseau, il est estimé en kilomètres par 1000habitants. Les chiffres relatifs à cet indice reflètent la force des infrastructures de la région où on enregistre une disponibilité assez élevée dans toutes les wilayas notamment celle de Tlemcen qui est bien franchie avec $4,88\text{kms}/1000\text{habitants}$.

Tableau 4-2-8 : Evolution des infrastructures routières dans la région nord ouest (kms)

	Linéaire 1992				total	Linéaire 1998				total	Linéaire 2004				total	Linéaire 2010			total	
	RN	CW	CC			RN	CW	CC			RN	CW	CC			RN	CW	CC		
Oran	192	585	422		1199	186	582	270		1038	186	592	274		1052	186,406	591,953	274		1052,359
Tlemcen	782	1141	2081		4004	824	1142	2116		4082	764	1190	2134		4088	764,086	1189,668	2134,119		4087,873
Ain Témouchent	196	315	484		995	191	313	847		1351	266	297	670		1233	327,849	245,309	846,36		1419,518
idi bel abbés	501	782	391		1674	501	782	340		1623	589	688	443		1720	663,27	614,006	443		1720,276
Mostaga	332	563	629		1524	332	580	737		1649	332	654	804		1790	332,427	653,829	1060,692		2046,948
Mascara	519	690	1297		2506	549	687	1355		2591	566	671	1397		2634	565,979	670,538	1406,32		2642,837
Relizane	307	484	1559		2350	315	508	1400		2223	315	496	1460		2271	314,677	496,136	1600		2410,813
Total	2829	4560	6863		14252	2898	4594	7065		14557	2918	4588	7182		14788	3154,694	4461,439	7764,491		15380,624

Source : ONS et direction des travaux publics

De 1992 à 2010, le réseau routier de la région nord ouest s'est étendu avec 1128,624kms. Si l'on compare cette évolution avec celle au niveau national sur la même

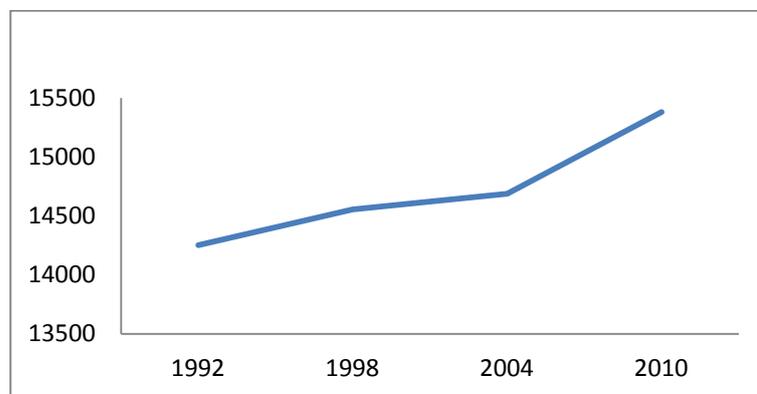
période on aperçoit que la région n'a pas suivie la même tendance de l'évolution du réseau routier. En effet, l'extension de la capacité du réseau routier national est estimée à 15530 kms, où la région nord ouest ne représente que 7,26% de cette extension.

Si on s'intéresse à l'évolution du réseau par wilaya, on ne trouve que quelques unes qui ont marqué une évolution remarquable dans une période de 18 ans, c'est le cas du réseau routier de Mostaganem qui a marqué une extension sur 522,948kms, un peu moins que ça, Ain Témouchent à son tour a enregistré une augmentation de son réseau de l'ordre de 424,518kms et enfin nous avons Oran qui a vu son réseau s'étendre de 146, 641kms et Mascara avec 136,813kms. Les autres wilayas n'ont marqué que de faibles extensions ne dépassant pas les 90kms.

La distinction de l'évolution par catégorie de route sur la même période, fait apparaitre que c'est les chemins communaux qui ont marqué la plus forte croissance avec presque 902kms, les routes nationales ont enregistré une extension de 325, 694kms.

En revanche, les chemins de wilaya ont baissé de 99kms, ceci peut s'expliquer soit par les modifications des linéaires qui visent à éviter les virages ce qui engendre une baisse de la longueur du réseau (évitement), soit par leur reclassement en tant que routes nationales après les avoir améliorés (l'intégration de quelques tronçons des chemins de wilaya aux routes nationales).

Figure 4-2-8 : évolution du réseau routier de la région.



L'évolution du linéaire totale dans le temps présentée dans le schéma ci-dessus fait apparaitre trois phases :

1992-1998 : une légère croissance du linéaire routier estimée à 301 kms ;

1998-2004 : une quasi stagnation du réseau, où on enregistre que 231kms ;

2004-2010 : la plus forte croissance du réseau depuis 1992, avec presque 700kms.

Cette extension jugée moyenne sur une période assez longue peut être rapprochée d'une part aux contraintes budgétaires qu'a connues le pays entre 1997 et 2000 où on marque une pause de l'extension du réseau, et d'autre part à la structure des budgets alloués au secteur qui ont profité aux régions du sud et des hauts plateaux, et à

l'importance des sommes destinées à l'entretien du réseau routier qui dépassent celles destinées au développement et aux constructions nouvelles.

Afin de mieux qualifier la nature de ces tendances, le tableau ci-dessous révèle la croissance du réseau revêtu de la région :

Tableau 4-2-9 : Evolution des routes revêtues et taux de revêtement

	1992	1998	2004
RN	2829	1686	3018
CW	4340	1678	4418
CC	4122	1458	4920
Total	11291	4822	12356
Taux de revêtement	0,79223969	0,33124957	0,835

Source : Notre construction à partir des données des directions des travaux publics

Ces données révèlent la structure de l'évolution du réseau revêtu, où on enregistre une forte dégradation du réseau en 1998, avec uniquement 33% de routes revêtues. Cette situation s'est améliorée en 2004, sur l'ensemble du réseau que comptait la région en cette période 83,5% des routes étaient bitumées. L'impact est donc à identifier du PSRE qui s'est délibérément concentré sur l'entretien et la préservation du patrimoine routier. Cette amélioration s'est renforcée par les actions engagées au titre du PCSC qui en outre du maintien du réseau il a réservé une grande partie aux nouvelles réalisations linéaires.

La catégorie routière la moins développée concerne les petits chemins communaux. Les routes nationales et les chemins de wilaya sont presque tous revêtus.

3- L'autoroute est ouest :

Outre les 15380,624 kms de routes que compte la région, aujourd'hui 359 kms d'autoroute viennent renforcer le patrimoine routier de la région. L'autoroute est ouest traverse presque toutes les wilayas de la région, cette partie de l'autoroute appelée « lot ouest », s'étend des limites de la wilaya de Chlef jusqu'à les frontières algéro-marocaines. La réalisation du lot ouest a nécessité une enveloppe importante estimée à 251 Milliards de DA représentant 33,2% de l'ensemble du budget alloué au projet au niveaux national.

L'autoroute passe par la wilaya de Relizane en traversant les communes d'Oued Rhiou et Djidoumia, le chef lieu de la wilaya est relié à l'autoroute par la route nationale 4(RN4), l'autoroute continue pour atteindre Mascara en passant par Mohammedia et d'autres communes.

Mostaganem est située loin de l'autoroute, mais une pénétrante ou bretelle est prévue pour les relier, actuellement des études de faisabilité sont en cours pour choisir l'itinéraire le plus favorable.

Oran est reliée à l'autoroute par une pénétrante qui passe par Es senia et Oued Tlélat. La wilaya de Sidi Bel Abbés compte 70 kms d'autoroute qui la traverse de l'est à l'ouest et enfin, Le tracé de l'Autoroute traverse d'Est en Ouest la partie centrale du territoire de la Wilaya de Tlemcen et ce sur un linéaire total de 100 Km qui s'étend jusqu'aux frontières algéro marocaines.

Figure 4-2-9 : le lot ouest de l'autoroute est ouest



Source : ANA, Agence Nationale des Autoroutes direction régionale d'Oran

Le tableau suivant nous expose la longueur du linéaire qui traverse chaque wilaya :

Tableau4-2-10 : le linéaire de l'autoroute traversant chaque wilaya.

Wilaya	Relizane	Mostaganem	Mascara	SBA	Tlemcen	Oran
Linéaire (kms)	87,57	1,78	75,38	70,01	99,48	18,8

Source : ANA, agence régionale d'Oran.

Ce diagnostic de l'activité de transport de marchandises dans la région nord ouest a mis en lumière les remarques suivantes :

- 1- La région dispose d'un nombre très élevé d'opérateurs ;
- 2- Les opérateurs de transport sont en constante évolution ;
- 3- Malgré la présence du transport public, 68% des entreprises transportent pour leur propre compte ;
- 4- Les entreprises de transport de statut public sont très peu nombreuses par rapport aux entreprises de transport privées.

- 5- Les remarques concernant le parc de véhicules de transport de marchandises confirment celles relatives au nombre d'opérateurs. En effet, on a enregistré une forte évolution du nombre d'opérateurs qui par conséquent s'est traduite par une évolution dans le même sens du parc de véhicules. Dans le même ordre d'idées, la part des opérateurs pour compte propre est élevée ce qui explique l'important nombre de véhicules de transport pour compte propre.
- 6- L'ensemble de la région offre une charge utile de 439698, 23 tonnes. Mais le tonnage utile n'a pas augmenté dans les mêmes proportions que le parc. Cela s'explique par le fait que les véhicules sont en général de faible tonnage.
- 7- Le réseau routier est bien maillé, totalisant un linéaire de 15380,624kms partagé entre routes nationales, départementales et communales. Très récemment, il a été renforcé par l'autoroute est ouest qui s'étend sur 359 kms des limites de la wilaya de Chlef jusqu'aux frontières algéro-marocaines.
- 8- Lorsqu'on s'intéresse à l'offre de transport dans chaque wilaya, plusieurs constats s'imposent. Sur le plan quantitatif; l'offre est abondante dans l'ensemble de la région, mais deux types de wilaya se distinguent : les wilayas dont la capacité de transport offerte est très importante, il s'agit de Oran, Tlemcen, Mascara, et Relizane; et les autres wilayas dont la capacité offerte est moyenne il s'agit de Sidi Bel Abbes, Ain Témouchent et Mostaganem. Du point de vue de la structure des entreprises de transport, c'est à dire en prenant en considération les opérateurs, leur parc et sa charge utile, nous pouvons facilement déduire en rapportant le nombre de véhicules au nombre des opérateurs la petite taille des entreprises qui dans la moyenne ce rapport ne dépasse pas les 2 véhicules par opérateurs.

Sur la base de ce rapport et celui de la charge utile au nombre de véhicules qui reflète la taille des camions, nous trouvons qu'Oran et Mostaganem disposent des entreprises plus au moins moyennes qui ont des parcs importants et offrent une charge utile considérable, Témouchent se distingue par l'importance de charge utile ça veut dire qu'elle dispose de véhicules de transport de grand tonnage bien qu'elle est caractérisée par la forte présence des opérateurs de petite taille. Tlemcen qui a le plus grand nombre d'opérateurs, ne détient pas un parc important ce qui se traduit par la petite taille des opérateurs mais qui offrent un parc plus au moins important en termes de charge utile. Mascara, Relizane et Sidi Bel Abbes possèdent quant à eux un parc moyen mais plus faible en termes de tonnage par rapport aux autres wilayas.

