

**Le rôle du transport dans
l'intégration régionale et/ou
globale : le cas de l'Algérie**

Brahim NABET
Faculté des Sciences
Economiques et de gestion
Annaba

Résumé

Le secteur des transports a connu différentes étapes tout le long de son évolution au sein du développement économique, social et culturel des nations. Tout en le situant dans ces quatre dimensions d'approche : local, national, régional et global, celui-ci a connu principalement les différentes activités : producteur-développeur-aménageur et enfin il est taxé de pollueur. Personne ne peut nier le rôle déterminant des transports dans le développement. Tout au long de l'histoire les transports sont intervenus pour permettre à l'homme de vaincre la nature, d'exploiter les richesses et de communiquer avec ses voisins. Il a participé activement à la suppression des frontières. C'est dans ce cadre précis que l'on a tenté de placer le secteur du transport algérien et particulièrement dans le bassin méditerranéen.

Le transport en tant que secteur déterminant sur le plan d'aménagement, que sur le plan des déplacements (personnes et marchandises) et également sur le plan de la communication, a connu durant les siècles, particulièrement les moments forts de croissance économique (Europe au 19^e siècle, Amérique et Japon au 20^e siècle) des bouleversements qui ont contribué au développement de l'agriculture, de l'industrie et du tourisme.

ملخص

عرف قطاع النقل خلال تطوره مختلف المراحل ضمن إطار التنمية الاقتصادية، اجتماعية، وثقافية للأمم. وبوضعه في أربعة أبعاد وهي محلية، وطنية، إقليمية وشاملة، فقد عرف النشاطات الرئيسية، منتج-منمي-مهيأ، وأخيرا منعت بملوث لا أحد ينكر الدور المهم لقطاع النقل في النمو. وعلى مر الزمن، كان النقل يتدخل ليسمح للإنسان التغلب على الطبيعة، واستغلال الثروات والاتصال مع جيرانه. وقد شارك إيجابيا في إزالة الحدود. ضمن هذا الإطار، بالضبط حاولنا وضع قطاع النقل في الجزائر وخاصة في البحر الأبيض المتوسط

La tendance à partir de 1930, de ces trois grands secteurs a été ascendante jusqu'à voir apparaître dans un premier temps la complémentarité des différents modes de transports (terre, mer, air) et dans un second temps la concurrence.

La demande en matière de transport (en volumes physiques) s'exprime toujours et se manifeste d'une manière croissante tant que les besoins de consommations finales ou en produits semi-finis des populations, des entreprises ou des services existent et suivent la tendance du marché (à titre d'exemple l'avion à elle seule a transporté quelques 2 milliards de passagers en l'an 1984).

Dans un souci de rentabilité à court terme les économies (d'un point de vue strictement économique) les politiques (du point de vue de politique sociale) ont tenté de coordonner les différents modes de transports.

Avec la naissance de plusieurs pôles économiques, commerciaux et touristiques les pays du bassin méditerranéen (Europe Maghreb) tentent encore de créer et de lancer des accords de partenariats (similaire au pôle USA/Canada et Amérique latine, au Japon/Chine et Asie et dernièrement Australie/Nouvelle Zélande et les îles environnantes et une partie des pays de l'Afrique du Sud) bien que les économies ont quelques similitudes de part l'histoire, la culture et les échanges économiques et commerciaux.

L'approche de ce thème consistera principalement dans la présentation des 04 dimensions dans lesquelles se place le secteur transport dans les relations économiques, sociales, stratégiques et culturelles (mouvements et déplacements: flux de personnes ou de la force de travail).

1ère dimension	: globale
2ème dimension	: régionale
3ème dimension	: nationale ou zonale
4ème dimension	: locale

Le développement du secteur des transports et principalement les infrastructures routières et ferroviaires (le rail) offrent à l'Algérie de

part sa situation géographique une place de choix dans le rôle de transit : Africain, Méditerranéo-Européen, Moyen-oriental, Asiatique et Américain).

Les spécialistes de la communication et de la distribution nommeraient le réseau de transport algérien de pôle central d'où entreraient et sortiraient les flux régionaux, nationaux et internationaux.

Auxiliairement ou dans une deuxième étape nous poserons les problèmes de financement, (toujours sous ces 04 dimensions).

Bien que lorsqu'il s'agit de programmes d'investissement de cette taille, le rôle de l'Etat est prépondérant ce qui nous amène à revisiter les différents plans de ce secteur.

En matière d'infrastructure de base (transport), la présence ou l'intervention de l'état est-elle indispensable? La réponse est fortement affirmative, car le volume des investissements est très important lorsque l'on sait que le coût global estimé (dans le plan de développement des infrastructures en 1995) à quelques 4 milliards de dollars pour l'autoroute Est-ouest). Pour passer ensuite (après réévaluation) à 11 milliards de dollars en 2004

Pour mieux saisir l'importance et la place que doivent occuper ces infrastructures dans le schéma de développement de l'Algérie il faut également poser le problème des sources de financement.

A ce titre on cite l'exemple de l'extension et l'aménagement de l'aéroport d'Alger.

Début des travaux fin des années 1980 pour s'arrêter quelques années plus tard et reprendre au début des années 1990.

Ce grand chantier fut confié à des entreprises locales (telle COSIDER) Le projet a été mis à l'arrêt par les autorités du pays.

Ensuite la réalisation du métro d'Alger, lancement d'une Z.L.E. (zone de libre échange) à Bellara (Jijel) (à ce titre les résultats attendus n'ont pas été atteint car le mode de transport par container paquebot gros porteurs (4000) ne peuvent amarrer à Djendjen.

Un transit par le port de la valette (Italie) pour charger les bateaux de capacité maximale de l'ordre de 300 à 400 containers ce qui génère des investissements nationaux :(publiques et privés) et extérieurs internationaux (publiques et privés).

Et Enfin la présentation d'un cas particulier : Khalifa air lines .Quel a été son apport durant son activité par rapport au consommateur et par rapport à air Algérie.

Pour le mode de transport caractérisé par l'avion quelle est la place de la compagnie Air Algérie pendant ces dernières années particulièrement a partir de 1994, année qui a vu le départ de toutes les compagnies internationales étrangères, ce qui l'a mit en quasi monopole.

A partir de l'année 1999 qui a vu naître sa rivale (comme le considèrent certains responsables politiques d'un côté et les usagers de l'autre pour ces services clientèles.

Bien entendu la compagnie nationale Air Algérie a pratiquement régné en maître absolu avant ces années 1991, 1992, 1993 et 1994 à titre comparatif.

Le retour timide et successif des anciennes compagnies (Air France, et autres) a boosté légèrement la demande.

Poser le problème du monopole. A titre d'exemple, à la lecture des données suivantes représentant le trafic des passagers entre l'Algérie et les autres zones internationales (France, Europe, méditerranéen et moyen orient, Afrique, sans les états d'Amérique et d'Asie, Air Algérie s'octroie les taux de couverture suivants :

Pour 1991 : taux de couverture interne : 48%

Taux de couverture externe : 52%

Pour 1994 : taux de couverture interne : 62%

Taux de couverture externe : 38%

Le taux de couverture des déplacements internationaux a chuté, il passe de 52% à 38%. Les hommes d'affaires ont saisi cette opportunité pour ce placer et investir ce créneau. C'est le cas de la compagnie Khalifa Air lines. D'autant plus que les compagnies étrangères ont déserté le ciel Algérien depuis cette date fatidique (1994).

La compagnie Air Algérie accumule les déficits, les pannes, les retards, et les mécontentements des passagers. Mais elle reste le seul offreur ce qui passer malgré ces turbulences sa quote part en 1999 à 91%.

Bien entendu ceci ne lui est possible que grâce aux multiples affrètements car ces avions ont une moyenne d'âge de 22 ans (39appareils), alors que l'on considère que la durée de vie moyenne d'un avion est de 25 ans.

Afin de se situer dans l'analyse globale (première dimension) la position de l'Algérie au niveau mondial, nous allons utiliser les trois tableaux suivants qui nous montrent la place qu'elle occupe dans la flotte (véhicule de tourisme et véhicule utilitaire) et, dans le bassin méditerranéen. Nous avons utilisé sciemment le cas du Mexique pour montrer comme l'indique la documentation économique que le Mexique est considéré comme un marché secondaire des U.S.A. et l'Algérie marché secondaire de la France en matière d'approvisionnement et de consommation de véhicule en particulier.