Si l'on s'intéresse à la répartition en termes de parc, charge utile et réseau routier nous allons distinguer que les wilayas ne sont pas dotées également du réseau routier qui dans la plupart des cas celui là suit la surface de la wilaya et non pas son parc automobile. Si l'on prend Oran par exemple, c'est elle qui détient le parc le plus important mais en même temps le réseau le moins important ; nous ne pouvons pas juger sur la base de ce constat de la saturation ou non du réseau, néanmoins si le parc continue d'accroître avec ce même rythme ; une augmentation de la capacité routière sera obligatoire pour pouvoir supporter ce volume.

4-3 Essai d'analyse de l'impact du transport routier de marchandises sur l'activité économique de la région nord ouest

Dans les deux sections précédentes nous avons traité l'activité de transport de marchandises et l'activité économique régionale séparément. A présent, nous tenterons de réunir les principaux résultats des deux parties, sous forme d'indicateurs relatifs aussi bien au transport qu'à l'activité économique de la région.

Et dans une perspective de voir comment les transports affectent l'économie de la région nous allons suivre les évolutions de ces indicateurs dans le temps. Ces tendances nous permettent d'avoir une idée sur les liens entre l'activité économique et celle des transports de marchandises.

4-3-1 les principaux indicateurs retenus :

Il ya une corrélation et une dépendance entre l'économie locale et le transport, les trafics originaires de, à destination de, ou interne à la région ont des liens directes avec l'activité économique régionale.

Le problème central est que l'impact du transport sur l'économie diffère selon les ressources économiques et la réactivité des acteurs des régions.

Dans cette section nous tenterons de révéler les principaux impacts du transport de marchandises sur l'activité économique de la région nord ouest en s'appuyant sur les analyses des deux sections précédentes.

1- Les indicateurs de l'activité économique régionale :

Après avoir identifié les caractéristiques économiques de la région, nous avons pu apporter quelques éléments de réponses sur l'importance du transport pour l'économie de la région, en d'autres termes, nous avons montré dans quelle mesure la région dépend du transport de marchandises.

Ces éléments de réponse considérés comme des indicateurs qui éclairent l'importance du transport pour la région, peuvent être résumés dans les points suivants :

- * la structure des secteurs économiques de la région nord ouest fait ressortir qu'une grande partie de l'emploi est concentrée dans le secteur du BTP, il y aura tendanciellement un lien entre le transport de marchandises et ce secteur dans la mesure où les matériaux de construction doivent être transportés.
- * L'agriculture est le deuxième secteur employeur dans la région, il participe avec 20% dans la production agricole nationale, engendrant ainsi des trafics internes et externes à la région vers les autres régions du pays.

- * Le commerce avec un poids régional et national important, à savoir 17,2% de l'ensemble des commerçants nationaux, est un fort générateur de fret et nécessite un trafic accompagné d'une intense activité de transport.
- * L'industrie est structurée autour d'activités des hydrocarbures, de sidérurgie, de la chimie, du textile, des matériaux de construction et l'agro alimentaire, ces industries dépendent fortement d'approvisionnement en matières première qui proviennent essentiellement de l'exportation, des produits agricoles et miniers. Malgré sa position en dernière place en matière de l'emploi, l'industrie est l'un des grands secteurs demandeurs de transport de marchandises.

Ceci dit, il ya lieu aussi d'évoquer l'importance économique outre les chefs lieu des wilayas, des autres centres qui ont certaines ressources et activités les rendant dynamiques et des centres potentiels en matière de demande de transport de marchandises.

Il s'agit essentiellement de :

- * Ghazaouet, connue par son poids économique dans la wilaya de Tlemcen grâce à l'existence du port et du complexe d'électrolyse de zinc.
- * Maghnia qui se distingue par une forte activité commerciale, et qui connait une importante activité constituant ainsi une destination de tous les acteurs économiques provenant de tous les points de la région.
- * Sig, la première commune dans la wilaya de Mascara en termes de production et d'activité et qui développe plusieurs activités productives et agricoles contribuant à renforcer le potentiel économique de cette ville.
- * Mohamadia, à coté de la ville de Sig, celle-ci constitue à son tour un pôle important en termes d'activité industrielle, qui résulte de l'existence de zone industrielle.
- * Tlélat : cette commune à vocation commerciale et agricole est un grand centre économique dans la wilaya d'Oran, avec la présence de plusieurs industries et activités commerciales.

Il est à signaler ici que l'ensemble de ces villes disposent d'importantes infrastructures et sont bien desservies, et sont généralement des points qui constituent un passage obligatoire pour atteindre d'autres villes.

2- Les indicateurs de l'activité de transport de marchandises :

Nous avons examiné jusqu'à ici les éléments qui peuvent être évoqués pour établir un éventuel lien entre l'activité économique de la région et le transport de marchandises, il convient à présent de tirer des conclusions de la réalité du transport de marchandises dans notre zone d'étude et de leur capacité à répondre et à couvrir l'activité régionale en d'autres termes nous allons voir comment l'organisation du transport de marchandises va impacter l'activité économique régionale ?

Voici ce qui ressort de l'analyse de ce secteur :

- * L'existence d'un nombre très importants d'opérateurs de transport, dont la plupart d'entre eux transportent pour leur propre compte.
- * Il est vrai qu'il y ait une abondance en matière de l'offre de transport de marchandises mais la majorité des transporteurs sont des entreprises qui ont leur propre parc, ceci nous mène à s'interroger sur la qualité de la prestation des transporteurs publics qui dans une large partie se caractérisent par le non professionnalisme; ce qui engendre des retards et des non respects des délais qui coûtent cher aux entreprises chose qui incite ces dernières à constituer leur propre transport sans faire recours aux transports publics.
- * Cette offre prise sous l'angle quantitatif, constitue un potentiel de la région en termes des opérateurs présents sur ce territoire, le parc de véhicule qui se caractérise par sa diversité et son importante capacité de charge offerte.

4-3-2 les tendances de l'évolution de l'activité économique et de l'activité de transport :

Dans ce qui suit nous allons examiner les évolutions marquées dans l'économie de la région et le transport. Pour ce faire, nous avons choisi deux périodes 2001 et 2010.

Concernant le transport nous avons retenu les indicateurs suivants :

- Les opérateurs de transport
- Le parc la charge utile
- Le réseau routier revêtu

Ces indicateurs nous informent aussi bien sur l'importance du secteur dans les wilayas, que sur la part de chaque wilaya dans la demande de transport de marchandises.

L'activité économique régionale sera présentée par les indicateurs suivants :

- Emploi par secteur
- Le nombre des unités industrielles
- La production agricole
- La population

**Tableau4-3-1 : évolution de l'activité économique et du transport de marchandises
(2001- 2010)**

	Indicateurs de l'activité économique					Indicateurs de l'activité de transport de marchandises			
	Emploi industriel	Emploi agricole	Unités industrielles	Population	Production agricole	Opérateurs	Parc	Routes	Charge utile
2001	177028	376322	1524	4856578	27182460	16553	23175	14660	189820,8
2010	140979	384192	1408	6074451	28 170 545	36495	54596	15380,624	439698,23
évolution	-0,2	0,021	-0,076	0,25	0,364	1,2	1,35	0,049	1,32

Source : notre construction à partir des monographies des wilayas de la région 2001 et 2010.

Le tableau fait ressortir plusieurs constats :

- En ce qui concerne l'activité économique de la région nord ouest, on remarque un recul de l'emploi industriel (entre 2001 et 2010 20% des emplois dans l'industrie se sont disparus) accompagné d'une baisse dans le nombre des entreprises de ce secteur. Cette dégradation est motivée par la conjoncture économique défavorable qui a entraîné une dissolution en série des entreprises.
- L'agriculture quant à elle a connu une modeste évolution. Sur une période de 9ans on a enregistré une augmentation des emplois de l'ordre de 2,1%, ainsi que dans la production agricole avec 3,64%.
- La région a marqué une augmentation de 25% dans la population.
- Du coté de l'activité de transport des marchandises, on enregistre une forte augmentation dans toutes ses composantes qui varie entre 120% et 130%, à l'exception du réseau routier qui n'a augmenté que de 4,9%.
 - ✓ Donc, le constat qui s'impose est que les indicateurs relatifs aux transports ont évolué avec des tendances plus importantes et qui dépassent largement celles marquée dans les indicateurs de l'activité économique de la région.

Sur la base de ses résultats, on ne peut quantifier les effets du transport sur l'activité économique, néanmoins et vue le rôle joué par le transport en général, on peut dire qu'il est indispensable à l'économie de la région, car il constitue une dimension importante de la compétitivité des entreprises et de l'économie de la région et il est impliqué dans celle-ci de plusieurs façons notamment à partir de la richesse qu'il crée en termes de l'emploi.

Pour se résumer, les transports de marchandises affectent positivement l'activité économique de la région ; et ce à partir de :

- La contribution à l'emploi, soit dans l'activité de transport elle-même, soit dans la réalisation des infrastructures qui constituent le support physique de cette activité. Notons que l'emploi dans le transport demeure modeste par rapport aux autres secteurs, en effet on enregistre qu'une part de 4,24% à Mostaganem, et 5% à Témouchent, sachant que ces pourcentages concernent aussi bien le transport de marchandises que le transport de voyageurs.

Si on revient sur le nombre des emplois dans le transport de marchandises dans la région, aucun chiffre n'est produit, mais on peut par contre avoir une idée sur l'emploi dans le transport de marchandises en se référant au nombre de véhicules de transport de marchandises où on peut déduire qu'il y ait au moins 54596 emplois en considérant que pour chaque camion il y a un chauffeur.

Mais vu le nombre très élevé des opérateurs (36495), ce chiffre est assez réduit ceci s'explique par la taille de ses entreprises qui sont généralement des TPE ne comprenant qu'un seul employé ou encore des entreprises individuelles.

A cela il faut ajouter les emplois générés par la réalisation des infrastructures, de 2001 à 2010 on a enregistré 720kms de routes toutes classes confondues, soit à peu près 11kms par wilaya chaque année.

Le marché du travail dans le sous secteur de transport routier de marchandises se caractérise par la prédominance des TPE n'employant qu'une ou deux personnes ; ceci peut être rapproché au rôle que jouent les dispositifs de l'emploi tel que l'ANSEJ ; CNAC qui aident et encouragent les jeunes à acquérir un véhicule de transport de marchandises pour exercer ce métier dans le but de réduire le chômage, mais le revers de la médaille est que cela diminue la performance du marché de transport déjà devenue très fragile caractérisée par une anarchie et du non professionnalisme.

- Le désenclavement des régions éloignées, grâce à l'acheminement des marchandises vers celles-ci.
- Les infrastructures ont bénéficié aux régions enclavées notamment à partir de l'amélioration et l'extension des chemins communaux, ce qui a produit un impact positif sur l'aménagement du territoire et l'amélioration du niveau de vie de quelques villages.
- La structuration de l'espace régional, en effet le transport constitue un critère majeur dans le choix de localisation des entreprises, celles-ci sont concentrées dans les zones bien desservies. Il est à signaler aussi, que la description des principaux pôles d'emploi a démontré clairement l'importance des grands axes routiers dans la structuration du territoire régional. En effet, les zones industrielles ainsi que les zones qui ont une certaine dynamique économique, sont localisées autour des principaux axes routiers (routes nationales), ceux-ci sont

d'ailleurs caractérisés par un trafic intense. Le tableau de l'annexe 3 nous expose les principaux axes routiers ayant des trafics importants dans la région nord ouest. Ces trafics sont mesurés par le véhicule/jour, et sont établis à partir des compagnes de comptage manuel dirigées par les différentes directions des travaux publics de la région.