Tableau 1 : données de l'évolution du parc roulant

	Véhicule de tourisme % tendance	Véhicule utilitaire % tendance
U.S.A	+ 4.53	09.69
Japon	18.47	11.18
France	+ 07.19	+ 11.43
Mexique	29.17	30.10
Danemark	+ 00.12	- 03.25
Algérie	+ 08.69	+48.14

Les deux tableaux suivants montrent les rapports d'occupation des superficies (territoire) de la population par rapport au nombre de véhicule en circulation.

Tableau2 : rapport parc/superficie/population

	Véhicule I 10.000	Superficie II Km2	Population III Millions
U.S.A	143.550	22.403000	286
Japon	34.924	077801	153
France	23.550	551500	57
Mexique	6.893	923768	88
Danemark	1.604	623212	/
Algérie	725	2.381741	26

Nous obtenons le tableau 3 des rapports suivants :(1/2,1/3)

	I/II	I/III
USA	6	0.5 (1 véhicule pour 02 personnes)
Japon	92	0.25 (1 // // 04 //)
France	42	0.4 (1 // // 03 //)
Mexique	7	0.07 (1 // // 12 //)
Danemark	3	---
Algérie	Moins d'un véhicule	0.02 (1 // // 36 //)

Nous remarquons que l'Algérie est le pays le moins doté avec un véhicule pour 36 personnes ce qui représente le tiers du Mexique pays considéré comme une économie en voie de développement au même titre que l'Algérie. Ceci est confirmé par les taux du premier tableau (pourcentage en tendance) dans le cas des véhicule de tourisme, 29.17 pour cent pour le Mexique,seulement 8.69 pour cent pour l'Algérie.

Nous allons maintenant tenter de situer l'Algérie dans ces relations au niveau régional (Europe Méditerranée Afrique du nord).

L'U.E. doit encourager les investissements directs et indirects en direction du Maghreb dans ce secteur si la volonté de desservir à moindre coût les autres zones et régions existe car il y a actuellement un déséquilibre flagrant.

Le tableau 4 suivant résume quelques chiffres utiles (1997) pour comprendre le fort écart entre les différentes zones euro méditerranéenne.

Tableau 4 Etat transport terrestre et volume des déplacements

Zone	Routes (Km)	Rail (Km)	Voyageurs km (millions)	Tonne km (millions)
U.E	3.616.100	152759	274779	235547
E.F.I.	1.614.900	60005	128399	87988
Rivage Sud Medi	513.100	25949	18302	37808
U.E/E.F.I %	44%	39%	46%	37.35%
U.E/R.S.M. %	14%	17%	6.66%	16%
E.F.I/R.S.M %	31%	43%	14.25%	43%

Source : rapport : conférence Euro-médi : 1998

E.F.I. : Espagne, France, Italie.

R.S.M. : de la Turquie jusqu'au Maroc.

Selon l'étude réalisée en 1998 par le groupe Méda portant sur la projection du trafic de marchandises dans le bassin méditerranéen intitulé : « rôle du transport dans le développement du bassin méditerranéen » nous constatons à la lecture des pourcentages tirés du tableau suivant que beaucoup reste à faire.

Tableau 5 : volume des marchandises transportées dans le bassin méditerranéen

	T2, court terme (Millions de ton)			A2, court terme (Millions de ton)			A2/T2, court terme %		
	Tota l	Con ten	Mar ch Div.	Tota l	cont en	Mar ch Div.	Tota l	Con ten	Mar ch Div.
Tout e la Méd .	949. 81	-	88.9 4	1104 .73	-	113. 80	16.1 %	-	28.0 %
Nor d Méd .	513. 33	30.0 2	59.0 7	575. 62	39.2 1	70.3 5	12.1 %	30.6 %	19.1 %
E.F. I	415. 64	24.4 0	48.3 0	460. 48	32.2 1	57.0 5	10.8 %	32.0 %	18.1 %
Sud Méd .	436. 48	-	29.8 7	527. 11	-	43.4 5	20.8 %	-	45.5 %
Mag hreb	128. 58	-	9.08	165. 74	-	14.5 1	28.9 %	-	59.8 %

3pays de l'Europe du Sud (Espagne, France et l'Italie) comparé à 8 pays du Sud de la méditerranée transportent la quasi-totalité des voyageurs, toutefois en ce qui concerne le transport des marchandises la part de ces pays de la rive sud avoisine tout de même les 50% pour une meilleure intégration beaucoup d'effort doit être fait dans le domaine des investissements portuaires, aéroportuaires, routiers, autoroutiers et dans le rail.