- L'intensité des trafics entraîne avec le temps une saturation des infrastructures ce qui oblige les autorités à réaliser de nouvelles routes, entraînant des retombées aussi bien économiques que sociales et bénéficiant à la région.
- Le transport routier de marchandises par sa nature est flexible du fait qu'il peut atteindre tous les sites même ceux qui ont un relief difficile, ceci contribue à l'approvisionnement et l'acheminement des matières premières aux entreprises permettant ainsi d'augmenter leur productivité. Cette caractéristique à coté d'autres témoigne de l'importance du transport routier dans la compétitivité des entreprises et du bon déroulement de leurs activités. Dans le cas de la région nord ouest, on a constaté que 68% des opérateurs de transport sont des entreprises qui transportent pour leur propre compte ; chose qui nous mène à déduire que les entreprises estiment que le transport fait partie intégrante de leur activité.
- Le transport de marchandises est une dimension importante de la compétitivité des entreprises, dans le cas de la région nord ouest on peut appuyer ça à l'importance des opérateurs qui transportent pour leur propre compte à savoir ils sont du nombre de 22447 soit 68% de l'ensemble des opérateurs ; et qui estiment que le transport fait partie intégrante de leur activité.

Durant tout ce chapitre, la démonstration de l'impact de transport de marchandises sur l'activité de la région nord ouest était notre préoccupation, qui dans une certaine mesure nous l'avons bien cernée en dépit des contraintes ou plus exactement du déficit statistique qui nous a limité à apporter des analyses plus précises basées sur des calculs économiques.

Nous proposons pour conclure, un schéma récapitulatif qui résume les principales interactions entre le système de transport de marchandises et l'activité économique régionale, et les impacts résultant du système et qui affectent bien entendu l'économie régionale.

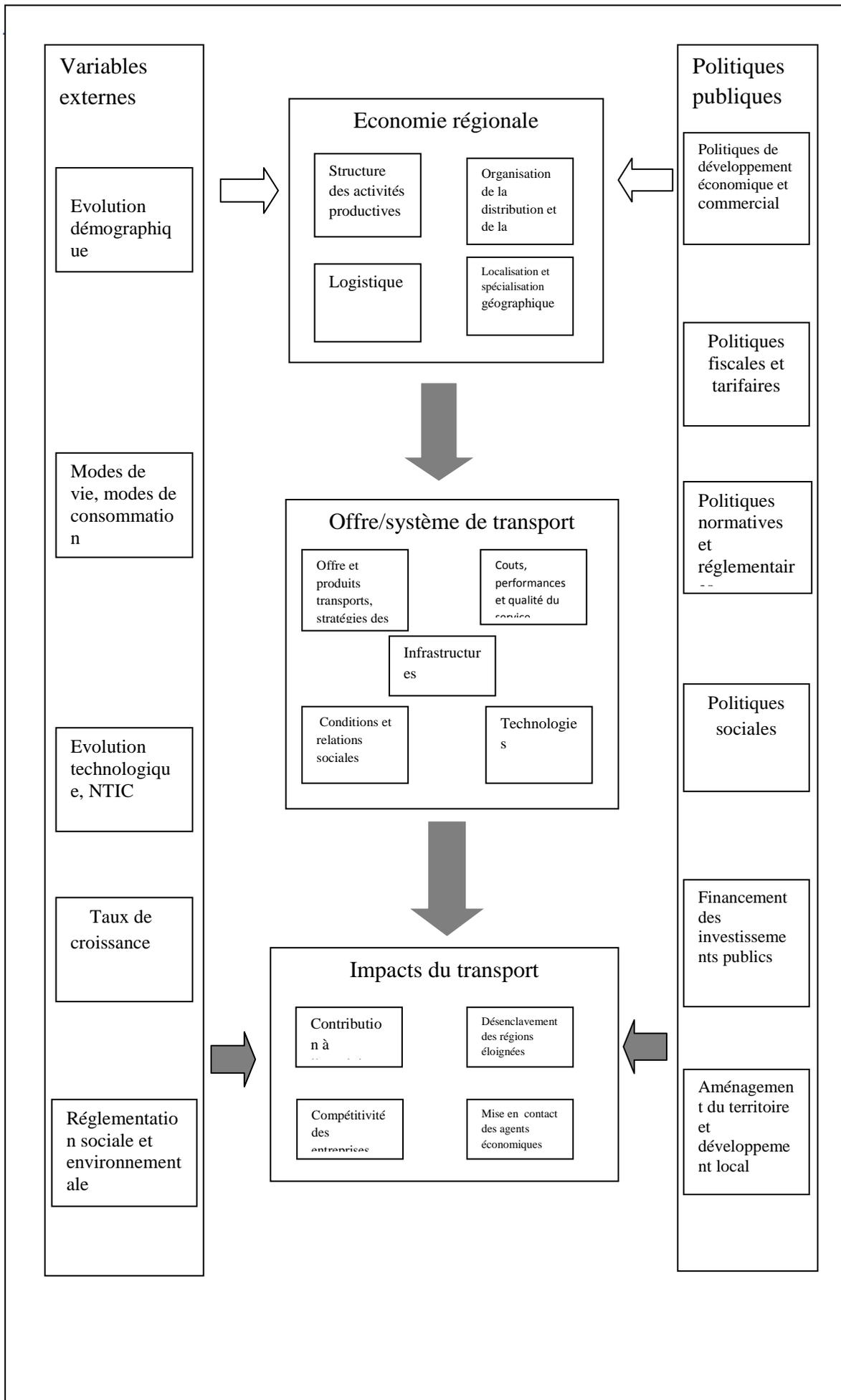
Ce schéma résume donc le système de transport, en prenant en considération aussi bien les variables internes et externes que les politiques de transport qui constituent l'environnement qui cadre ce système. Il reflète l'interdépendance entre le système de transport et l'économie régionale. D'une part, la structure de la région affecte et conditionne l'organisation du transport de marchandises. En effet, la spécialisation géographique de la région décide de la présence de tel ou tel type de transport, et de la quantité de transport (une région à faible activité économique diffère d'une autre qui se caractérise par une importante activité), ainsi l'organisation de la consommation et de la distribution informe sur l'importance des marchés de consommation qui pour leur approvisionnement dépendent fortement des transports. Quant à la structure de la production et de la logistique, ils interviennent sur les fréquences, les distances et le volume de transport (les nouvelles tendances de production font appel de plus en plus au transport sur de courtes distances et avec des envois moins lourds qu'au paravent).

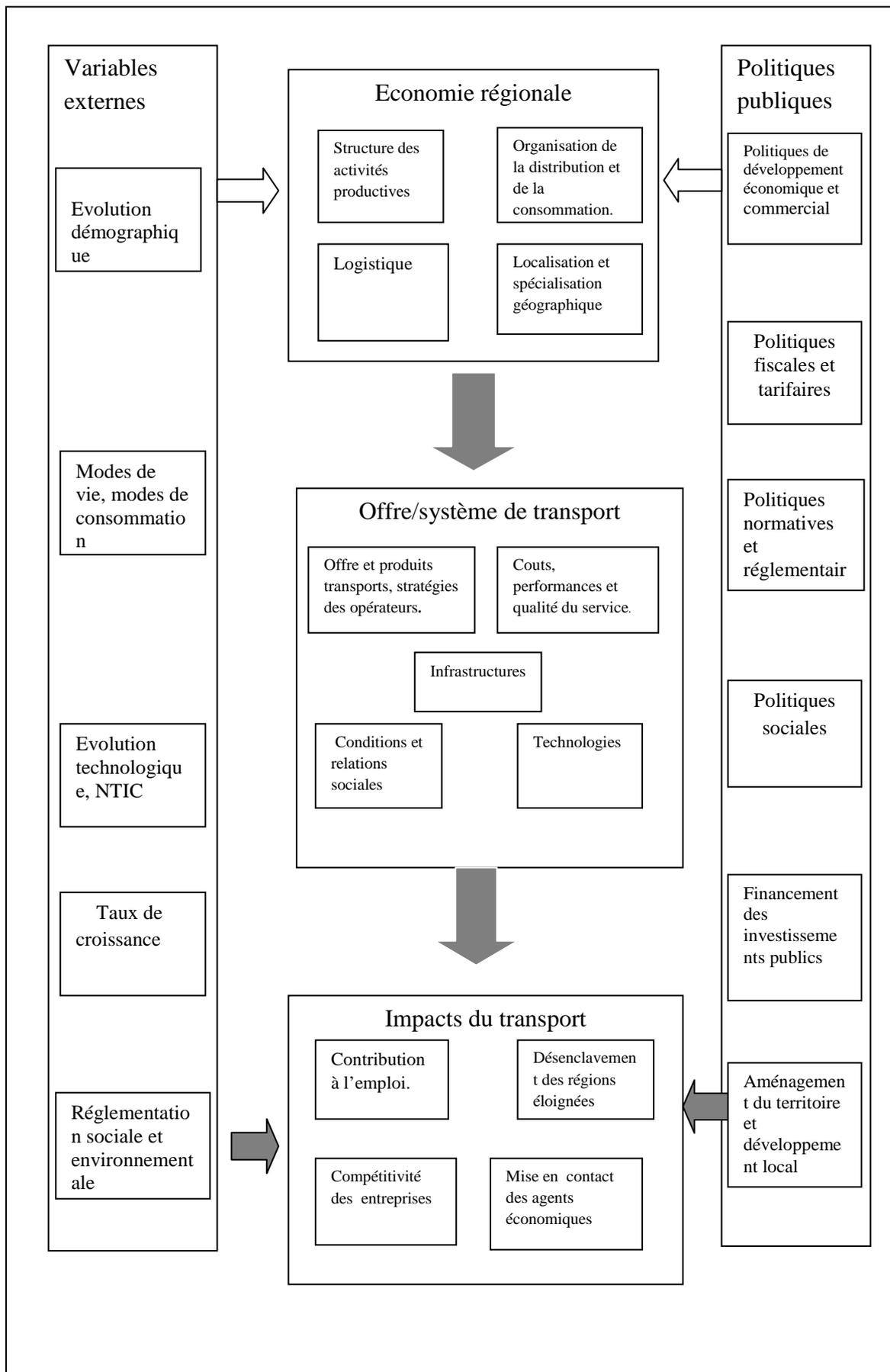
De son côté, le système de transport de la région se structure et s'organise autour de ces activités économiques dans le but de les servir, d'ailleurs c'est sa raison d'être ; il remplit plusieurs fonctions, il abolit les distances et permet ainsi de relier les branches d'activités en les approvisionnant ou en acheminant leur production vers les marchés de consommation ; il participe au désenclavement des régions en surmontant tous les obstacles qui les éloignent pour leur fournir des marchandises diverses.

La fin du schéma aboutit à l'impact de transport de marchandises sur l'activité économique régionale qui découle de leurs interactions.

Les impacts de transport ne sont pas à démontrer, vu le rôle et l'importance de ce secteur pour les autres activités. Ces impacts sont à la fois poussés et limités par les variables externes qui touchent le transport et l'économie ainsi que par les politiques de transports.

Dans cette perspective, l'évolution démographique, les modes de vie et de consommation, les NTIC sont tous des éléments qui établissent des relations de loin avec le transport et l'économie et qui favorisent ou défavorisent l'évolution des transports et de l'économie. De son côté la politique de transport intervient directement dans l'organisation et dans l'offre de transport, elle lui dicte les lois qui le régissent et l'orientent vers la stratégie nationale des transports.





Conclusion générale

Au terme de ce parcours, il apparaît nécessaire de rappeler que ce mémoire avait pour objet de mettre en lumière les liens entre le transport de marchandises et l'activité économique.

Considéré comme une composante majeure de toutes les étapes du développement d'un pays, depuis les stades initiaux jusqu'aux évolutions récentes des économies les plus prospères, le transport de marchandises, et en particulier le transport routier, est un vecteur clé de l'économie, notamment par le rôle qu'il joue au niveau de l'intégration des marchés et par son incidence directe sur les coûts des transactions pour les agents économiques.

Au commencement et tout au long de ce mémoire, l'hypothèse que le transport de marchandises est l'un des éléments à l'origine de la performance et le développement de l'activité économique a guidé notre recherche. En effet, les résultats aux quels nous avons aboutis ont confirmé ce postulat.

Les résultats de la partie théorique ont bien démontré l'impact de transport de marchandises sur l'activité économique. La littérature dans ce sens est très riche. Que le transport est indispensable à l'activité économique est une évidence, il suffit juste de se demander sur l'évolution qu'aurait connue l'économie, si les transports n'avaient pas pu abolir les distances ou n'avaient pu les abolir que dans une moindre mesure.

Dés lors, nous avons ainsi montré dans le premier chapitre que le transport de marchandises joue un rôle d'interface dans la vie économique. En effet, les fonctions qu'il remplit reflètent bien son importance et son influence en matière de développement. Le transport est considéré comme un processus et un facteur qui intervient dans la production d'autres biens, et sans lequel l'activité économique se paralyse.

L'analyse de l'activité du secteur en Algérie a révélé son poids dans l'économie algérienne. Le gouvernement accorde une importance majeure à ce secteur en lui consacrant des budgets énormes (les programmes quinquennaux de développement périodes (1999-2004 ; 2005-2009 ; 2010-2014)) afin de l'améliorer et de l'évoluer pour qu'il puisse répondre aux exigences des autres secteurs. En dépit de ces préoccupations, le secteur connaît plusieurs problèmes d'ordre institutionnel, réglementaire et infrastructurel qui constituent des freins importants à l'établissement de mécanismes permettant d'offrir des prestations efficaces, tant au niveau des infrastructures qu'à celui des services.

Le troisième chapitre s'est articulé autour de la question des impacts de transport sur l'activité économique. Nous avons vu d'abord le rôle joué par les transports dans la mondialisation et le développement du commerce international. Puis, nous avons fait un survol sur la littérature relative à sujet qui s'est avérée très riche en ce qui concerne la demande de transport de marchandises. Celle-ci tend à augmenter du fait des évolutions du dispositif de transport induit par l'émergence de la logistique et le type actuel de l'organisation de la production et de la distribution.

Nous avons aboutie enfin à la confirmation suivante: la relation entre le transport de marchandises et l'activité économique est forte. En effet, si des ressources telles que matières premières, ou carburant ne peuvent être acheminées d'un endroit à l'autre, toute production est quasiment impossible, et il en va de même pour la livraison des produits manufacturés ou la prestation de divers types de services.

De son côté, la partie pratique qui a porté sur la région nord ouest s'est révélée très instructive.

L'économie régionale en Algérie est méconnue. Le SNAT a défini des régions programmes pour des fins d'aménagement de territoire qui ne s'inscrivent pas dans un cadre économique, le système comptable ne développe pas des comptes régionaux qui reflètent l'activité économique de chaque région. Vu ce retard marqué en matière d'économie régionale, l'évaluation de la production de la région n'est pas possible, les chiffres relatifs au volume de la production font défaut.

Le diagnostic de l'activité économique de la région nord ouest a révélé le dynamisme de la région, celle-ci regroupe diverses activités industrielles, agricoles et commerciales qui sous tendent un volume d'échange très important. Ce volume peut être estimé par l'offre de transport disponible sur ce territoire. Evidemment, les chiffres relatifs au secteur de transport attestent de l'abondance de l'offre qui ne saurait être présente si une demande de même volume ne soit présente sur le marché. D'après les résultats de l'analyse du secteur routier plusieurs remarques s'imposent en ce qui concerne sa situation actuelle dont on peut tirer deux évidences :

- ❖ Premièrement, sur le plan quantitatif le marché de transport présente une diversité très importante : abondance de véhicules de tous types avec une capacité de charge utile très satisfaisante.
- ❖ Deuxièmement, et à l'opposition du premier constat, cette disponibilité manque de prestation de qualité et d'organisation. Sur le marché, on enregistre une anarchie marquée par l'absence des professionnels et des informations qui permettent les opérateurs de s'informer sur la demande des chargeurs. En outre, les entreprises utilisent leurs propres véhicules du fait de la mauvaise qualité de service rendu par les opérateurs publics.

L'activité économique de la région, s'avère très importante et connaît une évolution très remarquable. Ceci se traduit par la multitude des échanges inter et intra régionaux qui de leur part, font appel à une immense activité de transport. Cette dernière, répond certes à cette demande mais en même temps elle marque un retard en matière de qualité de prestation.

Étant donné son rôle dans :

- la fourniture de biens intermédiaires,
- L'augmentation des échanges entre les différentes wilayas de la région.
- le développement des expéditions de produits agricoles et alimentaires à destination des autres régions (boissons, fruits et légumes), facteur d'activité non négligeable dans une région où le secteur secondaire apporte une contribution limitée.

- la desserte intra-régionale, à l'origine d'un trafic diversifié (matériaux de construction, produits énergétiques, produits agro-alimentaires...).

Le secteur des transports doit répondre à diverses attentes individuelles et collectives qui, prises globalement, reflètent bien son importance et son influence en matière de développement. Il est en effet censé:

- favoriser la croissance économique et l'intégration régionale par le biais des échanges intérieurs et internationaux;
- rendre les villes plus fonctionnelles pour leurs habitants et, dans leur mode de fonctionnement, plus adaptées à l'environnement et propices à la croissance économique;
- être un vecteur d'opportunités et de croissance économiques en milieu rural;
- à tous ces niveaux, fonctionner d'une manière plus sûre et plus propre, et à un coût plus abordable.

Pour y parvenir, le secteur de transport doit surmonter les problèmes qui constituent une véritable entrave à son évolution et à sa performance. Les propositions suivantes déduites des enseignements tirés de ce mémoire peuvent servir de solutions :

- 1- La création d'une bourse de fret qui permettra de confronter, à tous les moments de la journée, des capacités de transport offertes et des capacités de marchandises à transporter pour limiter les retours à vide et éviter les ruptures de charge. De plus, elle contribuera à maîtriser les coûts de transport
- 2- L'encouragement de création des entreprises à grande envergure qui utilisent les technologies et favorisent la création de l'emploi. Et qui développent les techniques logistiques pour une meilleure prestation de service.
- 3- Le déploiement des outils de programmes tel que les plans de transport qui permettra de fixer des orientations par mode de transport dans l'espace et dans le temps.
- 4- La révision des lois relatives au secteur, sur la base d'études ponctuelles et prospectives.
- 5- La création des plates formes logistique destinées à rassembler cadres et travailleurs de haut niveau, à développer un ou des centres nouveaux, susceptibles d'offrir équipements et services de haut niveau; et de rechercher une liaison privilégiée avec la ville existante qui fait support de cette plate-forme.
- 6- L'encouragement des entreprises à utiliser les transports publics.
- 7- L'amélioration des routes pour la diminution des accidents de route.
- 8- La sensibilisation des chauffeurs des dangers de la route et des risques de la conduite nocturne.

9- La formation des transporteurs pour améliorer la qualité de la prestation.

10- Prise en compte de l'impact des transports sur le changement climatique: Le transport routier à lui seul représente près du quart des émissions de gaz dues à l'activité humaine, qui ont pour effet d'accélérer le changement climatique.

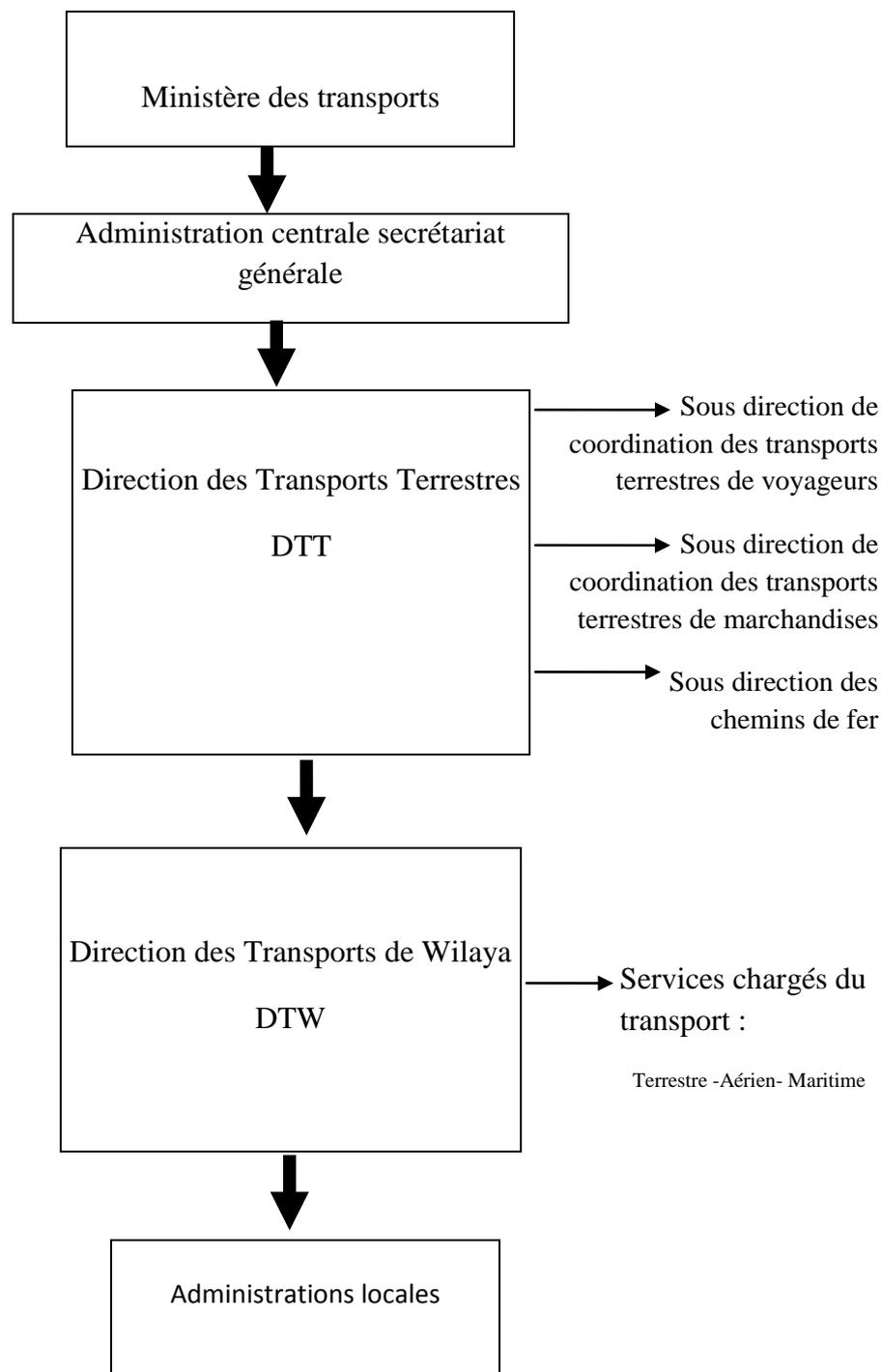
Ces solutions, doivent répondre au premier lieu aux exigences du développement durable. En effet, l'essentiel des nuisances reste généralement imputé à la route. La question des émissions de gaz à effet de serre (GES) par l'ensemble des véhicules qui empruntent les infrastructures routières reste toutefois non résolue. Or il s'agit de la nuisance la plus fréquemment évoquée, directement liée au problème crucial du réchauffement climatique. La notion de « développement durable », défini comme « *le développement qui satisfait les besoins de la génération actuelle sans priver les générations futures de la possibilité de satisfaire leurs propres besoins* », a été officialisée en 1987 par la commission mondiale sur l'environnement et le développement sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies (rapport Brundtland). Elle est passée en 20 ans dans tous les esprits.