Selon l'étude faite par Alain BOUNAFOUS, François PLASSARD, et Bénédicte VULIN, dans le colloque organisé en 1998 sous l'égide du ministre des transports français : l'apport de chaque mode de transport principalement (route, rail, avion, fluvial) pour le cheminement des personnes (voyageurs), marchandises, (grand tonnage, produits périssables et produits stratégiques) est considérable. (Complémentaires ou concurrents)

La conclusion est complémentaire, d'ailleurs la notion de ferroutage (rail/route) est très développée en France, et les pays de l'Europe immédiatement avoisinants.

Nous citons : « les capacités de chaque mode à relever de défis du futur résident les décisions qui doivent être prises par les gouvernants (ici se pose en ce qui concerne l'Algérie et les 2 pays du Maghreb proche le Maroc et la Tunisie le problème de «gouvernance» en termes de construction de nouvelles infrastructures (investissement lourds pris en charge par l'état) et de régulation par les prix (on parle des acteurs et institutions intervenantes).

Dans le cadre de l'analyse nationale et locale, à notre sens le problème réside dans la meilleure façon de poser le problème du transport tant par rapport à la volonté politique si elle existe, qu'à la volonté économique et aux aspirations populaires. Pour se faire, il nous semble nécessaire de poser les questions adéquates et pertinentes.

En ce qui concerne l'Algérie, le problème réside entre autre dans la négligence des services nationaux statistiques dans la collecte pertinente des données et leur communication. Trois questions principales doivent être posées.

Quel type d'information statistique doit-on produire ?
Quel type d'agent statistique doit-on former ?

Comment harmoniser le cadre statistique nationale par rapport à l'environnement statistique régional et international.

Faudrait-il ensuite régler le conflit entre l'objectif d'une politique de transport, qui consiste à satisfaire les besoins des déplacements des biens et des personnes au moindre coût pour les collectivités et celui d'une politique d'aménagement du territoire qui consiste à rechercher un développement équilibré de l'espace.

A titre comparatif dans la décennie 2000/2010, en Europe et la France particulièrement les décisions qui seront prises seront dictées beaucoup plus par le souci d'équilibre entre les consommateurs, les

réseaux urbains, métropoles, régions, dans l'utilisation (l'accès au nouveau mode de transport rapide (T.G.V.) liaison avion par petit porteur à moindre coût etc....). La voiture personnelle devient un bien supplémentaire.

Au Maghreb, en Algérie particulièrement les décisions qui doivent être prises seront d'ordre de nécessité globale (politique économique sociale). Existe-t-il suffisamment de capitaux à investir ? quel sont les sources de financement ? Quelles sont les priorités ? Comment sont elles fixées ? L'impact sera-t-il local, zonal, régional ou global ?

Enfin, la dernière question posée est celle qui se rapporte à la volonté politique des gouvernants par rapport au besoin de la population, sur la base des données recueillies à partir des différents numéros des annuaires statistiques d'Algérie, nous remarquons à titre d'exemple la fragilité du système économique et politique. 2 années ont retenues notre attention.

1985/1986 qui rappelle la crise pétrolière internationale
1989/1990 instabilités politique qu'a vécu l'Algérie

Nous constatons dans ce domaine (transport) les diminutions suivantes :

Moins 5% pour le transport des voyageurs

Moins 17% pour le transport des marchandises ceci pour la première période

Pour la seconde période :

Moins 20% pour le transport des voyageurs

Moins 20% pour le transport des marchandises

Voir le programme initié par l'U.E. lors de la réunion de Barcelone (Espagne 1995). Faire une parallèle avec le NEPAD 2001.

Les décideurs algériens, encore au stade d'amateurs (contraire de professionnelles au sens de l'utilité générale) sont encore ballottés (balancement) entre les propositions Européennes et Américaines.

C'est l'objectif des uns et des autres d'un côté, et celui de l'Algérie (on devrait dire l'économie algérienne) de l'autre.

Construire à moindre coût négocier des crédits financiers avantageux mettre à la disposition de l'utilisateur (consommateur), des moyens nouveaux de déplacements, de communications.

Ou enfin est-ce une question de priorité ?

Il y a lieu ici de dissocier entre le politique et l'économique (rentabilité). La figure suivante tente d'analyser les relations entre les deux entités principales l'union européenne au Nord et le NEPAD au Sud.