Dès lors, le report modal peut devenir la solution pour la durabilité en matière de transport, puisque les coûts environnementaux des modes non routiers sont réputés moindres, sous réserve de rééquilibrer les niveaux de services offerts par les différents modes en termes de coûts et de temps.

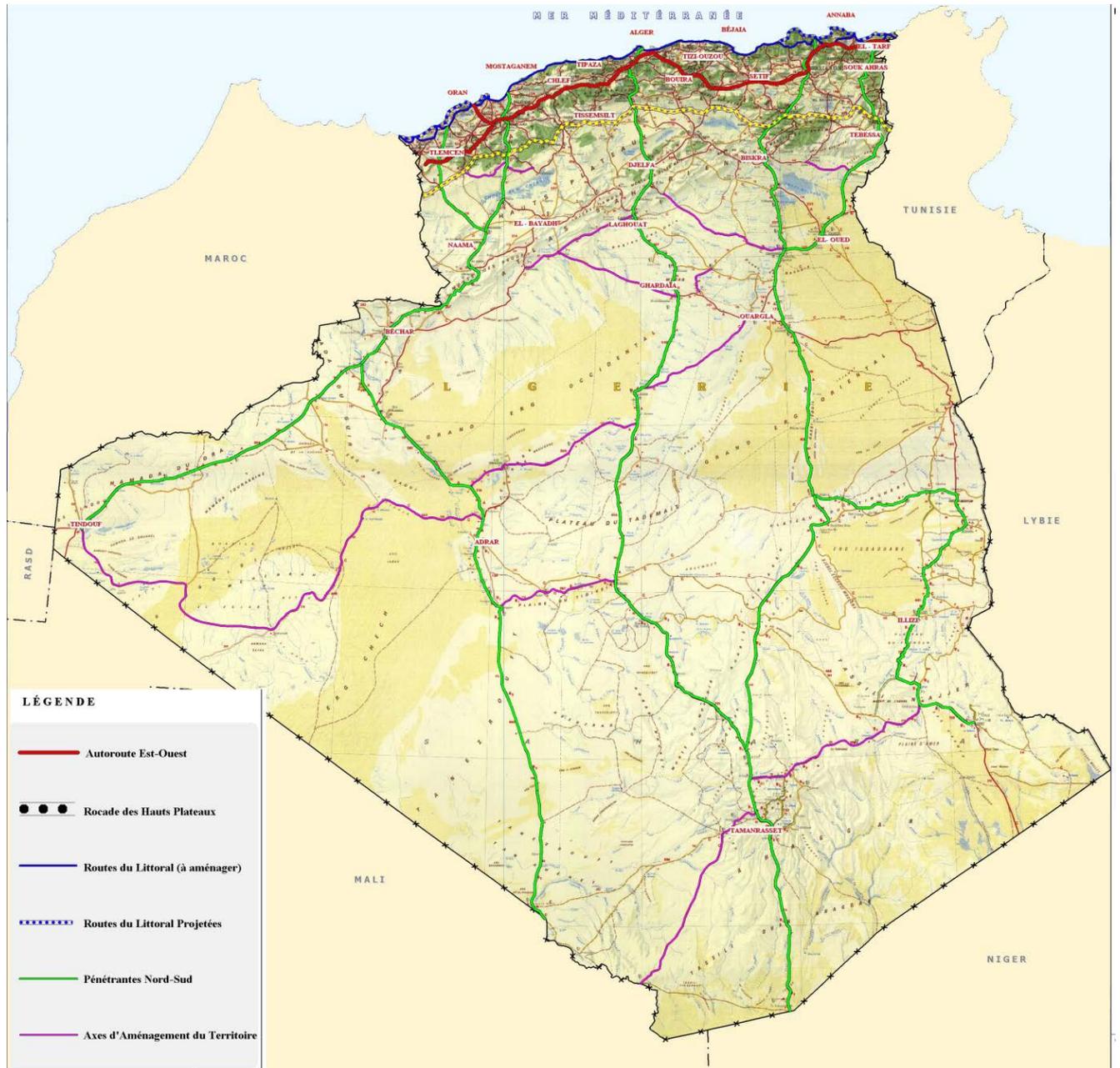
Dans ce contexte il est impératif de penser sérieusement à notre environnement en luttant contre le réchauffement climatique, dont le transport de fret constitue l'un des grands secteurs à l'origine de la pollution.

L'Algérie n'échappe pas à ce phénomène, son parc de véhicule ne cesse de croître. L'analyse précédente a ressortie que le nombre de camions en circulation est estimé en 2009 à 1363272 camions. Ce chiffre tend à augmenter dans les années à venir à cause des facilités introduites pour l'exercice de la profession et les dispositifs d'emploi qui encouragent l'acquisition des camions.

Annexes

Annexe1 : gestion des services de transport routier

Annexe 2 : réseau routier de l'Algérie



Infrastructures de transport dans la région nord ouest



Annexe 3 : Les trafics enregistrés sur les principaux axes routiers de la région nord ouest (2010)

Wilaya	Routes nationales	Longueur	Trafic	% Poids lourds
Mascara	RN 4	68,03	14000	50%
	RN 13	10,65	8000	60%
	RN 17	34,714	3500	35%
	RN97	46,5	4000	35%
Ain Témouchent	RN2	54,59	24300	
	RN35	30,65	21200	
	RN96	56,2	16540	
	RN 101	28,3	12230	
TLEMCEM	RN 7AA	17,335	11390	
	RN 22	42,46	32818	
	RN 35	43,25	15759	
	RN 94	11	25997	
	RN 98	59,2	15833	

Trafic de l'autoroute est ouest.

Wilaya	Limite des sections	Longueur	Trafic estimé 2009 (veh/j)	Trafic estimé 2030 (veh/j)	Pourcentage du poids lourd (%)	Trafic du poids lourd
Relizane	Limite ouest chlef-Echangeur RN90	15,50	28 100	48 000	13	6240
	Echangeur RN90-Echangeur RN90A	20,78	28 800	50 100	13	6513
	Echangeur RN90A-Echangeur Relizane	19,90	21 700	37 400	12	4488
	Echangeur Relizane-Echangeur RN23	22,94	22 500	39 100	10	3910
	Echangeur RN23-Limite Ouest de Relizane	8,46	20 900	39 000	5	1951
Mostaganem	Communes de Bouguirat et de Sirate	1,78	20 900	39 000	5	1950
Mascara	Limite est Mascara-Echangeur RN17	16,52	20 900	39 000	5	1950
	Echangeur RN17-Echangeur RN97	28,10	24 700	44 500	7	3115
	Echangeur RN97-Ech .Bretelle d'Oran	13,65	31 400	59 600	7	4172
	Ech .Bretelle d'Oran-Limite Wilaya de Mascara/SBA	11,70	9 400	15 100	6	906
	Limite Wilaya d'Oran-Ech .Bretelle d'Oran	5,39	31 000	57 040	7	3992,8
SBA	Limite Wilaya de Mascara/SBA-Ech Ain El Berd	12,88	9400	15 100	6	906
	Ech Ain El Berd-Ech RN95	24,77	9400	15 100	4	604
	Ech RN95-Ech RN96	19,33	9400	15 100	5	755
	Ech RN96-Limite Ouest W.de SBA	13,03	9400	15 100	6	906
Tlemcen	Limite Ouest W.de SBA-Ech RN2	29,53	9400	15 100	6	906
	Ech RN2-Ech RN22	17,16	9400	15 100	4	604
	Ech RN22-Ech RN35	27,89	9400	15 100	10	1510
	Ech RN35-Ech RN7A	18,05	9400	15 100	8	1208
	Ech RN7A-Frontière Algérie-Marocaine	6,85	9400	15 100	9	1359
Oran	La bretelle d'Oran:El Kerma-O/Tlelat	11,90	24 000	44 160	7	3090,2
	La bretelle d'Oran O/Tlelat-Limite Wilaya d'Oran	6,90	31 000	57 040	7	3992,8

Annexe4 : Lexique

La charge utile(CU) : est le poids maximum de chargement qu'un véhicule est autorisé à transporter.

Le poids à vide(PV) : c'est le poids du véhicule en ordre de marche avec son outillage, sa roue de secours et ses réservoirs pleins (eau, huile, carburant). Mais sans le conducteur.

Le poids total autorisé en charge (PTAC) : poids maximum qu'un véhicule routier peut atteindre avec son chargement.

Flux : Désigne l'écoulement, le déplacement des biens, des individus, des informations ou des capitaux de manière :

- localisée (origine, destination, trajet)
- quantifiée (volumes, effectifs transportés).

À l'époque des organisations en "flux tendus", en "juste-à-temps", l'étude des flux, des procédures logistiques, de leurs conséquences en termes d'organisation de l'espace, peut avoir un grand intérêt dans le cadre de l'enseignement de la géographie.

Certains flux (information, capitaux) sont transférés de manière immatérielle par des réseaux "virtuels" fondés sur le mariage entre l'informatique et les télécommunications.

Réseaux (d'échanges, d'entreprises ou services, d'information, etc.) : Ensemble de lignes ou de relations aux connexions plus ou moins complexes. Certains réseaux sont matériels et structurent l'espace. Ils sont les supports des flux d'échanges.

Porteur : terme utilisé dans le langage courant pour désigner les véhicules rigides (les camions).

Remorque : véhicule routier sans moteur qui est destiné à être tracté par un autre véhicule.

Semi remorque : véhicule routier sans essieu avant de sorte qu'une partie importante du poids de chargement repose sur le tracteur routier.

Envoi : ensemble de marchandises correspondant à l'unité expédiée entre un chargeur et un destinataire à un instant donné et dont la propriété change au moment de la réception par le destinataire

Camion : véhicule routier rigide. Il en existe de nombreux types : camion à benne basculante, camion à panneaux latéraux coulissants, etc.

Chargeur : entreprise agricole ou industrielle ou commerciale générant des flux de marchandises à transporter pour les approvisionnements ou la distribution de sa production.

Cabotage routier Transport routier national effectué par un véhicule routier automobile immatriculé dans un autre pays.

Transport routier international Transport routier entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans deux pays différents ; un tel transport peut nécessiter un transit par un ou plusieurs autres pays.

Bibliographie

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

Benallègue. A (2003). « *le transport routier état des lieux d'un mode largement dominant dans les transports intérieurs* » Le phare n°48 avril.

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

Bernadet. M (1994). « *Les effets externes et les avantages sociaux du transport routier de marchandises* », Transport n° 364, mars avril, pp 83-84.

Bernadet. M (1998). « *Les transports en France, repères chiffrés tirés des comptes des transports de la nation* ». Paris, Economica.

Bernadet. M (2008). « *Transport et logistique durables : vers la nécessaire prise en compte de leur interdépendance* ». Notes de synthèses du SESP N° 168. PP 5-8 février.

Bernadet. M, Lasserre. JC (1985). « *Le secteur des transports. Concurrence, compétitivité* ». Paris, Economica.

BIRD (1974). « *Report and recommendation of the president to the executive directors on a proposed loan to Société Nationale des Chemins de Fer algériens for a railways project* » may 17.

BLARDONE (JD) (2007). « *La préférence des chargeurs pour leurs transports à travers les Pyrénées* ». Notes de synthèse du SESP n° 164 – 01/2007. Disponible sur : <http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Temis/0057/Temis->

Blardone. J-D (2007). « *Les préférences des chargeurs pour leurs transports à travers les Pyrénées* ». Notes de synthèse du SESP N° 164. pp 37 -47.

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

CEMT (2000). « *Les transports dans les années 2000 questions clés* » CEMT. OCDE, Paris.

CEMT (2001). « *Investissements en infrastructures de transport et développement économique interdépendance ou simple coïncidence ?* » CEMT. OCDE, Paris.

CEMT (2001). « *Transport et développement économique* » rapport de les cent dix-neuvième tables rondes d'économie des transports Paris, les 29-30 mars.

Ouvrages et thèses :

1. Aydalot .P (1985). « *Économie régionale et urbaine* ». Ed. Economica.
2. Bernadet. M, Lasserre. JC (1985). « *Le secteur des transports. Concurrence, compétitivité* ». Ed. Economica.
3. Bernadet. M (1998) les transports en France, repères chiffrés tirés des comptes des transports de la nation. Ed. Economica.
4. Didier. M et Prud'homme. R(2007). « *Infrastructures de transport, mobilité et croissance* ». Ed. La documentation française. Paris.
5. Gacogne. V, (2003). « *Impact des coûts de transport sur les systèmes logistique par une modélisation en dynamique des systèmes* ». Thèse de doctorat école nationale des ponts et chaussées Paris juin 2003.
6. Greffe. X, Mairesse. J, Reiffers. J L(1990) « *Encyclopédie économique* », volume 2. Ed. Economica.
7. Josse. P (1977) « *Aspects économiques du marché des transports* ».Ed. EYROLLES.
8. Legrand. G ; Hubert. M (2003) « *Management des opérations de commerce international* ». Ed. Dunod Paris. 6eme édition.
9. Médan .P et Gratacap. A, (2008) « *Logistique et supply chain management* ».Ed. Dunod, Paris.
10. Merlin. P (1991) « *Géographie, économie et planification des transports* ». Ed. Puf.
11. Merlin.P (2000) « *Le transport aérien* ». La documentation française,Paris.
12. Nonjon. A (1995) « *Comprendre l'économie mondiale* ».Ed. Ellipses.
13. Quinet. E (1992) « *Transport et théorie économique* ». Presses de l'Ecole des ponts, Paris.
14. Quinet. E (1998) « *Principes d'économie des transports* », Ed. Economica.
15. Reichman. S (1983) « *les transports : servitude ou liberté* », Ed PUF 1983.
16. Reynaud. C(1996) « *Transport et environnement en méditerranée enjeux et prospective* » Ed. Economica.
17. Savy .M (2006) « *Transport de marchandises* ». Paris, Editions d'organisation, EYROLLES.
18. Sevestre. A (2007) « *Pôles de développement économique et logistique d'entreprise* » thèse de doctorat en sciences économiques, École polytechnique fédérale de Lausanne.

19. Vallin P (2001) « *La logistique modèles et méthodes du pilotage des flux* », Ed. Economica, 2eme édition.
20. Veltz. P(1996) « *mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel* ».Ed. PUF.
21. Wolkwitsh M (1982) « *géographie des transports* ». Ed. Armond Colin.
22. Wickhman.S (1969) « *Economie des transports* ». Ed. Sirey, Paris.
23. Zakane. A (2003). « *Dépenses publiques productives, croissance à long terme et politique économique, essai d'Analyse Econométrique Appliquée au cas de l'Algérie* »
Thèse pour l'obtention du diplôme de Doctorat d'Etat en Sciences Economiques.
Université d'Alger Faculté des Sciences Economiques et Sciences de Gestion.2003.
24. Zentelin. J-L. (2005) « *Initiation à l'économie des transports* ». Ed. CELSE.

Articles et revues:

- Benallègue. A « *le transport routier état des lieux d'un mode largement dominant dans les transports intérieurs* » Le phare n°48 avril 2003.
- 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
- Bernadet. M (1994), « *Les effets externes et les avantages sociaux du transport routier de marchandises* », Transport n° 364, mars avril 1994, pp 83-84.
- Bernadet. M (2008) « *Transport et logistique durables : vers la nécessaire prise en compte de leur interdépendance* ». Notes de synthèses du SESP N° 168. PP 5-8 février 2008.
- BIRD (1974), « *report and recommendation of the president to the executive directors on a proposed loan to Société Nationale des Chemins de Fer algériens for a railways project* » may 17, 1974.
- Blardone. J-D (2007) « *Les préférences des chargeurs pour leurs transports à travers les Pyrénées* ». Notes de synthèse du SESP N° 164. pp 37 -47.
- Caron. F (1992), « *Introduction : l'évolution des transports terrestres en Europe (1800-1940)* ».histoire, économie et société, n°1.
- CNES (2009), « *Etat économique et social de la nation de l'année 2008 : éléments de synthèse* », décembre 2009.
- Coignet. J, Eiglier. P(1974). « *La relation aménagement-transport : problèmes et contradictions* ». Revue économique. Volume 25, n°2, 1974, pp. 163-175.
- Fischer. A (1978) « *Transport et localisation industrielle* » annales de géographie n° 483,1978 pp 545 559.

Huybrechts .A (1971), « *Le rôle du progrès des transports dans les économies sous développées* ». Revue économique : V 22 n°1 janvier 1971.

Ikkache. B (2009) « *port de Mostaganem : bilan et activités durant les neufs mois écoulés* », Le phare N°127.

Kaci. D (2002) « *le nécessaire développement des transports routiers les explications du président de l'UNAT* » Le phare n°41 sep 2002.

KMK(2009) « *transport routier l'UNAT organise une conférence intitulée ; enjeux et perspectives du secteur* » Le phare n° 117, janvier 2009.

Mutations numéro 57 - 03/06. Revue de la chambre de commerce et d'industrie. Alger.

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

BLARDONE (JD) (2007) « *La préférence des chargeurs pour leurs transports à travers les Pyrénées* ». Notes de synthèse du SESP n° 164 – 01/2007

http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Temis/0057/Temis-0057130/NS_164_4.pdf

Savy. M (1980). « *L'industrie des transports maritimes de marchandises : instrument et enjeu de la division internationale du travail* ». Revue d'économie industrielle. Vol. 14. 4e trimestre 1980. pp. 179-186.

SAVY. M, Horn. C (2004), « *L'emploi dans le transport de marchandises et la logistique : une évaluation temporelle en France et en Allemagne*», Cahiers scientifiques du transport, n° 45, 2004.

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

Tijani. M (2010) « *le transport routier en Algérie, un marché ouvert encore pour longtemps* »Le phare n°136 p24, aout 2010.

Wackerman. G (1997) « *transport, commerce, tourisme et système économique mondial* », RISS n°151 mars 1997.

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.

Etudes et rapports :

CEMT (2001) « *Investissements en infrastructures de transport et développement économique interdépendance ou simple coïncidence ?* » CEMT. OCDE, Paris.

CEMT (2000), « *les transports dans les années 2000 questions clés* » CEMT. OCDE, Paris.

CEMT (2001), « *Transport et développement économique* » rapport de les cent dix-neuvième tables rondes d'économie des transports Paris, les 29-30 mars 2001

CEMT(2006), « *Evolution des transports 1970-2004* », série CEMT OCDE 2006.

Centre d'Etudes des *Transports* pour la Méditerranée Occidentale (CETMO) (2010). « *Le secteur logistique sur l a rive sud de la Méditerranée Occidentale Étude monographique Algérie* » octobre 2010.

Centre d'Etudes des *Transports* pour la Méditerranée Occidentale (CETMO) (2009). « *Les besoins de formation en transport dans les pays du méditerrané occidental cas des pays du Maghreb* ». M. Hassan Abid décembre 2009.

Debauche. W « *Les enjeux du transport de marchandises dans un Contexte de mobilité durable* » Centre de recherches routières www.brrc.be/pdf/gent/VI.A.21.pdf

Derycke. P H (2003), « *Quarante ans de science régionale francophone* » ASRDLF.

INGEROP (2009) « *Etude de faisabilité pour la réalisation d'une nouvelle route portuaire sur la corniche oranaise* ».

CETE Méditerranée (2007) « *Etude des impacts des zones logistiques* », mai 2007. www.setra.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/flux_PL.pdf.

Gacogne. V, « *Quelles incidences sur le trafic routier de marchandises d'une augmentation des prix de transport ? Évaluation d'une mesure de politique des transports par une modélisation en dynamique des systèmes* ». www.afscet.asso.fr/resSystemica/Paris05/gacogne.pdf

La Banque Mondiale(1980), « *Algérie évaluation d'un quatrième projet routier* », 5 juin 1980.

Le programme de développement quinquennal 2010-2014, communiqué du conseil des ministres. www.mae.dz/photos/gov/programme.htm.

Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du tourisme et de la mer (DRAST) (2006) « *Transport et aménagement du territoire à l'horizon 2030 : Hiérarchisation des tendances et scénarios* ». <http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/.../document>.

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. www.lgvpaca.fr/.../fret.../samarcande_predit_prospective_fret_2030_juil08_complet.pdf

Ministère des transports Canada(1999) « *Le diagnostic sur la congestion routière et le transport des marchandises* », Décembre 1999. www.citm-transport.org/pdf/Congestion-diagnostic.pdf

Ministère des Transports Québec (1999) « *Le transport des marchandises au Québec Problématique et enjeux* », avril 1999.

Ministère des Travaux Publics. « Démarche et programmes du secteur des travaux publics, rapport de synthèse bilan 2005 -2009 » www.mtp.gov.dz/DEMARCHE ET PROGRAMMES TP-V FRANCAIS.pdf

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

Savy. M (2008) « *Prospective Fret 2030* » (rapporteur, avec Philippe DUONG), recherche pour le PREDIT et le MEEDDAT (Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire France), juillet 2008.

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

SAVY. M (2006), « *Fret et mondialisation : une approche tricontinentale* » (avec Dam Hanh LE, Akko NAKASONE, Dalila ZEGAGH), rapport pour le PREDIT, CRETEIL, Université de Paris 12.

SAVY.M (2004), « *Economie du fret : le système de transport* », traité L'entreprise industrielle.

Sétra (service d'études techniques des routes et autoroutes) (2007) Rapport d'études, « *Interactions transport et logistique, étude de cas sur le triangle de Weimar* ». Juin 2007 www.setra.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/rapportWeimar.pdf

Tou .A(2008) « *les transports dans l'économie nationale* » Communication du ministre Amar Tou, 89^{ème} édition du comptoir suisse, journée économique algérienne Lausanne, septembre 2008.

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

Vickerman. R (2002), « *Drivers of freight demand transport* », ECMT, OCDE.

Vickerman. R(2003), « *Gérer les déterminants de la demande de transport* » CEMT, OCDE.

Wachter S (2006) « *Transport et aménagement du territoire à l'horizon 2030 : Hiérarchisation des tendances et scénarios 2006* », Etude réalisée pour le Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer (DRAST).

Wachter. S(2006) « *Perspectives et enjeux du transport de fret à l'horizon 2030 : Réflexions préliminaires* ». <http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/di/documents>

Yvon. J (Ambassadeur de l'industrie auprès de la Commission européenne), « *Conclusion du séminaire l'industrie face aux perspectives des transports de marchandises à l'horizon 2030* ». Séminaire du 20 janvier 2011.

« *Flexibilité et Impacts de la Demande de transport des différents secteurs Economiques, et simulation de Scénarios d'évolution* », rapport de phase 1 FIDES. www.predit.prd.fr/predit3/documentFo.fo?cmd=visualize&inCd...

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

« *Rapport sur les méthodes d'évaluation des infrastructures* » janvier 2009 cahier de recherche CHSITQ. www.esg.uqam.ca/recherche/document/2009/chsitq%2001-2009.pdf.