Trois questions fondamentales se posent :

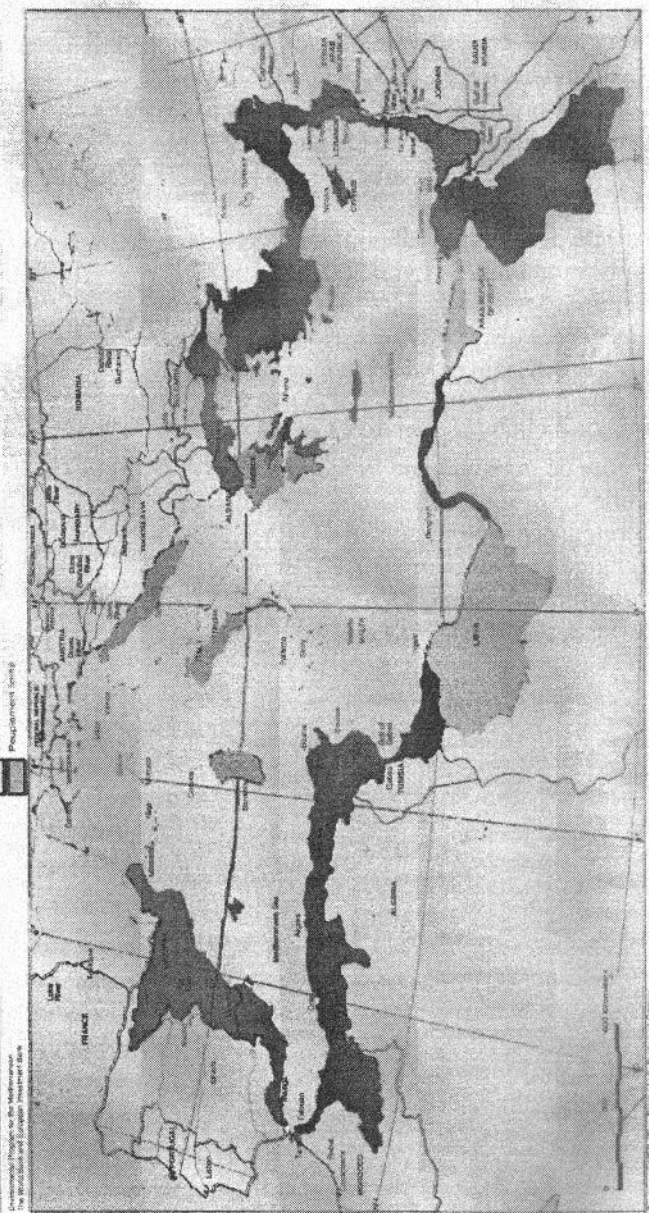
Le programme est-il bien adapté à une organisation régionale et n'existe-t-il pas d'autres organisations régionales qui traitent déjà de ce sujet de manière satisfaisante.

Le programme est-il bien adapté à une organisation régionale (locale) qui repose sur des valeurs démocratiques

Le programme a-t-il des effets positifs directs et indirects sur les pauvres.

EVOLUTION DE LA POPULATION URBAINE
ENTRE 1990 ET 2025

Projections de l'évolution démographique (en pourcentage)



BIBLIOGRAPHIE

- 01- Alain BOUNAFOUS :
Colloque de Royaumont : Edition Economica Paris 1982
- 02- A. Bounioulis - F.PLASSARD – B.VULIN
Colloque organisé sous l'égide du ministère de
Transport français et préside par A. BOUNAFOUS
(Conseiller et expert particulier du ministère Brest 2001.)
- 03- Alain BOUNAFOUS
Article parue dans : laboratoire d'économie de transport
Université lumière Lyon 2002
- 04- Septime Martin
Les échecs des P.A.S en Afrique
Institut Africain et Mauricien de statistique et
D'économie appliquée à KIGALA RWANDA.
- 05- Rapport conférence EURO-MED 1998
(Suite de la réunion de Barcelone 1995)
- 06- Collectif projet de recherche : le transport en Algérie :
Stratégies à long terme URSTD Annaba 2001 (sous
L'égide de Monsieur NABET Brahim).
- 07- Problèmes économiques n° 2521 Paris 21 Mai 1997
- 08- Revue SALEM NEWS Paris Mai 2004