Sources statistiques :

Agence Nationale des Autoroutes (ANA) (Direction Régionale d'Oran). *Lot unique ouest, trafic de l'autoroute est ouest. Mars 2010.*

Annuaire statistique de l'Algérie résultats 2005-2007 n° 25 édition 2009.

Annuaire statistique des ports de commerce, 2007.

Annuaire statistique du parc automobile, édition 2009.

Bilan du Centre National de Registre de Commerce CNRC, juin 2010.

Schéma Régional d'Aménagement de Territoire 2005 (SRAT).

Schéma Régional d'Aménagement de la Région Programme du Nord-Ouest Rapport de troisième phase : Tableau de bord du SRAT DIRASSET 2009.

Schéma Sectoriel de Développement Agricole 2006.

Recensement Général de l'Habitat et de la Population 1998 (RGPH 1998).

Recensement Général de l'Habitat et de la Population 2008 (RGPH 2008).

Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Durable de la région nord ouest (SADD) 2005.

La Nomenclature des Activités Algérienne (NAA).

La Nomenclature Algérienne des Produits (NAP).

Direction de Commerce de la wilaya de Tlemcen. *Situation des zones d'activités et des zones industrielles de la wilaya de Tlemcen*

Direction des Transports de Tlemcen. *Bilan des transports terrestre de marchandises 4ème trimestre (2001- 2002- 2003- 2004- 2005- 2006- 2007- 2008 -2009- 2010).*

Direction des Transports d'Ain Témouchent. *Bilan des transports terrestre de marchandises 4ème trimestre (2001- 2002- 2003- 2004- 2005- 2006- 2007- 2008 -2009- 2010).*

Direction des Transports d'Oran. *Bilan des transports terrestre de marchandises 4ème trimestre (2001- 2002- 2003- 2004- 2005- 2006- 2007- 2008 -2009- 2010).*

Direction des Transports de Sidi Bel Abbés. *Bilan des transports terrestre de marchandises 4ème trimestre (2001- 2002- 2003- 2004- 2005- 2006- 2007- 2008 -2009- 2010).*

Direction des Transports de Mostaganem. *Bilan des transports terrestre de marchandises 4ème trimestre(2001- 2002- 2003- 2004- 2005- 2006- 2007- 2008 -2009- 2010).*

Direction des Transports de Mascara. *Bilan des transports terrestre de marchandises 4ème trimestre (2001- 2002- 2003- 2004- 2005- 2006- 2007- 2008 -2009- 2010).*

Direction des Transports de Relizane. *Bilan des transports terrestre de marchandises 4ème trimestre (2001- 2002- 2003- 2004- 2005- 2006- 2007- 2008 -2009- 2010).*

Directions des Travaux Publics des wilayas de la région nord ouest.

Direction de la planification et de l'aménagement de territoire (DPAT) des wilayas de la région nord ouest. *Monographies des wilayas des années 2010 et 2001.*

Sites web :

L'Agence Nationale des Autoroutes www.ana.dz.

Ministère des Travaux Publics www.mtp.dz

Ministère des Travaux Publics : direction des routes www.mtp.gov.dz/directiondesroutes

Ministère des Travaux Publics : entretien routier www.mtp.gov.dz/entretienroutier

Ministère des Transports www.mt.dz

Ministère des Finances www.mf.dz

www.documentationfrancaisevie-publique.fr

Le journal officiel de la république algérienne démocratique et populaire www.joura.dz/442001

L'Office Nationale des Statistiques www.ons.dz

Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
<http://www.insee.fr/fr/ffc/tef/tef2010/T10F208.pdf>

Organisation Mondiale du Commerce www.omc.org.

www.techniques-ingenieur.fr/base-documentaire/genie-industriel-th6/logistique-ti082/transport-routier-ag8100/role-dominant-du-transport-routier-de-marchandises/univ.hotmail
<http://www.insee.fr/fr/ffc/tef/tef2010/T10F208/T10F208.pdf>

Liste des tableaux

Tableau 1-1-1 : avantages et inconvénients des différents modes de transport.....	19
Tableau 1-1-2 : modes de transport et infrastructures associées.....	27
Tableau2-2-1 : évolution de la consistance du réseau routier 2005-2009.....	54
Tableau 2-2-2 : Evolution des routes nationales revêtues	55
Tableau 2-2-3 : évolution du réseau routier par classe de route.....	55
Tableau2-2-4 : Evolution des routes en état acceptable (en %)......	55
Tableau 2-2-5 : programme autoroutier de l'Algérie.....	57
Tableau2-2-6 : Evolution des dépenses publiques en infrastructures (en M de D.A).....	58
Tableau 2-2-7 : Programmes d'investissement dans les infrastructures de transport (1970- 1989) (milliards de dinars).....	59
Tableau2-2-8 : Structure du programme complémentaire de soutien à la croissance 2005/2009 (en milliards de dinars et en %)......	61
Tableau2-2-9 : Structure physique du programme routier et autoroutier du plan quinquennal 2010 -2014.....	62
Tableau 2-2-10: évolution du parc de transport de marchandises.....	65
Tableau 4-1-1 : Population et densité par wilaya (2008- 2010).....	100
Tableau 4-1-2 : Population active (1998-2008)	101
Tableau 4-1-3 : Répartition de l'emploi dans la région programme.....	102
Tableau4-1-4 : répartition de l'emploi par secteur d'activité et par wilaya en 2010.....	102
Tableau 4-1-5 : Importance de la SAU et production agricole par wilaya.....	104
Tableau 4-1-6: structure du tissu industriel de la région (2010).....	105
Tableau 4-1-7: Répartition des PME industrielles par branche d'activité et par wilaya.....	106
Tableau 4-1-8 : répartition des principales unités de production dans la région.....	106
Tableau4-1-9 : répartition des PME du secteur du BTP par wilaya.....	107
Tableau 4-1-10 : répartition des commerçants par wilaya et par secteur juridique.....	108

Tableau 1-1-1 : avantages et inconvénients des différents modes de transport.....	19
Tableau 1-1-2 : modes de transport et infrastructures associées.....	27
Tableau2-2-1 : évolution de la consistance du réseau routier 2005-2009.....	54
Tableau 2-2-2 : Evolution des routes nationales revêtues	55
Tableau 2-2-3 : évolution du réseau routier par classe de route.....	55
Tableau2-2-4 : Evolution des routes en état acceptable (en %)......	55
Tableau 2-2-5 : programme autoroutier de l'Algérie.....	57
Tableau2-2-6 : Evolution des dépenses publiques en infrastructures (en millions de D.A)....	58
Tableau 2-2-7 : Programmes d'investissement dans les infrastructures de transport (1970-1989) (milliards de dinars).....	59
Tableau2-2-8 : Structure du programme complémentaire de soutien à la croissance 2005/2009 (en milliards de dinars et en %)......	61
Tableau2-2-9 : Structure physique du programme routier et autoroutier du plan quinquennal 2010 -2014.....	62
Tableau 2-2-10: évolution du parc de transport de marchandises.....	65
Tableau 4-1-1 : Population et densité par wilaya (2008- 2010).....	100
Tableau 4-1-2 : Population active (1998-2008)	101
Tableau 4-1-3 : Répartition de l'emploi dans la région programme.....	102
Tableau4-1-4 : répartition de l'emploi par secteur d'activité et par wilaya en 2010.....	102
Tableau 4-1-5 : Importance de la SAU et production agricole par wilaya.....	104
Tableau 4-1-6: structure du tissu industriel de la région (2010).....	105
Tableau 4-1-7: Répartition des PME industrielles par branche d'activité et par wilaya.....	106
Tableau 4-1-8 : répartition des principales unités de production dans la région.....	106
Tableau4-1-9 : répartition des PME du secteur du BTP par wilaya.....	107
Tableau 4-1-10 : répartition des commerçants par wilaya et par secteur juridique.....	108

Tableau 4-1-11 : Répartition des inscriptions au registre du commerce selon leur nature et par wilaya	108
Tableau4-1-12 : répartition des aires de stockage par wilaya.....	110
Tableau 4-1-13: production halieutique en 2010.....	111
Tableau 4-1-14: l'origine des poids lourds entrant au port.....	111
Tableau4-1-15 : marchandises débarquées et embarquées par port en 2007 (tonne).....	113
Tableau4-2-1 : les opérateurs de transport de marchandises dans la région nord ouest	115
Tableau 4-2-2 : évolution du nombre des opérateurs tous types confondus.....	117
Tableau 4-2-3 : Evolution du parc de transport de marchandises.....	119
Tableau 4-2-4: Tonnage utile de transport de marchandises.....	120
Tableau4-2-5: Consistance du réseau routier de la région nord ouest.....	124
Tableau4-2-6 : Qualité du réseau routier.....	124
Tableau 4-2-7 : Indicateurs de densité du réseau routier.....	125
Tableau 4-2-8 : Evolution des infrastructures routières dans la région nord ouest (kms).....	126
Tableau 4-2-9 : Evolution des routes revêtues et taux de revêtement.....	128
Tableau4-2-10 : le linéaire de l'autoroute traversant chaque wilaya.....	129
Tableau 4-3-1: Evolution des indicateurs de transport de marchandise et de l'activité économique régionale.....	134

Liste des figures :

Figure 1-1-1 : Structure générale des réseaux	25
Figure 1-1-2 : Structure en couches des systèmes de transport	25
Figure 1-1-3 : rôle transversal de l'information	29
Figure 2-1-1: La branche des transports terrestres.....	45
Figure 2-1-2: Répartition sectorielle du PIB par secteur d'activité aux prix courants (2009).....	47
Figure 2-1-3 : Evolution de la part du secteur des transports et communications dans le PIB.....	47
Figure 2-2-1 : Organisation du secteur par type d'opérateur en 2010.....	63
Figure 2-2-2 : évolution du parc des véhicules routiers de transport de marchandises.....	65
Figure 2-2-3 : Répartition du parc par tranche d'âge en 2008.....	66
Figure 2-2-4 : Répartition du parc de véhicules selon les principales marques.....	66
Figure 2-2-5 : Structure de l'offre de transport routier de marchandises en Algérie2009.....	68
Figure3-1-1 : Nombre de sites et coût total	83
Figure 3-2-1 : Activité économique et transport.....	86
Figure 3-2-2: Effets positifs du transport de marchandises.....	88
Figure 4-1-1 : La région nord ouest	99
Figure 4-1-2 : Répartition de la population régionale selon les wilayas.....	100
Figure 4-1-3: structure de l'emploi dans la région nord ouest.....	103
Figure4-2-1 : Répartition des opérateurs par wilaya en 2010.....	116
Figure 4-2-2 : Répartition des opérateurs selon le type de transport.....	117
Figure4 -2-3 : Evolution du nombre des opérateurs de transport dans la région.....	118
Figure 4-2-4: Pourcentage des véhicules détenus par type de transport.....	120

Liste des figures :

Figure 1-1-1 : Structure générale des réseaux	25
Figure 1-1-2 : Structure en couches des systèmes de transport	25
Figure 1-1-3 : rôle transversal de l'information	29
Figure 2-1-1: La branche des transports terrestres.....	45
Figure 2-1-2: Répartition sectorielle du PIB par secteur d'activité aux prix courants (2009).....	47
Figure 2-1-3 : Evolution de la part du secteur des transports et communications dans le PIB.....	47
Figure 2-2-1 : Organisation du secteur par type d'opérateur en 2010.....	63
Figure 2-2-2 : évolution du parc des véhicules routiers de transport de marchandises...	65
Figure 2-2-3 : Répartition du parc par tranche d'âge en 2008.....	66
Figure 2-2-4 : Répartition du parc de véhicules selon les principales marques.....	66
Figure 2-2-5 : Structure de l'offre de transport routier de marchandises en Algérie 2009.....	68
Figure 3-1-1 : Nombre de sites et coût total	83
Figure 3-2-1 : Activité économique et transport.....	86
Figure 3-2-2: Effets positifs du transport de marchandises.....	88
Figure 4-1-1 : La région nord ouest	99
Figure 4-1-2 : Répartition de la population régionale selon les wilayas.....	100
Figure 4-1-3: structure de l'emploi dans la région nord ouest.....	103
Figure 4-2-1 : Répartition des opérateurs par wilaya en 2010.....	116
Figure 4-2-2 : Répartition des opérateurs selon le type de transport.....	117
Figure 4-2-3 : Evolution du nombre des opérateurs de transport dans la région.....	118
Figure 4-2-4: Pourcentage des véhicules détenus par type de transport.....	120

Figure4-2-5: Charge utile pour chaque wilaya	121
Figure 4-2-6: Evolution de la charge utile dans la région.....	121
Figure4-2-7 : Transport de marchandises dans la région nord ouest.	122
Figure3-2-8: Evolution du réseau routier de la région.....	127
Figure 4-2-9 : le lot ouest de l'autoroute est ouest.....	129

Liste des annexes

Annexe 1 : gestion des services au transport routier

Annexe 2 : réseau routier de l'Algérie

Annexe 3 : les trafics enregistrés sur les principaux axes routiers (2010).

Annexe4 : Lexique

Table des matières

Remerciements.....	2
Dédicaces.....	3
Sommaire.....	5
Introduction générale.....	6
Chapitre 1 : transport de marchandises et économie régionale : éléments d'introduction.....	11
1-1 le transport régional de marchandises : de quoi s'agit-il ? éléments de définition.....	13
1-1-1 notion de transport.....	15
1-1-2 les principales caractéristiques de transport.....	16
1-1-3 les différents modes de transport.....	16
1- les transports fluviaux.....	17
2- les transports maritimes.....	17
3- les transports par conduite.....	18
4- les transports terrestres.....	18
* Les transports routiers	18
* Les transports ferroviaires.....	18
5- les transports aériens.....	19
1-1-4 le transport de marchandises.....	21
1. marchandises, biens ou fret.....	21
2. définition de transport de marchandises.....	21
3. le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui.....	23
1-1-5 les moyens afférents au transport de marchandises	24
1. l'infrastructure.....	26
2. le véhicule.....	27
3. la cargaison	28
4. origine et destination de transport.....	28
1-2 comment mesurer l'activité régionale de transport de marchandises ?.....	29

1-2-1la mesure de l'activité en unités physiques	30
1-2-2approche macro/ méso : indicateurs de la comptabilité national.....	30
1-2-3L'emploi comme indicateur de l'activité de transport de marchandises.....	31
1-2-4la mesure de l'efficacité des services de transport.....	31
1. le prix.....	32
2. la fiabilité.....	32
3. la flexibilité.....	32
4. la sécurité	32
5. la rapidité.....	32
1-3 le transport régional de marchandises : importance et enjeux.....	33
1-3-1L'importance des transports dans l'économie.....	33
1. transport et croissance économique.....	33
2. transport et amélioration de la productivité des entreprises.....	34
3. transport et marché du travail	35
1-3-2Les échelles territoriales du fret.....	35
1-3-3 L'importance de transport routier de marchandises dans l'activité régionale.....	36
1. Les caractéristiques des infrastructures routières.....	37
2. Les atouts de transport routier	37
3. La route par rapport aux autres modes.....	37
1-3-4Les enjeux du transport de marchandises.....	39
1. Du point de vue développement économique.....	39
2. Du point de vue social	40
3. Du point de vue de la sécurité	40
4. Du point de vue environnemental.....	40
Conclusion du chapitre I	41
Chapitre 2 : l'offre du transport routier de marchandises en Algérie : une approche macro économique.....	42
Introduction du chapitre II.....	43
2-1 Le secteur des transports routiers de marchandises : une analyse sectorielle.....	44

2-1-1 Le secteur de transport en Algérie.....	44
1- La conception du secteur dans la comptabilité nationale.....	44
2- L'importance économique du secteur.....	47
2-1-2 Les acteurs du secteur des transports.....	48
1- Les acteurs institutionnels et le cadre réglementaire routier de marchandises....	48
2- Les autres acteurs du transport routier de marchandises.....	50
* Les chargeurs.....	50
* Les transporteurs	51
* Les logisticiens.....	51
2-1-3 Le volume de l'activité de transport de marchandises.....	51
1- L'évolution du mode routier.....	52
2-2 l'activité de transport routier de marchandises : quel diagnostic ?.....	53
2-2-1 Les infrastructures de transport en Algérie.....	53
1- Présentation du réseau routier national	53
2 -Le programme autoroutier de l'Algérie.....	56
3- Appréciation des investissements en infrastructures de transport en Algérie.....	57
* Le plan de soutien à la relance économique (PSRE 2002/2004).....	60
* Le plan complémentaire de soutien à la croissance (PCSC 2005/2009).....	60
* Le programme de développement quinquennal (2010/2014)	61
2-2-2 L'organisation du secteur.....	63
➤ Le transport privé.....	63
➤ Le transport public.....	63
1- Les caractéristiques des entreprises de transport de marchandises... ..	64
2-2-3 Le potentiel de transport de marchandises.....	64
1- Le parc de véhicules.....	64
* Définition du parc national automobile.....	64
* Les véhicules routiers pour le transport de marchandises.....	64
2-3 les forces et les faiblesses du secteur.....	67
2-3-1 les forces du secteur.....	68

2-3-2 les faiblesses du secteur.....	69
Conclusion du chapitre II	72
Chapitre 3 : l'impact du transport de marchandises sur l'activité économique.....	73
Introduction du chapitre III.....	74
3-1 Contexte d'ouverture et impact de l'activité des transports.....	75
3-1-1 Le contexte de l'ouverture, organisation et rôle de transport.....	75
1- globalisation et organisation de transport.....	76
2- le rôle de transport dans la mondialisation.....	77
3-1-2 La demande de transport de marchandises.....	77
1- la mesure de la demande de transport de marchandises.....	78
2- Les déterminants de la croissance de transport de marchandises.....	79
* Mondialisation.....	80
* Les systèmes de production et transformation.....	81
❖ Production et transformation.....	81
➤ Implantation des sites.....	82
➤ Structure des approvisionnements.....	83
➤ Degré de spécialisation.....	84
❖ Système de distribution.....	84
3-1-3 L'émergence de l'activité logistique.....	84
1- Définition de la logistique.....	84
2- Logistique et organisation du transport de marchandises.....	85
3-2 transport et activité économique quels impacts ?.....	86
3-2-1 Revue de la littérature.....	87
3-2-2 Les effets des transports de marchandises sur l'activité économique.....	87
1 Effets sur le PIB.....	88
2 Effets sur l'aménagement du territoire.....	88
3 impacts sur l'environnements et question du découplage	89
4 Effets sur le financement des infrastructures.....	89
5 le transport comme facteur de localisation	90

6 Effets sur les coûts, la qualité de service et la compétitivité.....	90
7 effets sur l'emploi.....	90
8effets sur les relations entre les agents économique.....	90
3-2-3 Les difficultés de mesure empirique des impacts de transport de marchandises sur l'activité économique.....	91
1- La structure de la production industrielle.....	92
2-les dimensions géographiques.....	92
3- le poids de chaque secteur dans l'économie du pays.....	93
4- la population.....	93
Conclusion du chapitre III.....	94
Chapitre 4 : l'impact économique régional du transport de marchandises : cas de la région nord ouest.....	95
Introduction du chapitre IV.....	96
4-1 l'impact économique régional : un enjeu pour l'activité de transport de marchandises.....	97
4-1-1A perçu sur la région nord ouest	97
1- autour du concept de région.....	97
2- Délimitation de la région.....	98
3- la population	99
* Evolution de la population.....	99
* La population active.....	101
4-1-2 La dynamique économique de la région et localisation des activités génératrices de fret.....	101
1- La situation de l'emploi dans la région	101
2- les secteurs d'activité.....	104
* L'agriculture.....	104
* L'industrie.....	105
➤ L'importance su tissu des PME/PMI.....	105
* Le BTP.....	107
* Le commerce et la distribution.....	107
➤ Les marchés de gros.....	109

➤ Le stockage sous froid.....	110
➤ Les coopératives de céréales et légumes secs.....	110
* Les ports et les aéroports e la région	110
➤ Les ports.....	110
❖ Les ports de pêche.....	111
❖ Les ports commerciaux.....	111
➤ Les aéroport.....	113
4-1-3Localisation des principales activités génératrices de fret.....	113
4-2 le transport de marchandises dans la région nord ouest : un essai de diagnostic.....	115
4-2-1Les acteurs de transport routier de marchandises dans la région.....	115
1- Répartition des opérateurs entre transport pour compte propre et transport public.....	116
2- Evolution des opérateurs de transport de marchandises de 2001 à 2010	117
4-2-2 Le parc automobile.....	118
1-Répartition du parc par secteur 2010.....	119
2- Evolution du tonnage utile de transport de marchandises	120
4-2-3 Le réseau routier de la région	123
1-Qualité des routes.....	124
2- Desserte et franchissement de la région.....	125
* <i>L'indice de dotation</i>	125
* <i>L'indice de densité</i>	125
3- l'autoroute est ouest.....	128
4-3 Essai d'analyse de l'impact du transport routier de marchandises sur l'activité économique de la région nord ouest	131
4-3-1les principaux indicateurs retenus	131
1- les indicateurs de l'activité économique régionale.....	131
2- Les indicateurs de l'activité de transport de marchandises.....	132
4-3-2 les tendances de l'évolution de l'activité économique et de l'activité de transport.....	133
Conclusion du chapitre VI.....	137
Conclusion générale.....	139

Annexes.....	144
Bibliographie.....	151
Liste des tableaux.....	159
Liste des figures.....	161
Liste des annexes.....	162

Résumé :

Le secteur des transports 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.

Les effets du secteur du transport sur le développement économique, tant à l'échelle internationale que nationale ou régionale se révèlent de plus en plus importants. *L'analyse de l'impact des transports de marchandises sur l'activité régionale* constitue l'objet central de ce mémoire. A travers ce dernier nous tenterons de démontrer l'importance des interrelations entre le transport de marchandises et l'activité économique, notamment à travers le trafic routier de marchandises dans la région nord ouest.

Mots clés :

Transport de marchandises, activité économique, trafic routier, impact, économie régionale.

Abstract :

The sector of transport is clearly a key sector of the regional economy because of its own characteristics its presents throughout the country, its ability to create jobs and its impact on other regional activities.

The effects of the transport sector on economic development, both internationally, nationally or regionally are becoming increasingly important. The analysis of the impact of the transportation of goods on the regional activity is the focus of this research. I will attempt to demonstrate the importance of interrelations between the transport of goods and the economic activity, through road traffic in the North West region.

Keywords:

Goods transport, economic activity, road traffic, impact, regional economic.

Résumé :

Le Secteur des transports apparait 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. Les effets du secteur du transport sur le développement économique, tant à l'échelle internationale que nationale ou régionale se révèlent de plus en plus importants. *L'analyse de l'impact des transports de marchandises sur l'activité régionale* constitue l'objet central de ce mémoire. A travers ce dernier nous tenterons de démontrer l'importance des interrelations entre le transport de marchandises et l'activité économique, notamment à travers le trafic routier de marchandises dans la région nord ouest.

Mots clés :

Transport; Marchandises; Activité économique; Trafic routier; Impact; Economie régionale; Région; Nord ouest; Algérie; PIB .